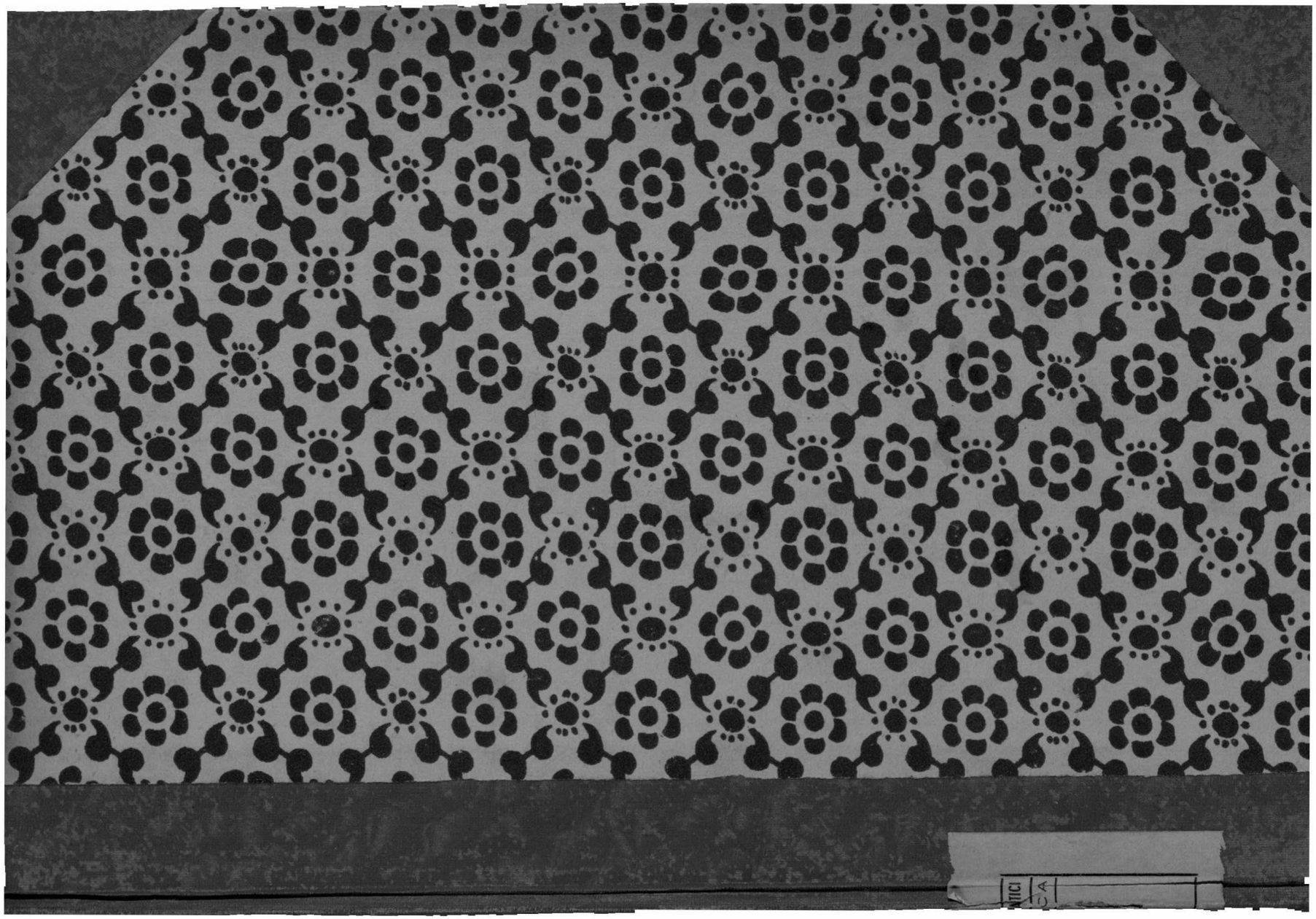


I. S. A.
VENEZIA
BIBLIOTECA
2. B. 109

R. MAZZINGHI

Gli avvenimenti navali nel conflitto europeo

IV.

(Dal 21 novembre 1914 al 15 gennaio 1915)

ROMA
"RIVISTA MARITTIMA"
1915

370

R. MAZZINGHI

Gli avvenimenti navali nel conflitto europeo

IV.

(Dal 21 novembre 1914 al 15 gennaio 1915)

ROMA
"RIVISTA MARITTIMA"
1915

ROMA — OFFICINA POLIGRAFICA ITALIANA

MARE DEL NORD

Al di là della Manica, la guerra navale che oggi si combatte ha ricevuto una definizione quanto mai vera ed esatta, e perciò semplice e non risonante di tecnologia; essa è detta una guerra di *attrition*, che noi potremmo tradurre di *logorio*, una guerra di schermaglie della quale non si sa prevedere il momento in cui entrerà nella fase risolutiva.

E forse anche quella che si combatte nel continente risulta in sostanza di *attrition*, per quanto dalla più copiosa nomenclatura tecnica terrestre si abbiano tanti nomi quanti sono i critici che studiano gli avvenimenti.

Ma, mentre in mare la guerra ha assunto tale carattere per deliberato proposito di uno dei contendenti e per la forzata necessità per l'altro di doverlo accettare, nel continente l'aggruppamento delle forze, per numero e posizione, è tale che queste si equilibrano ed i mezzi e i metodi a cui si affidano, già pressochè uguali all'inizio, lo divengono completamente a mano a mano; dalla *flèchette* francese imitata dai Tedeschi, al famoso obice di 420 mm. germanico in via di riproduzione in Inghilterra.

E all'accanimento della lotta non è stato ostacolo l'inverno, e un inverno particolarmente rigido, chè dalle speciali condizioni da esso create, hanno sperato trarre vantaggio contemporaneamente gli avversari.

La situazione è dunque sostanzialmente immutata. Ciò che accade di guerreggiato in terra ed in mare è soltanto episodio e la stanchezza comincia a prevalere, — non sembri un assurdo se aggiungiamo — in ispecie in coloro che assistono. Onde è che, mentre fino a poco tempo fa si preconizzava da tutti lunga la guerra, ora si comincia a credere che possa avere tra breve una soluzione. Ma è una ipotesi cotesta che è affacciata da coloro i quali credono che il conflitto debba essere risolto dalle armi nel continente; ma non così possono pensare gli studiosi di cose navali, indotti a ritenere invece che il conflitto debba risolversi in mare, perchè così vuole e deve volere chi di esso è *magna pars:* l'Inghilterra.

Questa non può permettere, per garantire la sua esistenza, che al di là di Borkum sventoli mai la bandiera germanica. Un tratto di costa belga in potere della Germania costituirebbe una minaccia gravissima alla potenza navale britannica. Una pace con la Germania, ancora potente nel mare, significherebbe ricominciare di nuovo una gara di armamenti tra nazioni estenuate; equivarrebbe a non cogliere alcun frutto dei grandi sacrifici che ora si compiono. E la Germania non può rinunciare al mare: essa ha bisogno del suo posto al sole, ma non c'è tanto sole che basti per due Stati i quali entrambi si affacciano sul Mare del Nord.

Quando c'era ancora tanto spazio libero nel mondo e l'Europa non era densa ed affaticata come oggi, non poterono coesistere nel Mare del Nord due potenze navali: l'Inghilterra e l'Olanda. Una delle due dovette cedere il primato: fu l'Olanda. Oggi meno che mai possono coesisterne altre due.

La vera, la recondita ragione della guerra odierna è divenuta la lotta per l'egemonia dei mari. È divenuta, perchè la guerra non è scoppiata per la conquista di questa egemonia, così come non scoppiò per una lotta di nazionalità; la causa futile — rispetto alla spaventosa grandezza del fenomeno — per cui essa è divampata, si è andata trasformando in ragioni più vere e latenti. Senza l'intervento dell'Inghilterra nel conflitto, sarebbe stata una lotta di razze, di nazionalità, ma con l'Inghilterra è assurta a un più grande còmpito: alla lotta per l'egemonia dei mari.

Basta leggere quanto si va scrivendo in Inghilterra e in Germania da uomini di azione e di pensiero per convincersi che la guerra vera è combattuta tra Germania e Inghilterra,

con l'odio atroce, implacabile contro l'avversario che attenta alle radici profonde della vita; odio dagli Inglesi contenuto in una certa quale misura rispondente all'ossequio della forma che è nella natura britannica: apertamente, rudemente talvolta, manifestato dalla più primitiva indole germanica.

E con l'Inghilterra la lotta è forzatamente sul mare, e ad essa conviene sul mare ridurla in tutte le forme che può assumere: guerra navale, guerra marittima; guerra, cioè, tra navi armate per il dominio dei mari, guerra al traffico marittimo.

Ma la guerra navale, la grande battaglia non può essere combattuta. Non conviene alla Germania che tiene per questo riparate le sue navi nelle potentissime basi, dove non può — senza esporsi a rischi folli — andarle a snidare l'Inghilterra.

Dunque, guerra al traffico marittimo. Essa è lunga però, è ardua, irta di difficoltà, perchè si urta contro gli interessi dei neutri, interessi acuiti dal miraggio di lauti guadagni, e richiede grande tatto. Ma la Gran Bretagna ha una lunga esperienza degli accorgimenti per cui le mire e le convenienze proprie si raggiungono senza urtare le mire e le convenienze altrui. Forse in questo momento essa scrive una pagina di grande diplomazia commerciale con l'America del Nord, che dalle sciagure europee cerca trarre il maggior beneficio economico possibile a sè.

Dunque, se Russia e Francia non abbandoneranno la Gran Bretagna, la guerra sarà lunga, purtroppo lunga (se è vero che le condizioni economiche e finanziarie della Germania siano tali da poter resistere molto tempo ancora) perchè essa attenderà dal mare la sua soluzione.

A che cosa hanno condotto finora i 180 giorni di guerra? A ben poco che accenni ad una prossima soluzione con le armi.

Gli eserciti di fronte guardano posizioni che ogni giorno si rendono più munite contro gli attacchi, così che una trincea presa o ritolta implica un grande sacrificio di uomini. E altre posizioni munite sono approntate alle spalle per fermare l'invasore che abbia superato la prima, la seconda e fin la terza linea di difesa.

È come un ondeggiamento tra lievi progressi e perdite, fra azioni che passano a volta a volta dalla difensiva all'offensiva, da questa a quella.

In mare hanno luogo incursioni navali e aeree sulle coste, di nessuna utilità militare immediata; si combattono scontri che lasciano su per giù gli avversari nelle stesse condizioni di potenzialità che avevano all'inizio della guerra.

Invece un passo innanzi è stato fatto nella guerra al traffico marittimo.

Il combattimento delle Falkland ha reso quasi completamente libere le vie del commercio inglese. Rimangono sugli Oceani a far la guerra di corsa tre incrociatori, il *Karlsruhe*, il *Dresden*, e, forse, il *Bremen*; due o tre incrociatori ausiliari veloci: *Prinz Eitel Friedrich*, *Kronprinz*, forse il *Kormoran*.

Ma un novissimo mezzo, insospettato finora, è comparso per iniziativa tedesca a combattere il traffico marittimo: il sommergibile. Comunque si possa giudicare la sua attitudine al novissimo còmpito — e a noi pare essa sia ben poca — l'averne pensato un tale impiego è una vera prova di genialità e attesta che grande confidenza — giustificata del resto alla stregua dei fatti — può riporre la Marina germanica nell'efficienza di questi mezzi subaquei, specialmente per quanto riguarda l'addestramento del personale.

Il sommergibile nella guerra al commercio.

La caratteristica più significativa della guerra navale odierna è il sommergibile. Esso ha influito nel campo strategico, in quello tattico, ed ora si affaccia là dove fino ad oggi non si sospettava che potesse esplicare una azione: nella guerra di corsa, nella guerra al traffico marittimo.

Il sommergibile aveva costretto la flotta britannica ad abbandonare le coste orientali del Regno Unito, appena ieri munite di nuove basi contro la Germania, e a vigilare da quelle occidentali, facendole così perdere un grande vantaggio strategico; aveva imposto agli avversari l'uso continuo di alte velocità, l'adozione di esplorazione speciali, costringendo così buona parte del loro naviglio sottile a còmpiti esclusivamente difensivi; aveva obbligato all'impiego, pei servizi di crociera, di navi del commercio anzi che da guerra, scarsamente equipaggiate, per non andare incontro a gravi perdite di personale. Ora minaccia il traffico marittimo britannico.

Non può certamente incrociare sulle linee del grande traffico, ma si pone in agguato presso i porti e quando l'occasione — che non può andare a cercare per mancanza di velocità e di autonomia — gli si presenta propizia, assale la preda.

Dapprima parve che il suo impiego non potesse sconfinare dal Mare del Nord. Gli incrociatori britannici *Pathfinder*, *Cressy*, *Hogue*, *Aboukir*, *Hawke* sono difatti silurati in quel mare; ma poi l'*Hermes* e il *Niger* sono attaccati e affondati nello stretto di Dover[1]; più tardi ancora, il piroscafo francese *Amiral Ganteaume*, i piroscafi britannici *Malachite*, *Primo*, la corazzata inglese *Formidable* soccombono attaccati da un sommergibile nella Manica; i piroscafi presso Le Havre, la corazzata non lontana da Plymouth; e di recente, infine, piroscafi inglesi sono silurati nel Mare di Irlanda: il sommergibile si è a mano a mano allontanato dalle sue basi patrie ed ha investito tutta la costa della Gran Bretagna, orientale, meridionale, occidentale.

E non sono ancora i sommergibili del tipo modernissimo, dei quali si dice che la Germania abbia 18 unità in avanzata costruzione, di 1500 a 2000 tonnellate di dislocamento in emersione, di 20 nodi di velocità alla superficie; è l'*U. 21*, quello stesso che il 7 settembre 1914 silurò il *Pathfinder* e registrò il primo successo del sommergibile.

Il suo spostamento in emersione è di circa 800 tonn., la velocità alla superficie di 17 nodi, e in immersione di 11 nodi al massimo.

La stampa inglese si domanda come possa un sommergibile avere tanta autonomia, come provveda ai suoi rifornimenti.

Ed in risposta sono sorte spiegazioni e ipotesi veramente fantastiche. Si è perfino detto che la Germania avesse stabilito depositi subacquei di combustibili liquidi in prossimità delle coste inglesi; grandi cassoni affondati, in località note ai sommergibili, e muniti di una manichetta, con l'estremità libera assicurata ad una sagola, a sua volta legata ad un gavitello simile a quello che si usa nell'affondamento delle mine subacquee, in modo da far credere all'esistenza colà di una mina non ben collocata, e quindi da intimorire e sconsi-

[1] Non citiamo l'attacco che dicesi i sommergibili tedeschi abbiano tentato su Dover il 10 dicembre, perchè probabilmente si trattò di un falso allarme.

gliare di avvicinarla. Il sommergibile invece avrebbe tirato a galla, per mezzo della sagola, la manichetta e pompato l'olio. Un sistema simile fu in realtà studiato e sperimentato, ma con lo scopo di conservare la nafta, eliminare i pericoli di incendio, porla al riparo dalle offese dei cannoni e dei mezzi aerei; e forse la non precisa nozione di questo fatto ha dato origine alla fantastica ipotesi.

Più razionale invece è quella che piroscafi, battenti durante il giorno bandiere neutrali, rifornissero di notte tempo i sommergibili; e meno probabile l'altra che sulla stessa costa di Irlanda questi trovassero il modo e i mezzi di rifornirsi.

Intanto è da osservare che — a nostro modesto avviso — sulla costa belga e probabilmente a Zeebrugge, nei canali interni, è stata costituita dai Tedeschi una stazione di sommergibili e di rifornimento.

Questa ipotesi non trova, in verità, molto favore nella opinione di alcuni competenti navali inglesi; ma non per questo ci appare meno giusta. Sta di fatto che navi inglesi hanno quasi ininterrottamente bombardato la costa belga dal 21 ottobre — " the Trafalgar Day " — a tutt'oggi; e di essa il luogo più battuto è stato sempre Zeebrugge. Il 23 novembre il fuoco di due corazzate arrecò gravi danni a tutti i punti di qualche importanza militare di quel porto, anzi il giornale olandese " Telegraaf " riportò che una granata era scoppiata là dove alcuni operai lavoravano per rimontare un sommergibile. E più violento e severo è stato il bombardamento compiuto da un reparto di navi britanniche il 2 di gennaio di quest'anno; ma non durò a lungo, chè da terra rispose un nutrito fuoco di artiglierie, perchè i Tedeschi — secondo si dice — sarebbero riusciti a stabilire, al riparo delle dune, alcune batterie di medio calibro e, in un piazzale cementato, due cannoni di 280 mm.; ma questa ultima notizia è un po' dubbia.

Tutti questi bombardamenti insistentemente eseguiti contro Zeebrugge, varie testimonianze di aver visto transitare carri ferroviari carichi di pezzi smontati di sommergibili, la convenienza, per la Germania, di possedere una base per queste siluranti più prossima al loro campo d'azione sulle coste inglesi, tutto ciò induce a ritenere che Zeebrugge sia divenuta realmente una stazione di sommergibili. I quali probabil-

mente saranno tenuti al riparo dai bombardamenti nei canali interni, forse al di là della portata dei tiri provenienti dal mare.

Una base a Zeebrugge rappresenta un ravvicinamento all'Inghilterra di circa 200 miglia, rispetto ad Emden, che è pure la base tedesca più prossima alla Gran Bretagna.

Ma anche partendo da Zeebrugge rimangono da percorrere circa 630 miglia per giungere nel Mare d'Irlanda dinanzi a Liverpool, e bisogna conservare il combustibile per le altre 630 miglia del ritorno; quindi l'autonomia del sommergibile corrispondente a 1300 miglia è assorbita per il solo viaggio. Ammesso — come pare certo — che essa sia complessivamente, navigando alla superficie (chè sott'acqua è assai minore), di 2000 miglia e che il sommergibile nei suoi viaggi di andata e ritorno navighi di massima soltanto di notte tempo e in emersione, rimangono 700 miglia da spendere per il servizio sul posto di agguato. Il che, se non è certamente molto, non è pochissimo, riflettendo che di giorno, per buona parte del tempo, il sommergibile rimarrà fermo in agguato, consumando quindi ben poco, e al cader della notte — e di questa stagione, specialmente nelle alte latitudini, le notti son lunghe — potrà adagiarsi sul fondo e risparmiare anche così il combustibile, pur rimanendo nello stesso tempo al sicuro da qualunque offesa. Se non andiamo errati non ci pare improbabile che questa autonomia possa essere aumentata, dato il peculiare novissimo còmpito affidato ai sommergibili, riempiendo di nafta qualcuno dei compartimenti riservati alla manovra di immersione ed emersione (quelli cioè che dovrebbero essere riempiti o vuotati d'acqua di mare). Un tale provvedimento non avrebbe altro inconveniente che quello di variare la linea di immersione e quindi diminuire l'altezza dell'opera morta (*free-board*) del sommergibile quando è emerso; il che non avrebbe grande importanza dato il modo in cui un sommergibile, il quale è sempre inadatto ad inseguire, può fare la guerra di corsa.

Comunque, dal giorno che il grande ammiraglio von Tirpitz dichiarò al corrispondente dell' " Associated American Press " che la Germania avrebbe con i suoi sommergibili minacciato (con quanta efficacia nella realtà?) il traffico marittimo sulle coste inglesi, si può esser certi che fin da allora ad ogni più minuto particolare era stato preveduto e provveduto: chè tale è l'organizzazione germanica.

L' intervista dell'ammiraglio von Tirpitz.

La stampa riportò così questa intervista dopo aver fatto rilevare che con essa il Grande ammiraglio veniva meno alla consuetudine da lui sempre osservata di non concedere colloqui ai giornalisti.

« L'America, egli disse, non ha protestato, e poco o punto ha fatto contro la chiusura del Mare del Nord imposta dall'Inghilterra ai neutrali. Che cosa potrà dire allora l'America, se la Germania dichiarerà che i suoi sommergibili faranno guerra a tutte le navi mercantili del nemico? ».

Proseguì dichiarando che la Germania può svolgere contro il traffico marittimo della Gran Bretagna e degli Alleati la stessa azione che l'Inghilterra spiega contro il commercio marittimo germanico, da poi che tutte le navi mercantili inglesi ed alleate che si approssimeranno alle coste del Regno Unito possono essere silurate; in questo modo verrà a mancare gran parte degli alimenti che debbono affluire in quelle isole. Nè vi sono difficoltà a far ciò perchè la Germania possiede un numero di grandi sommergibili superiore a quello dell'Inghilterra.

La stampa germanica naturalmente esultò di questa decisione proclamandola una giusta ritorsione verso l'Inghilterra, la quale metteva ogni studio per cercare di danneggiare commercio e industrie tedesche.

In un articolo intitolato « Occhio per occhio », il conte Reventlow si compiace delle dichiarazioni di von Tirpitz di attaccare il traffico marittimo britannico con sommergibili. Osserva che la Gran Bretagna, per affamare la Germania, ha dichiarato il Mare del Nord area militare, calpestando ogni norma del diritto internazionale, sia riguardo alla Germania, che ai neutrali. Nulla ha distolto gli uomini di Stato inglesi: nè le leggi internazionali, nè il rispetto alla civiltà ed alla umanità, dal loro proposito di organizzare una raffinata guerra per affamare la Germania e arricchire l'Inghilterra. Basta solo questo per dimostrare che nessuna considerazione di carattere internazionale può aver peso per impedire che i sommergibili muovano guerra al traffico marittimo; e questo a parte la considerazione che la Germania lotta per la sua vera

esistenza contro un mondo di nemici. Se il Governo tedesco dichiarasse una parte dell'Oceano Atlantico Nord, limitata dalle coste occidentali della Gran Bretagna, area militare, ciò sarebbe perfettamente consono al procedimento seguito dagli Inglesi per il Mare nel Nord. Tutte le navi mercantili che entrassero in quest'area lo farebbero a loro proprio rischio, esponendosi ad essere distrutte dai sommergibili tedeschi. « Occhio per occhio »: questo è il motto.

Nel " Lokalanzeiger " di Berlino, il contr'ammiraglio Schlieper, dopo aver ricordato che la Germania fu troppo generosa e troppo sentimentalismo fece finora per la causa della giustizia, dice che è giunto il momento di rendere dente per dente. E poi che i sommergibili hanno dimostrato di essere nelle mani dei Tedeschi un poderoso ordigno di guerra che ha sparso il terrore innanzi a sè, così conviene agire subito e battere il ferro quando è caldo ancora. L'idea di distruggere il commercio del nemico e i suoi trasporti di truppa ha un che di convincente e produce un sentimento di gioia.

Ma effettivamente, prima della dichiarazione dell'ammiraglio von Tirpitz, prima dell'esortazione dell'ammiraglio Schlieper, già i sommergibili avevano cominciato e continuato a svolgere la loro azione contro il traffico marittimo avversario.

Dal 20 ottobre al 26 novembre (e l'intervista avveniva in dicembre) erano già stati affondati 4 piroscafi:

Il piroscafo britannico *Glitra* (866 tonn., 100 cavalli nominali) era stato colato a picco, aprendo valvole di presa d'acqua dal mare, sulla costa nord di Scozia, dall'*U 17*; l'equipaggio fu salvato sui palischermi.

Il 26 ottobre il piroscafo francese *Amiral Ganteaume*, non distante da Boulogne, era stato silurato e, se non veniva prontamente soccorso, una gran quantità di vite umane sarebbe andata perduta, chè erano a bordo un forte numero di passeggeri fra cui molte donne e fanciulli. Il *Ganteaume* era un grande piroscafo e abbastanza veloce.

Il 23 novembre il piroscafo inglese *Malachite* (718 tonn., 98 cav. nom.) era stato affondato dal sommergibile *U 21* a 4 miglia circa da Le Havre; l'equipaggio fu salvato sui palischermi.

Tre giorni dopo, il 26, lo stesso sommergibile *U 21* affondò il piroscafo inglese *Primo* (1366 tonn. 162 cav. nom.).

Glitra, *Malachite*, *Primo* erano piroscafi non veloci e il sommergibile potè fermarli; ma non altrettanto avrebbe potuto fare con il grosso piroscafo *Ganteaume* il quale molto probabilmente, all'ingiunzione di fermarsi che gli avesse fatta il sommergibile, avrebbe preso caccia e non gli sarebbe stato difficile sfuggire all'attaccante senza riceverne danni.

Finora dunque il sommergibile ha dimostrato di non poter agire contro una nave mercantile — a meno di usare mezzi inumani, come fece per il caso del *Ganteaume* — se essa non è poco veloce.

Tuttavia sarebbe ingenuo pensare e tanto più scrivere che l'Inghilterra possa trascurare una tale minaccia, che già è tradotta in atto su 4 piroscafi e lo sarà certamente su altri. Non che sia grave in sè stessa, perchè molte difficoltà incontra il sommergibile nell'attuarla.

La prima, che esso non può assalire i piroscafi veloci: li può silurare soltanto se passano a portata dei suoi siluri, ma preoccupandosi però di non lasciar perire l'equipaggio. Ciò che si ottiene col danneggiare la nave in modo che non affondi subito, probabilmente mediante l'impiego di una carica ridotta di esplosivo. Inoltre il sommergibile non ha molta probabilità, data la sua poca elevazione sul mare, di scorgere di notte tempo navi che muovano con tutti i fanali oscurati; e quindi i bastimenti del commercio, giungendo o partendo di notte e seguendo rotte diverse da quelle solitamente percorse, hanno grandi probabilità di non essere scorte. Non ha mezzi od agio per accertare la nazionalità dei piroscafi se questi non battono bandiera o ne spiegano una neutrale, nè può verificare la destinazione del carico.

Tutte queste cose nella pratica costituiscono gravi difficoltà e talune ledono troppo gli interessi dei neutri per poter credere che a lungo andare non provochino proteste energiche.

Non ci pare che questa azione della Germania sia paragonabile con quella che esercita l'Inghilterra specialmente rispetto ai neutrali. La Gran Bretagna ha qualche volta comprato per conto proprio i carichi di navi neutrali che non voleva giungessero al nemico, e sempre ha esaminato carte e documenti prima di emettere un giudizio. E se la Germania non può disporre dei mezzi appropriati per esercitare la guerra di corsa, non è una ragione cotesta, rispetto

ai terzi, per adoperarne uno che ciecamente colpisce tutto e tutti.

Ma tuttavia la sola minaccia ed i precedenti stabiliti — che oggi sono già quattro — intimoriscono la Marina mercantile, la quale, nata dalla pace e fiorente nella pace, è sensibilissima e oltre modo pavida delle minacce guerresche.

Nel 1882, durante la guerra dell'Inghilterra contro l'Egitto, si era sparsa la voce che gli Egiziani avessero minato il Canale di Suez. Si trattava di una mera diceria, chè tutti sapevano che i ribelli egiziani non possedevano mine e, possedendole, non avrebbero saputo come maneggiarle; ciò non ostante bastò questo irragionevole allarme per fermare tutta la navigazione nel Canale di Suez, che fu ripresa soltanto quando la nostra pirocorvetta *Garibaldi*, comandante Morin, traversò il Canale seguita da ben 11 piroscafi, che non avevano osato prima muoversi da Suez.

Non può dirsi quindi che il traffico marittimo inglese non sia per risentire della nuova e accorta minaccia che è prova della fiducia della Marina germanica nei suoi sommergibili e specialmente negli ufficiali che li comandano, poi che, come abbiamo altra volta fatto rilevare, è l'uomo il fattore principale nel successo del sommergibile.

Ma è una esagerazione spingere la portata di questa minaccia sino a preconizzare che l'Inghilterra sarà affamata. Sono punture coteste, non ferite.

Del resto non è da dubitare che, studiata bene l'offesa, non si possa escogitare la difesa e correre ai ripari. Intanto il periodo velico dà un esempio. In allora si radunavano le navi del commercio in partenza e si convogliavano, e talvolta le navi da guerra andavano incontro a quelle del commercio in arrivo al di là della linea di blocco e le scortavano fino al porto.

Non potranno i numerosi cacciatorpediniere che possiede la Marina britannica disimpegnare questo servizio?

Nè si può pensare che il sommergibile andrà a porsi all'agguato lontano dalle coste. A profondità superiori ai 30 m. non gli è più possibile posare sul fondo; occorre rimanere sulle macchine, facendo così sparire l'economia del combustibile e diminuire l'autonomia.

Quello che certamente non sarebbe consigliabile e che invece si va ripetendo con insistenza è di munire di cannoni

i piroscafi del commercio: il sommergibile non avrebbe più la preoccupazione di far salvi gli equipaggi e sarebbe nel suo diritto se mandasse a picco navi e uomini.

Ma del resto il senso pratico e della opportunità che la Marina britannica possiede per secolare esperienza dirà presto i modi e i mezzi con i quali saprà fronteggiare la novissima minaccia.

LA SITUAZIONE NAVALE DAI PUNTI DI VISTA BRITANNICO E GERMANICO.

Gli avvenimenti navali nel Mare del Nord tra Inghilterra e Germania dall'inizio delle ostilità fino ad oggi, non hanno mai abbandonato il carattere di episodi preliminari ad una grande azione sul mare che quasi certamente non sarà combattuta, perchè da tali episodi non scaturirà forse mai lo scopo che i due avversari vogliono con essi raggiungere, e cioè: dalla parte germanica, usurare e diminuire la preponderanza delle forze britanniche; da quella inglese, snidare, adescandole con la fallacia di certo successo, le navi tedesche, riparate nelle loro forti basi.

Solo la guerra oltre mare, la guerra per il dominio degli oceani, per la sicurezza del traffico marittimo, si è svolta per azioni preordinate e risolutive e senza dubbio tutta a favore dell'Inghilterra.

Onde è che prima di continuare a dire degli avvenimenti navali svoltisi nel Mare del Nord nel periodo al quale si riferisce questa narrazione, crediamo utile esporre il modo come vien prospettata la situazione navale da ciascuno dei due belligeranti.

Per l'Inghilterra ci riferiremo al discorso pronunziato alla fine di novembre dal Primo Lord dell'Ammiragliato alla Camera dei Comuni; e a migliore e più autorevole fonte non potremmo attingere. Per la Germania, poichè ci manca qualsiasi esposizione che abbia carattere ufficiale, ci riferiremo a un articolo del capitano di vascello Persius, corrispondente navale del " Berliner Tageblatt ".

La situazione navale secondo il punto di vista inglese.

Dopo aver accennato come sarebbe inopportuno che il Governo rispondesse e discutesse critiche mosse intorno a fatti che rappresentano semplici particolari rispetto a tutto il lavorio che armonicamente si deve svolgere per tutto il mondo; dopo avere elogiata la disciplina ed il patriottismo mostrati dalla stampa, il Primo Lord dell'Ammiragliato proseguì:

« Io vado a richiamare l'attenzione della Camera, e, per mezzo di essa, del Paese, su qualcuno dei più vasti aspetti dell'odierna situazione navale.

« La marina inglese corse l'alea di quattro grandi pericoli. Il primo quello di esser sorpresa, allo scoppio della guerra, impreparata e colla flotta non dislocata nelle stazioni di guerra. E questo fu il più grande di tutti i pericoli. Una volta mobilizzata la flotta e convenientemente dislocata, esso passò e fu superato.

« Poi vi fu il pericolo, che scongiurammo, della sfuggita negli oceani di un grandissimo numero di veloci transatlantici armati di cannoni per la guerra al commercio.

« Durante gli ultimi due anni furono quasi ininterrotte le sedute del « Comittee of Imperial Defence », nelle quali noi ci occupammo quasi esclusivamente di studiare il problema di una grande guerra europea; ed io ho sempre fatto rilevare, per conto dell'Ammiragliato, il gran pericolo che avremmo corso allo scoppiare della guerra se le nostre rotte commerciali fossero state invase da un gran numero di transatlantici armati in corsa, prima che i nostri incrociatori fossero stati dislocati nei loro posti, prima che fossero stati spiegati tutti i mezzi di cui disponevamo per fronteggiare la minaccia.

« Quel pericolo è stato ora anche esso felicemente scongiurato. Avevamo supposto, prima della guerra, di avere nei primi due o tre mesi del conflitto una perdita almeno del 5 per cento nella nostra marina mercantile; invece sono lieto di poter riferire che essa ha raggiunto soltanto l'1,9 per cento. I rischi sono stati pienamente fronteggiati col sistema della assicurazione di Stato ed alcuni premi in prosieguo continuamente e regolarmente ridotti.

« Il terzo gran pericolo è dovuto alle mine. I nostri nemici si sono concessi metodi nel minare le pacifiche grandi vie commerciali che, prima dello scoppiare della guerra, noi non avremmo mai potuto supporre fossero seguiti da nazioni civili. I rischi e le difficoltà che abbiamo dovuto superare non possono non essere apprezzati, ma io sono lieto di poter dire alla Camera che, nonostante le perdite sofferte e quelle che senza dubbio ancora soffriremo, il pericolo proveniente dalle mine seminate anche a casaccio, senza scrupoli e misura, risulterà mitigato dalla nostra sorveglianza e dalle vastissime precauzioni che abbiamo preso e prendiamo.

« Il quarto pericolo è rappresentato dai sommergibili. Questi hanno introdotto nuove condizioni nella guerra navale. L'antica libertà di movimento che spettava alla più forte potenza navale è influenzata e limitata, nei bacini ristretti, dallo sviluppo di questa formidabile arma. Vi è una differenza, che la Camera vorrà apprezzare, tra le preoccupazioni che possono aversi in terra e quelle che si hanno in mare: una divisione di esercito non può essere annichilita da una pattuglia in esplorazione di cavalleria; ma in ogni istante una grande nave, equivalente — come unità bellica — a una divisione di esercito, può essere distrutta senza che un solo dei suoi mezzi di offesa sia impiegato, o che un solo uomo del suo equipaggio possa menare un colpo per sua difesa. È necessario per la salvezza del nostro Paese, per rifornirlo di ciò di cui ha vitale bisogno, che le nostre navi possano muoversi liberamente ed arditamente per adempiere ai loro doveri, e nessuno può pretendere che allo spirito di coloro che attendono a questa opera non siano sempre presenti quelle ansie.

« È però soddisfacente riflettere che la nostra forza in sommergibili è molto più grande di quella dei nostri nemici, e che la sola ragione per cui non siamo in grado di raggiungere su più vasta scala dei risultati con queste armi, è in ciò: che noi raramente possiamo avere un bersaglio da attaccare.

« Questi sono i quattro pericoli. E non includo quello, che forse qualcuno desidererebbe io computassi come quinto: l'invasione.

« Continua in modo soddisfacente a svilupparsi la pressione economica che noi esercitiamo sulla Germania. Il Presidente del « Board of Trade » pubblicò ieri alcune notevoli

cifre sulle condizioni relative del commercio britannico e germanico dal principio della guerra. Di 20 500 000 tonn. del naviglio mercantile britannico, 20 122 000 tonn. sono in movimento, ossia il 97 %: mentre dei 5 milioni di tonnellate di bastimenti tedeschi rimangono 549 000 tonn., delle quali una parte, costituita da 10 piroscafi, compie il servizio commerciale della Germania, e della rimanente parte non si hanno notizie.

« In media 100 bastimenti al giorno, superiori alle 300 tonnellate di portata, arrivano e partono nei porti del Regno Unito.

« E non solo noi svolgiamo effettivamente i nostri affari, ma applichiamo speciali restrizioni ad alcuni prodotti vitali che gli Imperi centrali richiedono a scopi militari. L'esercito tedesco dipende primieramente dal suo materiale militare. L'enorme provvista di ogni specie di esplosivi e di ogni specie di apparati scientifici intesi a scopi militari che i Tedeschi hanno preparato fin dal tempo di pace, dà loro un vantaggio rimarchevole in entrambi i teatri di guerra. Ma col tempo questo vantaggio non sarà esclusivo per loro; anzi gradatamente verrà dalla nostra parte.

« Noi possiamo, in virtù del dominio dei mari, trarre da ogni parte del mondo, per la causa degli alleati, ogni cosa necessaria a procurarci abbondanti munizioni di guerra; mentre, noi già possiamo scorgere chiaramente, nella organizzazione militare del nemico, deficienze, in quei prodotti che sono essenziali per la condotta della guerra.

« Io non veggo alcuna ragione che possa giustificare uno scontento nei riguardi della protezione del commercio inglese o circa gli impedimenti posti ai rifornimenti del nemico. Naturalmente è necessario correre l'alea dei rischi. Il gran numero di truppe che abbiamo dovuto muovere attraverso il mondo e la necessità di convogliarle ci hanno esposto a seri pericoli, e benchè si abbia sempre un occhio fisso agli infortuni che ci toccarono in questa guerra, conoscendo come io conosco tutte le circostanze e tutti gli incidenti, debbo dire che noi abbiamo avuto non poca fortuna. Se i nostri nemici non ci hanno mosso battaglia sul mare alla dichiarazione della guerra, o subito prima, noi dobbiamo ritenere che essi non si sentissero abbastanza forti per farlo. Poichè allora

sarebbe stato il momento del maggior vantaggio; allora l'invio di un esercito sul continente avrebbe potuto essere impedito o ritardato.

« Se di quel momento non si profittò, fu soltanto perchè il nemico contava di ridurre, per quanto era possibile, la sproporzione tra la flotta inglese e la sua, mediante un lavorìo di logoramento. Siamo in guerra da quattro mesi, ed io voglio considerare come siano procedute le cose.

« Le perdite in sommergibili, per quello che sappiamo, sono uguali, ma in proporzione la perdita è stata più forte per la Germania perchè noi ne abbiamo costantemente impiegato un numero più che doppio. Circa i cacciatorpediniere, i nostri hanno mostrato la loro enorme superiorità nella po' tenza delle artiglierie, superiorità del resto nota anche prima della guerra.

« Noi non abbiamo avuta alcuna perdita di queste navi, mentre ne sono state distrutte otto o dieci del nemico. Di vecchi incrociatori ne abbiamo perso, io credo, sei, e due la Germania; ma in questo caso ancora noi abbiamo impiegato un numero di navi di questo tipo tre o quattro volte superiore a quello dell'avversario e quindi le abbiamo più di frequente e più apertamente esposte a possibili attacchi. Ma la classe più importante tra le navi minori è quella dei moderni rapidi incrociatori leggeri. Quelli che dal 1903 in poi furono costruiti dalla Gran Bretagna e dalla Germania, sono fattori importantissimi nel corso della guerra.

« All'inizio del conflitto, la Germania disponeva di 25 di queste navi e noi di 36; e da allora noi ne abbiamo perse 2, cioè $^1/_{18}$ e la Germania ne ha perse, o inutilizzate — includo in questo computo il *Breslau* — praticamente $^1/_4$.

« Intanto, dal principio della guerra, noi abbiamo accresciuto il totale dei nostri incrociatori leggeri di un numero di unità superiore a quello che hanno perduto i nostri avversari, per modo che oggi la nostra forza è molto più grande, incomparabilmente più grande di quello che era all'inizio della guerra.

« E ancora più soddisfacente è il modo con cui si prospettano le cose per il futuro, perchè noi avremo una enorme entrata in servizio di incrociatori, i quali rapidamente si avvicinano al loro completamento; mentre il nemico, pur valendosi di tutte le sue risorse, non potrà aumentare in un anno i suoi

incrociatori leggeri che di una sola unità oltre quelle che ci attendevamo, perchè previste negli ultimi programmi delle sue nuove costruzioni.

« La potenza relativa in *dreadnoughts* è stata così sovente discussa in questa Camera prima della guerra che può essere interessante prenderla ora in esame e vedere fino a qual punto le nostre previsioni, fatte durante il tempo di pace, hanno corrisposto ai fatti che ora si svolgono.

« Naturalmente debbo aggiungere che darò solo quelle informazioni le quali possono essere alla portata di tutti coloro che studiano le notizie sull'incremento della flotta pubblicate durante la pace. Quando la guerra scoppiò, noi mobilizzammo 31 *dreadnoughts,* comprendendo in essi il *Lord Nelson;* e la Germania poteva avere, e io credo che avesse se erano state approntate le sue ultime navi, 21 *dreadnoughts* fra corazzate e incrociatori da battaglia. Per tal modo noi ci trovavamo un poco al disotto del 60 % in più che noi avevamo stabilito. Ora io non posso dire quante navi, da allora, si sono aggiunte alla flotta, poichè è di grande importanza tener segreto il numero delle navi che in ogni momento sono a disposizione del Comandante in capo. È dovere di ogni Inglese, di ogni suddito britannico, di ogni amico del nostro paese di circondare questo fatto del segreto e del mistero. Ma, benchè io non possa dire il numero delle corazzate che dalla dichiarazione di guerra in poi hanno raggiunto le flotte, io posso però dire in primo luogo che la forza relativa della flotta è sostanzialmente più grande ora che non lo fosse all'inizio del conflitto, e in secondo luogo indicare gli accrescimenti che la nostra Marina e quella germanica riceveranno da oggi alla fine del 1915. Il massimo aumento che la Germania può ricevere in questo tempo è di tre navi corazzate: *Lützow*, *Kronprinz* e *Salamis* (quest'ultima è una nave ellenica che probabilmente sarà requisita); non sarebbe possibile costruire qualunque altra nave in questo periodo, nè umanamente possibile aggiungere altre unità.

« Due anni or sono io istituii all'Ammiragliato una Commissione che studiasse tutta la questione relativa all'acceleramento delle costruzioni nuove, immediatamente dopo uno scoppio di ostilità, per modo che nel più breve tempo potesse aversi l'entrata in servizio del maggior numero di navi. La Commissione rispose con relazioni molto precise, e in base ad

esse fu attuata una organizzazione, completa in ogni particolare. Il sistema fu tradotto in pratica con l'aiuto del patriottismo degli operai di tutti gli arsenali, i quali senza risparmio hanno dato tutta la loro energia fisica, facendosi così di fatto camerati di coloro che combattono sul fronte nelle trincee. Nel periodo tra il principio della guerra e la fine del 1915 — mentre la Germania non accresce la sua flotta che di tre unità — noi aumentiamo delle seguenti navi: *Agincourt* ed *Erin*, acquistate dalla Turchia; *Tiger*, *Benbow*, *Emperor of India*, *Queen Elizabeth*, *Warspite*, *Valiant*, *Barham*, *Resolution*, *Ramillies*, *Revenge*, *Royal Sovereign*, *Malaya* e *Almirante Latorre*, acquistato dal Cile e battezzato *Canada;* in complesso, un totale di 15 navi. E queste navi sono evidentemente le più potenti che si siano mai costruite e che ricordi la storia navale; e non è una esagerazione dire che noi potremmo perdere una *super-dreadnought* al mese per 12 mesi, e rimanere ancora con una superiorità come quella che avevamo alla dichiarazione della guerra, pure ammesso che la Germania non perdesse una sola delle sue navi monocalibre.

« Io spero che questi fatti saranno un conforto ai nervosi, nei mesi di guerra che abbiamo ancora innanzi. Essi provano che, per quanto concerne il *logoramento* per perdite delle nostre forze, il risultato e le previsioni che a nostro giudizio si possono fare non ci sono sfavorevoli. Nè esiste il logoramento dovuto ad usura del materiale e del personale. Le riparazioni della flotta sono regolarmente condotte, la salute degli equipaggi è due volte migliore che in tempo di pace. L'Ammiragliato ha speso un milione e mezzo in oggetti di corredo per riparare la gente dal freddo e io ho ragione per credere che i provvedimenti presi siano pienamente soddisfacenti; ma ciò non esclude che siano state date disposizioni per ricevere e distribuire altre robe che gli amici intendessero inviare. I marinai hanno ricevuto con gratitudine questo sopra più di corredo.

« La condotta della flotta è esemplare. Le mancanze provengono principalmente da quelli che per molto tempo sono stati borghesi e hanno dimenticato qualche cosa degli eccellenti precetti che furono loro insegnati nel servizio navale. Ma nella Grande Flotta la condotta degli equipaggi è quasi perfetta. L'intiero personale della Marina è composto di abili

operai e meccanici, ed essi hanno studiato completamente le condizioni della guerra e seguìto con il più grande interesse gli eroici sforzi dei nostri soldati al campo, e lo zelo e l'entusiasmo con cui essi compiono il loro dovere ispira in coloro che li comandano la più grande confidenza.

« Io penso che sia giusto aver fatto alla Camera queste poche osservazioni di carattere generale perchè gli scoraggiamenti sono pregiudizievoli all'interesse pubblico e non debbono essere tollerati da persone investite della responsabilità di membri del Parlamento e che ricoprono pubbliche cariche. Non vi è assolutamente alcuna ragione per qualsiasi nervosismo, ansia, allarme.

« Noi adesso ci separeremo per alcune settimane che saranno probabilmente settimane importanti nella storia della guerra. Vi è ogni ragione per aver piena confidenza nella potenzialità della nostra Marina, nel raggiungimento degli scopi dello Stato e dell'Impero. Noi abbiamo potenti alleati sul mare. La Marina russa sta per accrescersi; la Marina francese esercita in modo completo il dominio del Mediterraneo; la Marina giapponese è fattiva nel Pacifico. La maggiore cordialità caratterizza le relazioni fra gli ammiragli di queste quattro potenze. Ma ove pure dovessimo esser soli, come nei tempi di Napoleone, non avremmo per questo alcuna ragione di disperare della nostra capacità a tirare innanzi le cose indefinitamente (per quanto senza dubbio dovremmo sopportare disagi, privazioni e perdite), traendo i nostri rifornimenti da dovunque ne abbisognassimo, e trasportando le nostre truppe dovunque fosse necessario; e di continuare in questo modo di procedere con una forza crescente di mese in mese, sino a che alla fine — forse ad una fine non molto distante nel tempo — fosse raggiunto il proposito per il quale stiamo combattendo ».

La situazione navale secondo il punto di vista germanico.

Ecco l'articolo del corrispondente navale del "Berliner Tageblatt" del 31 dicembre 1914:

« Cinque mesi sono trascorsi e la « grande battaglia navale » non è ancora stata combattuta! La flotta tedesca, con

le incursioni a Yarmouth e a Hartlepool, ha lanciato due volte il guanto di sfida. Ma la flotta inglese non lo ha raccolto. Allora erano date le *chances* per la battaglia. Se squadre inglesi avessero fermato i nostri incrociatori, sarebbe ben accorsa la flotta d'alto mare a portare aiuto. Perchè non entrarono in campo i grossi bastimenti da guerra britannici? Ha funzionato in modo manchevole il servizio di informazioni, o l'Ammiragliato si è definitivamente deciso a non lasciar uscire le squadre di navi da battaglia fuori dai protetti porti dell'Irlanda nei mari pericolosi, per conservarsele nelle mani come trionfo alla conclusione della pace?

« La meraviglia per la singolare condotta della guerra cresce di settimana in settimana, di mese in mese. Se si pensi agli avvenimenti della guerra finora accaduti sul mare, non si può reprimere un ironico sorriso sopra le profezie degli strateghi di marina. I principî fondamentali sono caduti, ed insieme parecchie previsioni teoriche sono svanite, e il totalmente imprevisto noi abbiamo veduto diventare realtà.

« Rimane una sola consolazione. A malgrado del grande trionfo della tecnica, si può affermare il valore dell'*uomo*. In primo luogo, dell'uomo del sommergibile. Altre volte si dimostrò la proposizione « la vittoria è del maggior numero », il quale, in mare, va calcolato sul calibro dei cannoni e il numero dei nodi. Come in grande, così in piccolo. Nella battaglia alle Falkland si trovavano il cannone inglese da 305 e la velocità di 28 nodi degli incrociatori britannici da battaglia *Invincible* e *Inflexible*, in giuoco contro il cannone tedesco da 210 e i 22 nodi del *Gneisenau* e dello *Scharnhorst*. Del duello tra l'*Emden* e il *Sydney*, dice il comunicato inglese la convincente frase: " Da principio tre colpi dell'*Emden* ci colpirono, perchè noi, imprudentemente, eravamo andati troppo vicino. Ma coi nostri 29 nodi ci recammo rapidamente a favorevole distanza di tiro, dalla quale i nostri 152 poterono aver ragione dei Tedeschi, che avevano un calibro di soli 102, senza porci in qualsiasi modo in pericolo. L'*Emden* non poteva ottenere la vicinanza, perchè correva solo 24 nodi „.

« Come era naturale, dalla strapotente flotta nemica fu stabilito il blocco alle nostre coste; ma più recentemente si venne al divisamento, in seguito al pericolo delle mine e dei sommergibili, di allargarlo, sbarrando le linee a S. tra Dover

e Calais, a N. tra Scapa-Flow e Hangesund. Ma nè l'uno, nè l'altro blocco ha ora luogo. Infatti essi non hanno pratico significato, dappoichè il nostro commercio d'oltre mare ha cessato di esistere. Prima di tentare la distruzione della nostra potenza navale, il nemico ottenne — ciò che per esso è lo scopo principale — di distruggere il commercio marittimo tedesco e di sbarrarne le coste. Come còmpito precipuo di una forte flotta, si è finora sempre considerato quello di ottenere il dominio del mare, mediante un decisivo colpo portato alla flotta più debole. Tale còmpito non è stato, fino al giorno d'oggi, assolto. Si può parlare di una signoria britannica del mare? Se si ponga la proposizione: « Io posso reclamare a me la signoria in un territorio, se io posso impedire in esso ogni azione nemica »; a causa delle incursioni degli incrociatori tedeschi sulle coste inglesi e dei colpi portati dai nostri sommergibili, bisognerebbe non riconoscere una signoria inglese nel Mare del Nord. Ma si debba pur concedere che alcune ardite incursioni poco dimostrino e che, nei riguardi di una effettiva signoria del mare, si possa loro attribuire ben poco valore. Il loro successo deve essere ricercato piuttosto nel campo morale.

« Tuttavia non è da disconoscere che le più moderne armi dell'azione bellica navale — i sommergibili e le mine — nei riguardi dello stabilire un sicuro dominio del mare in un campo limitato, come il Mare del Nord, la Manica, ecc., contano pur qualcosa nella questione. I sommergibili, di più, si adattano anche al pericolo delle mine, come risulta dagli attacchi dei sommergibili tedeschi nella Manica, dalla attività — secondo le notizie inglesi — dei sommergibili della classe *D* nella baia di Helgoland, e di recente dal comunicato sopra l'impresa del *B. 11* nei Dardanelli, per la quale venne distrutto il *Messudije*. Il *B. 11* deve essere passato sotto 7 file di mine, senza alcun danno. La condizione dei successi, ottenuti dai nostri sommergibili, ed ora anche da quello inglese *B. 11*, sono, in realtà, gli equipaggi, i quali sono rari a trovarsi. Si sente spesso dire: « La fortuna ha avuto gran parte nel successo dell' *U. 9* ». È di Moltke la sentenza: « Il valore soltanto ha fortuna », e nell'opera di La Bruyère: « Les caractères de Théophraste » si trova la sentenza: « Il capitano non crea, come il più valente dei giuocatori, la fortuna, ma la prepara, cerca di allettarla, e gli sembra quasi di deter-

minarla ». Non si sbaglia, se si valuta ugualmente come condizione dei successi dei nostri sottomarini, così la fedeltà al dovere che gli equipaggi hanno dimostrato nell'apprendere e nel praticare il loro gravoso servizio, come l'abilità dei comandanti. Poichè è ben giusto affermare che un buon ufficiale di marina non è necessario sia anche un fortunato comandante di sommergibili. Per quest'ultimo sono desiderate qualità che spesse volte ci sembrano sovrumane. La principale dev'essere la padronanza dei nervi.

« Una grande sorpresa è stata che i sommergibili sono apparsi come distruttori del commercio. Finora si sa che i piroscafi *Glitra, Primo* e *Malachite* sono stati distrutti dai nostri sommergibili.

« Quando nella passata primavera l'ammiraglio inglese Scott affermò che i grossi bastimenti da guerra, a causa del pericolo dei sommergibili, sarebbero stati costretti a restare nei porti protetti, soltanto pochi dei suoi camerati osarono condividere le sue idee. Se Scott allora avesse detto che i sommergibili possono essere utilmente impiegati nella guerra al commercio, egli sarebbe stato trattato da pazzo. Ed ora!

« Gli avvenimenti navali d'oltremare dimostrano anch'essi che qualche previsione era erronea « Senza punti d'appoggio e di rifornimento di carbone gli incrociatori dopo poche settimane sono paralizzati. L'odierno sviluppo del servizio d'informazioni in mare porta giornalmente tempestivi avvisi alle navi mercantili e rende con ciò difficile la distruzione del commercio ».

« Questi e simiglianti principî fondamentali, che si trovano nelle opere di autorità marinaresche, furono distrutti dalle azioni dell'*Emden* e del *Karlsruhe*. Con la creazione di rapidi e bene armati incrociatori può essere danneggiato il commercio nemico per un tempo indeterminato. Unicamente per un caso infelice cadde l'*Emden* nelle mani del *Sydney*.

« Sicuramente, tanto negli incrociatori come nei sommergibili, è la personalità del comandante — accanto a quella del macchinista — il quale deve sempre tenere la macchina pronta per l'« avanti a tutta forza » — che è decisiva. Con il così detto « brio » (*schneid*) non va avanti alcun marinaio. La parola è proibita in Marina. Per l'ufficiale di Marina vale la massima che l'ammiraglio Cradock — morto nella battaglia

sulle coste del Cile — ha dato nel suo libro « Whispers from the fleet »: *Never let your boat go faster than your brain.*

« Se noi abbiamo dei comandanti di sommergibili, i quali osservano tale regola, molti bei successi ci saranno assicurati ».

Gli accrescimenti delle flotte belligeranti.

La notizia che Mr. Churchill ha dato dell'entrata in servizio — in tutto il 1915 — di nuove corazzate è veramente notevole per quanto riguarda la 4 *super-dreadnoughs* della classe *R.* Come è noto questa classe doveva comporsi di 8 unità, delle quali (cfr. fasc. ottobre: *Le navi in costruzione e gli stabilimenti di produzione delle Marine belligeranti*): 3 erano state impostate nella fine (novembre e dicembre) del 1913; 2 nel 1° gennaio 1914; delle rimanenti tre, 2 dovevano mettersi nello scalo il 5° mese del 1914 ed 1 nel gennaio 1915.

Le quattro che il Primo Lord dell'Ammiragliato dice pronte nel 1915, sarebbero, a seconda dei nomi riferiti: le 3 impostate nel 1913 (*Ramillies, Resolution, Revenge*); 1 impostata nel gennaio 1914 (*Royal Sovereign*). Del *Royal Oak* — impostato pure nel gennaio del 1914 a Devonport — non è fatto cenno.

Secondo le affermazioni del Primo Lord la flotta germanica nel 1915 non potrebbe accrescersi che di tre unità: *Kronprinz, Lützow* e *Salamis* (corazzata in costruzione dalla « Vulcan » ad Amburgo per conto del governo ellenico, 19 500 tonn., VIII-356/45, XII-152/50, XII-76, 4 ls. sub. corazza K. 250, velocità 22 n.); ma non si comprende perchè l'*Ersatz Wörth*, la corazzata *T* e l'incrociatore da battaglia *Ersatz Hertha* impostati nel giugno non potrebbero esser pronti nel 1915, visto che l'Inghilterra può approntare per questo anno una nave impostata nel gennaio 1914. Con ogni probilità, vi saranno ragioni a noi ignote, per le quali l'affermazione autorevole di Mr. Churchill sia esatta; chè altrimenti parrebbe evidente che, se l'approntamento deve dipendere dalla data d'impostamento della nave e dalla potenzialità dei mezzi di costruzione (poi che non pare si possa dubitare della mancanza di materiale), nessuna ragione vi sarebbe per escludere la possibilità per la flotta tedesca di accrescersi

delle 3 navi che abbiamo ora citate e che non menzionò il Primo Lord.

D'altra parte il corrispondente da Kiel della " New-York Tribune ", in una corrispondenza del 20 dicembre, narrava di una visita che gli era stato concesso fare all'Arsenale di Kiel.

Riferiva egli che in quel porto sorgevano all'àncora due squadre, l'una di 8 *dreadnoughts*, l'altra di 8 *pre-dreadnoughts*. Visitò la corazzata *Markgraf* (della classe *König* armata di X-305) e l'ufficiale della torre prodiera gli disse che egli poteva far fuoco ogni 20 s., vale a dire che l'intervallo consecutivo tra due tiri dello stesso pezzo era di 40 s. In 65 secondi un siluro dalla posizione di sgombero veniva approntato, caricato nel lanciasiluri e questo allestito per il lancio.

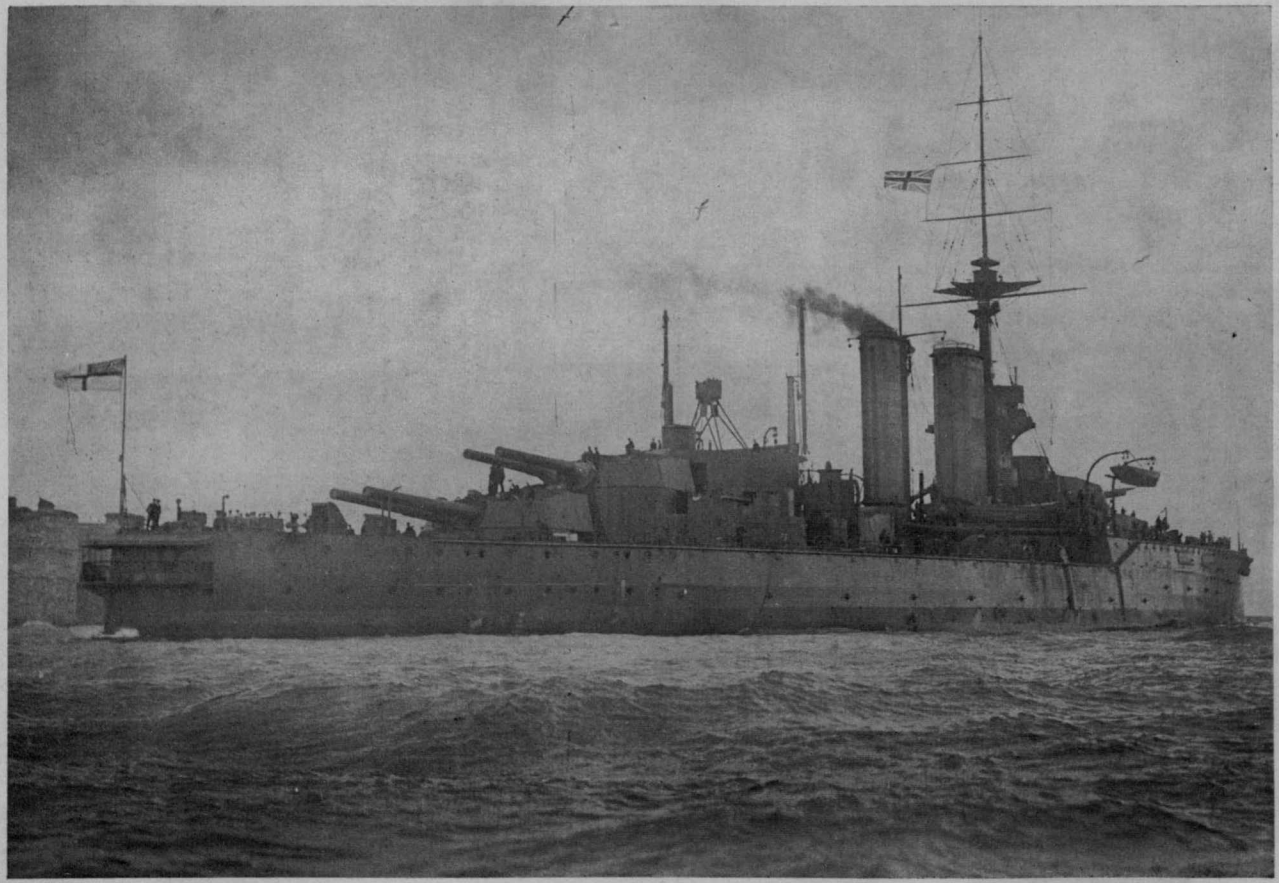
Nel cantiere lavoravano 8000 operai di giorno e 3000 di notte ed il lavoro era sempre febbrile. Visitò anche un sommergibile a grande dislocamento, e parecchi altri asserì erano in costruzione dei quali uno già approntato portava la caratteristica *U 32* (il che vuol dire che ve ne erano già allestiti altri quattro: dall'*U 27* all'*U 31*). A Friedrichshort 3000 operai lavoravano ininterrottamente per approntare siluri e lanciasiluri.

Nessun lavoro era però compiuto su quelle navi, che entro un anno non avrebbero potuto esser pronte. Se quest'ultima notizia fosse esatta confermerebbe l'affermazione di Mr. Churchill: che cioè solo di 3 navi corazzate poteva accrescersi la flotta germanica nel 1915.

LA PERDITA DEL SUPER-DREADNOUGHT "AUDACIOUS" E DELL'INCROCIAT. CORAZZATO GERMANICO "FRIEDRICH KARL"

Dobbiamo, per fedeltà di narrazione, dire di due perdite subìte, l'una dalla Marina britannica, dalla germanica l'altra, ma non rese note dai rispettivi Governi: l'*Audacious* e il *Friedrich Karl*.

Non vi può esser dubbio che alla corazzata inglese sia toccata una qualche grave disgrazia poichè le riviste americane riprodussero fotografie prese dal transatlantico *Olympic*



Rivista Marittima

CORAZZATA INGLESE «KING GEORGE V» (CLASSE «AUDACIOUS», «AJAX», «CENTURION»)

nelle quali l'*Audacious* appare molto sommerso, specialmente di poppa.

La "Frankfurter Zeitung" del 6 dicembre dell'anno scorso, pubblicava un articolo intitolato « L'affondamento dell'*Audacious* », nel quale riportava notizie tratte dal "New-York Times„ del 16 novembre. Questo è l'articolo:

« Nel "New York Times" del 16 novembre troviamo alcune particolareggiate notizie fornite da testimoni ocular dell'affondamento sulla costa d'Irlanda della *super-dreadnoug ht Audacious*, finora tenuto segreto dall'Ammiragliato inglese.

« La notizia proviene dal direttore d' orchestra del transatlantico *Olympic*, James R. Beames, e dal suonatore Hugh Griffiths appartenente alla stessa orchestra. L'*Olympic* salvò il 27 ottobre sulle coste d'Irlanda l'equipaggio dell'*Audacious*, trasportandolo a Lough Swilly, una base navale nel nord dell'Irlanda. Non ostante che sull'*Audacious* si trovassero 900 uomini, e il salvataggio si svolgesse tra grandi difficoltà a causa del maltempo, chè il vento soffiava tempestoso da ponente, solo due uomini andaron perduti ».

Segue sul giornale tedesco la narrazione fatta dal direttore di orchestra, narrazione che noi qui riassumiamo:

Quando l'*Olympic* lasciò New York, il 21 ottobre, era stato vociferato che sulle coste nord dell'Irlanda si fossero rinvenute mine, per cui alcuni marinai di New York avevano scommesso che il grande transatlantico non avrebbe raggiunto con sicurezza Greenock, nel Firth of Clyde, dove era diretto. La navigazione procedette regolarmente e la mattina del 27 venne avvistata l'isola Tory. Alle 11 furono scorte due navi delle quali una era l'*Audacious* fortemente appoppata, l'altra l'incrociatore *Liverpool*. L'*Olympic* fu richiesto di concorrere al salvataggio, e prese difatti a bordo 200 uomini dell'equipaggio; ma il tempo era cattivo, il vento soffiava impetuoso da ponente, il mare era agitato e non ostante che molti c. t. e piroscafi da pesca fossero accorsi, le operazioni del salvataggio riuscirono difficilissime. Duecento marinai erano però rimasti a bordo dell'*Audacious* e con essi fu steso un cavo d'acciaio tra la corazzata e l'*Olympic*, affinchè questo tentasse di rimorchiarla in acque basse e farla incagliare. Ma il tentativo non riuscì essendosi spezzato il cavo. Al sopraggiungere della notte fu ordinato all'*Olympic* di andare a Lough Swilly dove giunse la stessa sera. Narra il direttore di or-

chestra che la disciplina sull'*Audacious* fu esemplare: la gente schierata sul ponte attendeva il suo turno per essere tratta in salvamento e gli ufficiali passeggiavano sul ponte di comando con le mani incrociate dietro, come se si trattasse di condizioni normali.

Un macchinista dell'*Audacious*, rifugiato sull'*Olympic*, narrò che, mentre egli era nel locale del timone, udì un forte scoppio, come un colpo di cannone e poco dopo venne la comunicazione « mina sulla diritta: chiudere le porte stagne ». L'equipaggio si era tranquillamente radunato sul ponte e una altra nave da guerra che era in compagnia dell'*Audacious* si era subito allontanata in ossequio alle disposizioni di massima dell'Ammiragliato. Dapprima era stata fatta l'ipotesi che la nave fosse stata silurata, ma poi venne accertato trattarsi di una mina gettata da un bastimento da pesca tedesco battente bandiera norvegese (il giornale tedesco a questo punto osserva in parentesi: « naturalmente! »). Per ordine del comandante in capo della flotta britannica la stessa sera, alle ore 9, venne fatta saltare la nave.

Così anche hanno asserito il suonatore Hugh Griffiths, molti marinari dell'*Audacious* e molti passeggeri dell'*Olympic*. Affinchè non trapelasse la notizia della perdita dell'*Audacious*, l'*Olympic* fu trattenuto a Lough Swilly per una settimana, e tutti i passeggeri promisero di non fare alcuna comunicazione di ciò che avevano veduto, quando fossero giunti a Belfort. Non appena però i 900 marinai dell'*Audacious* furono mandati a terra corse subito la voce della grave perdita, ma i giornali non ne parlarono.

L'*Audacious* giace ora in 49 metri di fondo e la carcassa non è quindi pericolosa alla navigazione.

Un corrispondente dell' " Heartschen Blätter „ che si trovava a bordo dell'*Olympic* conferma i particolari ora descritti, e aggiunge che, mentre il transatlantico navigava a mezza forza per raggiungere Lough Swilly, egli vide un grande bagliore di luce e udì una forte deflagrazione: dopo 40 secondi tutto era ritornato nelle tenebre e nel silenzio. Era l'*Audacious* che si faceva saltare in aria perchè sparisse ogni traccia del grave avvenimento.

Noi non sappiamo quanto vi sia di vero nei particolari di questi racconti: alcune inverosimiglianze sono apparenti;

ma sopratutto a noi consta, per una lunga consuetudine della lettura di narrazioni individuali, quanto poco affidamento diano i fatti narrati da persone incompetenti o poco competenti. Di certo, a nostro avviso, è che l'*Audacious* urtò in una mina di una zona che i Tedeschi di sorpresa avevano minato al nord d'Irlanda, e che indusse l'Inghilterra a dichiarare area militare tutto il Mare del Nord — come già ampiamente riferimmo negli "Avvenimenti navali" dall'ottobre al novembre.

Ma quale sorte sia toccata all'*Audacious* dopo l'urto, noi continuiamo ad ignorare, non ostante le narrazioni più sopra riferite.

Della perdita dell'incrociatore germanico *Friedrich Karl* le prime notizie si ebbero dalla stampa russa; quella francese le confermò in base ad una affermazione del Ministro della Marina francese, M. Augagneur, la quale deve quindi ritenersi attendibile. Sembra dunque che il *Friedrich Karl* abbia urtato — come accadde per l'altro incrociatore *Yorck* — contro una mina tedesca verso la fine di novembre.

Le caratteristiche di queste due navi abbiamo già dato precedentemente.

Mentre l'affondamento dell'*Audacious* costituisce la perdita di una importantissima unità di combattimento, la scomparsa del *Friedrich Karl* influisce ben poco sulla potenza navale germanica, nonostante che con essa si riduca del 50 % il numero degli incrociatori corazzati tedeschi: erano infatti 8 all'inizio delle ostilità e se ne sono già eliminati 4: *Yorck*, *Scharnhorst*, *Gneisenau*, *Friedrich Karl*. E non abbiamo computato il *Blücher* il quale deve a nostro avviso considerarsi come incrociatore da battaglia.

Abbiamo detto che la perdita degli incrociatori germanici, per quanto percentualmente cospicua, non rappresenta una decisiva riduzione nella efficienza bellica della flotta germanica, perchè il tipo di nave che oggi si chiama incrociatore corazzato, e che ha ceduto il posto all'incrociatore da battaglia, al moderno, cioè, incrociatore corazzato, o alla corazzata rapida che dir si voglia, era frutto di un compromesso che l'esperienza ha dimostrato errato. Si voleva difatti che fosse più piccolo della corazzata, ma più veloce e anche più autonomo; e natural-

mente queste condizioni erano raggiunte con un sacrificio nella protezione e nell'armamento così grave che era dubbio sapere quale fosse la vera, logica funzione del tipo in una guerra e soprattutto quale posto avrebbe occupato nella formazione di battaglia. Non può far testo certamente ciò che accadde a Tsushima dove, dalla parte della Russia, era una accozzaglia di bastimenti che rappresentava lo sforzo supremo di una nazione già battuta sul mare. Oggi invece l'incrociatore da battaglia non è veloce ed autonomo soltanto a spese della sua capacità offensiva e difensiva, ma eziandio e principalmente per causa dello spostamento maggiore, per cui, al rovescio di quello che prima si verificava, oggi l'incrociatore monocalibro è più grande della corazzata, trova posto nella formazione di battaglia e può prontamente accorrere in un punto minacciato e lì — poi che è forte e difeso — efficacemente agire.

Ecco perchè abbiam detto che la perdita del 50 % degli incrociatori germanici non ci pare influisca sensibilmente a menomare la potenza di quella marina.

AFFONDAMENTO DEL SOMMERGIBILE GERMANICO "U 18,,

La presenza di sommergibili germanici su tutta la costa orientale della Gran Bretagna era un fatto già noto. Fino dal 20 ottobre l'*U. 17* aveva affondato presso le coste settentrionali scozzesi un piroscafo mercantile britannico, il *Glitra*, e dalle notizie della stampa si poteva arguire che, come i sommergibili inglesi vigilavano da presso le coste germaniche, così quelli tedeschi erano nelle acque inglesi: probabilmente i più moderni — dall'*U. 20* in poi — presso lo stretto di Dover, e poi nella Manica, e di questi giorni nel Mar di Irlanda; i meno moderni — dall'*U. 19* ai suoi precedenti — sulle coste britanniche del Mar del Nord.

Una comunicazione dell'Ammiragliato inglese riferì che nella mattina del 23 era stata accertata la presenza del sommergibile germanico *U. 18* nelle acque della costa nord di Scozia, e che la nave in servizio di crociera informava di averlo speronato alle 12,20 p. m. Che da quel momento il sommergibile era scomparso ed alle 1,20 p. m. — un'ora dopo cioè — veniva scorto alla superficie con l'equipaggio sul ponte

e con bandiera bianca. Il c. t. *Garry* lo avvicinò subito e fece appena in tempo di prendere a bordo i 3 ufficiali componenti lo Stato Maggiore e 23 uomini dell'equipaggio, che il sommergibile affondò insieme ad un marinaio che era rimasto nell'interno.

È questo il secondo caso in cui un sommergibile deliberatamente speronato non affonda. Il primo fu quello del cacciatorpediniere *Badger*, che il 25 di ottobre, al largo della costa olandese, speronò e credette affondare un sommergibile tedesco, il quale invece ritornò salvo alla sua base. Questa volta l'*U. 18* non solo non affonda, ma un ora dopo l'urto viene a galla certamente avariato in modo grave, perchè si arrende, ma l'avaria non pare debba ascriversi a vie d'acqua, dato che il sommergibile ritorna a galla, e dato ancora che, con ogni probabilità, l'unico uomo perdutosi dell'equipaggio annega perchè, rimasto nell'interno per aprire le comunicazioni col mare, non ha tempo per risalire sul ponte.

L'Ammiragliato non comunicò nè il nome, nè il tipo della nave che speronò, ma probabilmente era un piroscafo — e forse piccolo — armato come incrociatore ausiliario e assegnato ai servizi di crociera. Un provvedimento cotesto che sembra sia stato adottato su larga scala dall'Ammiragliato britannico, poi che una dolorosa esperienza lo consigliò a non destinare per crociere di vigilanza al blocco commerciale navi da guerra, alle quali le insidie dei sommergibili avevano reso molto pericoloso un tale còmpito; e ciò non per salvare le navi — chè erano impiegate soltanto quelle di tipo antiquato — ma per risparmiare vite di uomini (che debbono essere numerosi sulle navi da guerra) già addestrati al ervizio e ammaestrati dalla più proficua delle esperienze: quella della vera guerra. Si può fare relativamente presto un soldato, ma occorrono anni di cure e di istruzioni per formare un marinaio delle moderne navi da guerra.

Le caratteristiche dei sommergibili germanici furono date nel precedente fascicolo.

LA PERDITA DELLA CORAZZATA "BULWARK"

La corazzata *Bulwark*, del 1899, da 15 250 tonn., IV-305, XII-152, XVI-76, 4 ls. sub. di 450, corazza K 229 mm. al

galleggiamento, 18 nodi, appartenente alla II flotta, 5ª squadra, si trovava da vari giorni a Sheerness, quando la mattina del 26 novembre alle 7,53 una violenta esplosione la distrusse completamente; così che, dissipatasi la densa e grande nube di fumo, niente si scorse più della corazzata.

Nel pomeriggio di quel giorno il Primo Lord dell'Ammiragliato informò così della grave disgrazia la Camera dei Comuni:

« Sono dolente di dover dare cattive notizie alla Camera. La corazzata *Bulwark* ancorata a Sherneess è saltata in aria questa mattina alle 7,55. Gli ammiragli che erano presenti hanno espresso la convinzione che si tratti della esplosione dei depositi di munizioni che ha squarciato in due la nave. Non vi fu apparentemente sollevamento dall'acqua, e quando il fumo fu dissipato la nave era scomparsa. Sarà domani compiuta un'inchiesta dalla quale probabilmente potranno essere meglio chiarite le cause del disastro.

« La perdita della nave non influisce sulla nostra posizione militare, ma a me dispiace dover dire che è forte la perdita di vite umane. Soltanto 12 uomini si sono salvati. Tutti gli ufficiali e il resto dell'equipaggio, che io credo ammontasse a 700 od 800, sono periti.

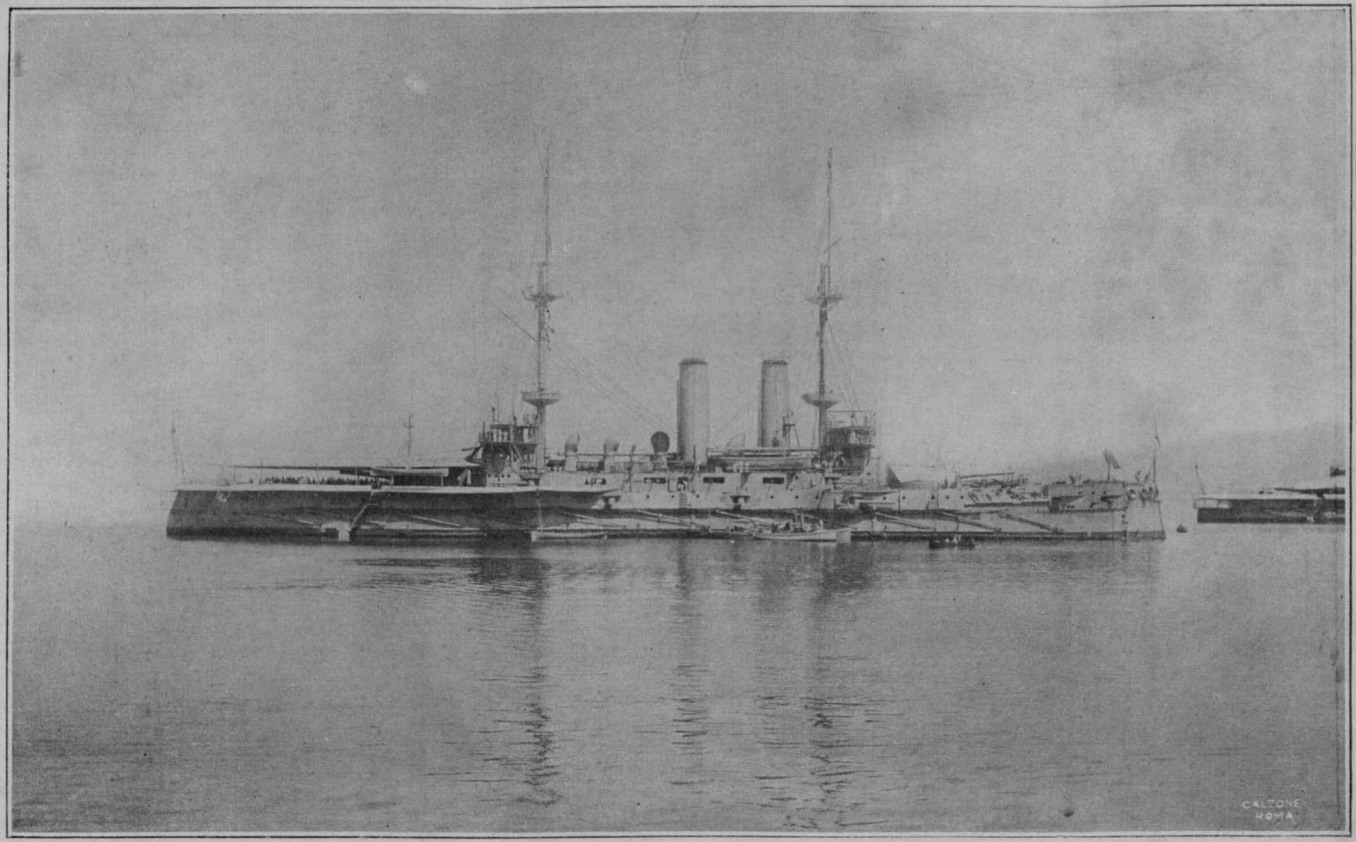
« Io penso che la Camera vorrà invitarmi a esprimere il profondo rammarico con il quale essa ha udito la notizia e le sue condoglianze a coloro che per il disastro hanno perduto parenti ed amici ».

L'inchiesta confermò che la perdita del *Bulwark* fu dovuta ad una esplosione del deposito munizioni. Ma come essa avvenne, se cioè per essersi deteriorata la cordite, ovvero per causa d'incendio sviluppatosi nei depositi munizioni, non è stato naturalmente possibile accertare.

Le navi prossime al *Bulwark* risentirono una scossa, ma non furono menomamente danneggiate, nemmeno da frammenti proiettati dall'esplosione.

Era evidente che il disastro toccato all'Inghilterra non addolorasse la Germania; ma la forma usata nei commenti sopra un triste fatto che non è il risultato di un'azione combattuta è talvolta un poco acre.

Così p. e. la " Kölnische Zeitung ", uno tra i giornali tedeschi più sobri, dice: « Una parte della gigantesca potenza navale britannica è sparita in frantumi e il nostro nemico



Rivista Marittima

CORAZZATA INGLESE «BULWARK»

ha perso una buona nave, e, quello che più monta, varie centinaia di marinari. È questa una buona novella che affretta i battiti del nostro cuore. Se il sentimento inglese ne sarà depresso, tanto meglio ».

E il " Berliner Tageblatt ":

« In tempo di pace noi saremmo stati dolenti e pieni di simpatia per la morte di bravi marinari e avremmo diviso il dolore per la perdita toccata alla Marina inglese. Ma adesso, dopo gli eventi dei quattro mesi scorsi, dopo le denigrazioni contro la nostra gente, e i rivoltanti sospetti gittati sul nostro Esercito e sulla nostra Marina noi non possiamo non gioire del disastro occorso alla Marina britannica e dal profondo dei nostri cuori auguriamo che molti altri facciano seguito a questo ».

Oh gran bontà dei cavalieri antiqui!

BOMBARDAMENTO DEGLI HARTLEPOOL, DI SCARBOROUGH, DI WHITBY.

Nella narrazione degli avvenimenti navali dal 21 ottobre al 20 novembre dicemmo del bombardamento di Yarmouth, avvenuto il 3 di novembre. Le navi germaniche che eseguirono l'incursione non furono identificate dagli Inglesi a causa della fitta nebbia e della grande distanza alla quale esse tirarono. Nessun comunicato ufficiale germanico le precisò; soltanto da lettere e da racconti non ufficiali si potè in seguito arguire che fossero gli incrociatori da battaglia *Seydlitz, Moltke, Von der Tann, Blücher,* [1] l'incrociatore corazzato *Yorck* e gli incrociatori protetti *Kolberg, Graudenz* e *Strassburg.*

[1] Noi consideriamo il *Blücher* come incrociatore da battaglia, una nave cioè il cui armamento di grosse artiglierie sia monocalibro e nella quale la velocità non sia ottenuta — come negli incrociatori corazzati — tutta a detrimento dello armamento e della protezione, ma si consegua in buona parte con l'aumento del dislocamento. Con questi concetti fu costruito il *Blücher* nel 1908 mentre in Inghilterra era già stato impostato il tipo *Indomitable;* e se il calibro scelto fu di 210 mm. ciò dipese dalla grande confidenza che la Germania riponeva in queste artiglierie, così come l'aveva riposta nei calibri di 280 mm. che armano le sue prime *dreadnoughts*, ed i successivi incrociatori da battaglia fino al *Derfflinger*, varato nel 1913; mentre in tutte le marine il minor calibro delle navi contemporanee corazzate ed incrociatori da battaglia era il 305. La marina germanica in tutti i tipi di nave ha dato generalmente più importanza al numero dei cannoni, che al loro calibro, e ha sempre difeso le sue navi con maggiori spessori di corazza, pur impiegando dislocamenti minori.

La grande distanza alla quale le navi eseguirono il bombardamento fece sì che i danni risultarono minimi.

Fu accertato allora che, mentre gli incrociatori da battaglia e quelli corazzati facevano fuoco, i protetti eseguivano sbarramenti di mine secondo piani prestabiliti, così che le operazioni si compivano con quell'ordine e quella organizzazione che sono doti preclare germaniche.

I Tedeschi dovettero apprendere alla loro volta che le coste non erano guardate, che insidie subaquee non erano molto da temere e, ad ogni modo, non erano diverse da quelle da loro conosciute.

E così a poco più di un mese di distanza, il 16 dicembre, tentarono una seconda incursione sulla costa, più a nord di Yarmouth.

Le lunghe notti del Mare del Nord durante l'inverno, la permanenza di nebbie in prossimità delle coste in quella stagione, le distanze tra le basi tedesche e i porti orientali inglesi e la velocità degli incrociatori permettono a queste navi germaniche di lasciare, quando è già notte, le loro basi e di trovarsi al rompere del giorno sulle coste britanniche, con grande probabilità di sfuggire così a qualunque servizio di vigilanza, palese od occulto, del nemico.

Di fatti la prima volta — secondo la narrazione fatta in una lettera riprodotta dal giornale austriaco " Zeit ", da un marinaio di un incrociatore germanico, che bombardò Yarmouth — alle 6 p. m. del 2 dicembre gli incrociatori germanici lasciaronola costa tedesca (Wilhelmshaven?) e alle 7 di mattina avvistarono la costa inglese. La distanza, cioè, di 240 miglia circa (dalle foci del Weser fino a Yarmouth) fu percorsa di notte tempo in 13 ore, ossia ad una velocità media di 20 nodi.

I tre luoghi da bombardare scelti questa seconda volta — Hartlepool, Scarborough, Whitby — distano in media 313 miglia dalle foci del Weser, e il più lontano, Hartlepool, 326 miglia: la velocità media del percorso dovette essere quindi di 24 miglia per coprire tutta la distanza durante la notte.

Ignoriamo quali navi presero parte all'operazione; ma poichè si dice che tra i frammenti di proietti rinvenuti ad Hartlepool ve ne fossero di 305 mm., è supponibile che vi prendesse parte l'incrociatore da battaglia *Derfflinger*, il solo, finora, della marina germanica che sia armato di cannoni da 305; e

la velocità imposta per superare la distanza di notte tempo (se di notte tempo fu compiuto il percorso, visto che l'incursione fu una completa sorpresa per la marina inglese) farebbe escludere la presenza di incrociatori corazzati, chè i 4 che la Germania possiede (il *Friedrich Karl*, come abbiamo detto, è dato come perduto, l'*Yorck* andò distrutto urtando, di ritorno dal *raid* su Yarmouth, contro una mina tedesca; ed il comandante è stato punito per negligenza con due anni di arresti in fortezza) non hanno velocità praticamente superiori ai 20 nodi. E siccome si dice nei comunicati — che qui appresso riportiamo — che le navi grandi erano 5, due erano piccole, e altre ancora più piccole, così è probabile — tenuto conto della specie di proietti rinvenuti nelle varie località — che a questa incursione prendessero parte 4 incrociatori da battaglia, di cui uno il *Derfflinger*, e un altro il *Blücher*, — perchè furono rinvenuti ad Hartlepool proietti di 210 mm. — un incrociatore protetto di tonnellaggio superiore alle 4000 tonn., 2 incrociatori leggeri e alcune c. t.

Di questo reparto, il *Derfflinger* e 2 altri incrociatori da battaglia attaccarono Hartlepool; un incrociatore da battaglia e uno protetto prima Scarborough, poi Whitby; gli incrociatori leggeri, e forse anche c. t., fecero durante il bombardamento due sbarramenti, l'uno parallelo alla costa, di fronte alle foci del fiume Tees sulla sinistra del quale sorgono i due Hartlepool, il vecchio ed il nuovo, distinto, quest'ultimo, con il nome di West Hartlepool; l'altro perpendicolarmente alla direzione della costa poco al nord di Scarborough.

I bombardamenti, specialmente quello contro Hartlepool, furono eseguiti — a detta degli stessi Inglesi — con tiri precisi e riuscirono quindi a produrre gravi danni, e con abilità marinaresca perchè le navi si avvicinarono alla costa a tal punto da meravigliare i pratici del luogo e manovrarono con grande destrezza. La stampa inglese disse che ad Hartlepool le navi tedesche evitarono attacchi di sommergibili; ma veramente il comunicato germanico non ne parla e non li avrebbe taciuti se si fossero verificati.

Il bombardamento ad Hartlepool cominciò la mattina del 16 dicembre alle 8, durò 55 minuti e in questo tempo si calcola siano state tirate 1500 granate di 305, 280, 210 e 152 millimetri a distanza inferiore ai 4000 m. Vi era foschìa più

che nebbia, il mare era mosso perchè il giorno innanzi era stato tempo cattivo, ma non soffiava vento.

Sembra che una squadriglia di 4 c. t. vigilasse fuori del porto; di essa facevano parte il *Doon* della classe *E*, e l'*Hardy* della più moderna classe *K*.

Questi due c. t. ebbero morti e feriti (5 morti e 25 feriti): naturalmente si allontanarono scampando così da una certa distruzione.

In porto pare fossero due incrociatori leggeri, dei quali uno riuscì ad allontanarsi senza avere danni, l'altro, il *Patrol*, gemello del *Pathfinder* (1904, 3000 tonn., 25 nodi, IX-102) ebbe un proietto che lo colpì verso la prua.

I danni materiali ad Hartlepool furono gravi.

Le caserme furono gravemente danneggiate; di 3 serbatoi di gas uno incendiò (agli altri due erano state subito aperte le valvole per fare sfuggire il gas). Molti danni alle case e nella popolazione civile. Vi furono 113 morti e 300 feriti.

Scarborough noi supponiamo fosse bombardata da un incrociatore corazzato ed uno protetto. Il fuoco fu aperto alle 8,5 di mattina e cessò alle 8,30. In questo tempo vennero lanciate circa 500 granate del calibro di 150 e 105 mm. Il tiro fu molto serrato, da 500 a 800 m. dalla costa, il che meravigliò non poco i pescatori del luogo, i quali non avevano mai prima d'allora osservato che grandi navi si fossero talmente avvicinate.

Riportarono gravi danni le caserme, e così la stazione semaforica, il fanale e molte case in città. Nella popolazione civile si ebbero 17 morti e circa 60 feriti.

Compiuto il cannoneggiamento di Scarborough, le due navi proseguirono verso il Nord per bombardare Whitby, mentre i due incrociatori leggeri ultimavano lo sbarramento di mine di cui abbiamo detto più innanzi.

Le navi erano così prossime alla terra, dicono i testimoni oculari dell'avvenimento, che certamente dovettero incontrare delle difficoltà nella punteria, per l'altezza della costa a picco (da 60 a 80 m.) sulla quale si adagia Whitby; difatti varî colpi andarono sulla campagna adiacente. Alle 9,10 cominciò il bombardamento e durò pochi minuti: il tempo per lanciare una sessantina di granate dirette specialmente alla stazione semaforica che venne completamente distrutta. Ma anche varie case private furono danneggiate.

Degli abitanti 3 furono morti e 2 feriti.

Compiuti i bombardamenti le navi si allontanarono, prima facendo rotta verso il Nord, poi verso l'W e furono presto perse di vista nella nebbia.

***

Questi sono i comunicati ufficiali britannici:

Ammiragliato, 11,25 a. m. del 16 dicembre.

« Movimenti navali germanici di qualche importanza hanno avuto luogo questa mattina (16 dicembre) nel Mare del Nord.

« Scarborough e Hartlepool sono state cannoneggiate, e le nostre flottiglie sono state attaccate in vari punti.

« L'azione si sta svolgendo ».

Ministero della Guerra 1,35 p. m.

« Il Comandante della fortezza di West Hartlepool riferisce che navi da guerra germaniche attaccarono quella fortezza tra le 8 e le 9 di questa mattina. Il nemico fu respinto.

« Una piccola nave germanica aprì il fuoco anche su Scarborough e Whitby ».

Ammiragliato 9,20 p. m.

« Questa mattina un reparto di incrociatori germanici fece una dimostrazione nella costa dell'Yorkshire, durante la quale furono bombardati Hartlepool, Whitby, Scarborough.

« A questo scopo venne impiegato un certo numero di navi tra le più veloci, che rimasero per circa un'ora sulle coste. Furono attaccate dalle navi addette alla vigilanza di quei luoghi.

« Non appena fu riferita la presenza del nemico, una squadra in crociera tentò di tagliargli la ritirata. Ma, avvistatala, il nemico si ritirò a tutta forza e, favorito dalla nebbia, riuscì a sfuggire.

« Le perdite da ambo le parti sono lievi; ma ancora non si sono ricevuti rapporti completi.

« L'Ammiragliato approfitta di questa circostanza per fare osservare che dimostrazioni di questo genere contro città non fortificate, o porti commerciali, per quanto non difficili a compiersi purchè se ne accettino i rischi relativi, sono prive di ogni significato militare.

« Esse possono produrre dolorose perdite di vite fra le popolazioni civili e danni alle proprietà private, ma non potranno mai modificare le direttive a cui si uniforma la condotta navale che ora si segue ».

Ministero della Guerra 11,35 p. m.

« Alle 8 a. m. di oggi (16 dicembre) tre navi furono avvistate al largo di Hartlepool, le quali alle 8,15 iniziarono un bombardamento. Parve che le navi fossero 2 incrociatori da battaglia e un incrociatore corazzato. Le batterie di terra risposero ed è riferito che il nemico fu colpito e danneggiato.

« Il fuoco cessò alle 8,50, ora in cui le navi si allontanarono.

« Nessuno dei nostri cannoni fu colpito. Alcuni colpi caddero fra le truppe, nelle quali uccisero 7 uomini e ne ferirono 14.

« Furono fatti danni alla città e il gazometro incendiò.

« Durante il bombardamento, specialmente da West Hartlepool, la gente si affollò nelle strade e vi furono 22 morti e 50 feriti.

« Contemporaneamente un incrociatore da battaglia e un incrociatore corazzato apparvero a Scarborough e tirarono 50 colpi causando danni considerevoli e offendendo 13 persone.

« A Whitby 2 incrociatori da battaglia e 2 incrociatori leggieri tirarono alcuni colpi, danneggiando fabbricati, uccidendo due persone e ferendone altre due.

« In tutti e tre questi luoghi non vi fu panico e la popolazione si comportò come meglio non si poteva desiderare ».

***

Il comunicato germanico è questo:

« Avvicinando in tempo nebbioso la costa i nostri incrociatori furono attaccati da 4 c. t. inglesi ma senza successo. Uno di questi fu distrutto, un altro scomparve in cattive condizioni. Furono ridotte al silenzio le batterie di Hartlepool e distrutto il gazometro. Varie esplosioni e tre incendi furono potuti osservare da bordo.

« A Scarborough venne distrutta la stazione semaforica e i moli (*waterworks*); a Whitby la stazione semaforica e radiotelegrafica.

« Le nostre navi ricevettere qualche colpo dalle batterie costiere, ma ebbero lievissimi danni. In seguito fu affondato un altro c. t. britannico ».

***

Le due Hartlepools sono a breve distanza sulla sponda sinistra della Baia di Tees; fra esse intercedono i *docks* e una piccola baia. West Hartlepool fa circa 75 000 anime, Hartlepool 25 000. La prima è specialmente importante per cantieri di costruzioni ed è un ragguardevole emporio commerciale e industriale.

Meno importante dal lato industriale e commerciale è Scarborough, ma le designazioni che solitamente l'accompagnano: « Scarborough the beautiful », « Scarborough the Queen of the North », bastano a caratterizzarla come un luogo delizioso e scelto per questa ragione come stazione balneare e di svago.

Whitby è una cittadina di poca importanza. Hanno una certa fama gli avanzi di una antica abbazia sorgente sopra una collina.

Nella stampa inglese, alle Camere dei Comuni e dei Lords, fu asserito che la sola fra queste tre città che potesse dirsi fortificata, perchè possiede una batteria di cannoni, è Hartlepool.

A Scarborough v'era prima un deposito di artiglieria campale e una batteria di cannoni. Ma, abolito il deposito, venne tolta la batteria, e l'unico cannone che rimane a Scarborough è un vecchio pezzo russo dai tempi della guerra di Crimea tenuto in una piazza come ornamento. Una caserma conteneva reclute e vi era un presidio di truppe.

A Whitby non vi sono fortificazioni e la guarnigione constava di 22 uomini.

***

Questa incursione, causa di tanti danni, ma dal punto di vista militare di nessuna conseguenza, impressionò la popolazione inglese, la quale è stata ed è sempre sotto l'incubo di una invasione germanica, incubo non ragionevole e che tuttavia assilla un popolo che per consuetudine e per tradizione è tra i più marinari del mondo.

Gli Inglesi e specialmente quelli esposti a tali incursioni hanno domandato: « Come può accadere che quando le navi germaniche si arrischiano di venire al largo possono far ciò impunemente non solo, ma giungere indisturbate sulle nostre coste, permanervi per bombardarci senza che la nostra flotta, tanto più potente, possa impedirlo? ».

E poi, dopo il comunicato dell'Ammiragliato,: « Dunque le città aperte sulla costa orientale debbono rassegnarsi ad essere bombardate senza sperare alcun aiuto della flotta. Chi muore muoia, chi piange pianga, l'Ammiragliato ne è dolente ma non può impedire ciò ».

Il corrispondente navale del " Times " in risposta a queste critiche così scrive:

« La protezione delle nostre coste in guerra non è il principale obiettivo della flotta. La sicurezza dell'Inghilterra — e non necessariamente di una piccola parte di essa — è uno dei còmpiti della strategia navale, ma non il principale e immediato obiettivo. Il còmpito della flotta è di impegnare e distruggere i bastimenti del nemico e questo còmpito sarà inflessibilmente perseguito, a dispetto di tutte le tentazioni di abbandonarlo per altri scopi. Nè incursioni, nè invasioni possono stornare la nostra flotta dagli scopi per la quale fu creata e per la quale tiene il mare.

« Una buona parte del nostro popolo crede ancora che le nostre navi debbano stazionare come cordone di sentinelle dinanzi ai porti germanici. Qualunque possa essere la loro occupazione non è certo questa. La possibilità di un *raid* contro le nostre coste è sempre esistita da quando è cominciata la guerra e continuerà fino a tanto che resterà in Germania un solo bastimento di grande velocità ».

***

In Germania l'avvenimento naturalmente è esaltato al di là della sua portata.

La " Kölnische Zeitung " scrive:

« Dopo tutto questi fatti convinceranno l'Inghilterra che la sua gran flotta è incapace di difenderla da operazioni simili. Certo la sua posizione insulare rende difficile di farne un teatro di guerra, per quanto da questo lato si debbano attendere futuri eventi. Il lato rovescio della sua situazione

insulare è che l'intiera sua costa può spesso essere attaccata da Nord, da Sud, da Est, da Ovest ».

Nella « Tägliche Rundschau » il conte Reventlow — di cui la stampa inglese ricorda sempre aver egli detto dover essere la guerra contro l'Inghilterra spietata e senza restrizioni di mezzi — non si illude che, militarmente parlando, il bombardamento della costa e l'affondamento di due c. t. (come è noto, questi affondamenti non si sono verificati) abbia una qualche importanza; ma egli rileva che l'effetto psicologico è molto grande da poi che intacca la presunzione britannica che il territorio inglese sia immune dalle offese nemiche perchè appunto esse debbono provenire dal mare. « Se l'Inghilterra vuole annichilirci, noi non risponderemo con riverenze ed inchini e vogliamo che l'Inghilterra sappia ciò, perchè è su queste azioni che noi fondiamo il nostro successo avvenire ».

Il corrispondente navale del " Berliner Tageblatt ", capitano di vascello Persius, scrive:

« Un'altra volta le navi da guerra germaniche sono apparse sulle coste inglesi e hanno proceduto a un bombardamento. — Come può essere che i Tedeschi passino illesi attraverso i campi minati del Mare del Nord e che siano scoperti così tardi dalle nostre squadriglie di vigilanza che non sia possibile la loro distruzione per mezzo delle nostre navi da battaglia? — domandava la stampa inglese quando il 3 novembre i nostri incrociatori avevano bombardato Yarmouth. La domanda ora risorgerà e la risposta suona: perchè le misure dell'Ammiragliato non sono sufficienti.

« Si vantava or'è poco Churchill alla Camera dei Comuni che la flotta aveva il dominio del mare.

« In verità gli è riuscito solo dopo quattro mesi di padroneggiare le nostre squadre di incrociatori oceanici. Tanto ci volle perchè le forze alleate francesi, giapponesi ed inglesi potessero dar la caccia ad un paio di nostri incrociatori debolmente armati. L'opinione pubblica inglese ha compreso e riconosciuto che non era un importante fatto d'armi, quello di cui l'ammiraglio Sturdee poteva vantarsi. Ma ancora la signoria della Gran Bretagna non può dirsi sicura oltremare. Alcuni nostri incrociatori e incrociatori ausiliari sono tuttora al lavoro per danneggiare il commercio nemico. E la signoria marittima della flotta inglese nel Mare del Nord sta ancora

sopra ben deboli fondamenti. I nostri sommergibili si sono spinti fino nella Manica, dove hanno distrutto bastimenti inglesi da guerra e mercantili. Ed una parte della nostra flotta d'alto mare si è ora per la seconda volta avventurata sulle coste inglesi. Quando apparve davanti a Yarmouth, le vennero contro soltanto alcune piccole navi inglesi, le quali furono danneggiate e il sommergibile *D 5* distrutto. Il bombardamento di Yarmouth fece una « pretesa » poca impressione sulla popolazione. Così almeno ha detto la stampa inglese. È dubbio, per le notizie circa il grande panico prodotto, se questa volta potrà affermare che l'impressione del nuovo bombardamento è stata insignificante. È prevedibile che l'Inghilterra si indignerà di nuovo sopra il danno del sangue cittadino sparso e dei beni dei cittadini andati distrutti.

« Non fa mestieri indicare qui che anche noi sinceramente deploriamo l'uccisione di innocenti bambini e il bombardamento di edifici come l'Abbazia di Whitby. Ma per noi la vita di un solo soldato tedesco è mille volte più cara che un monumento, anche se questo è di grande valore storico. Per la nostra flotta il bombardamento di Hartlepool e Scarborough significa un successo sotto molteplici aspetti.

« Scarborough è una importantissima piazza marittima sulla costa orientale inglese fra il Tees e l'Humber. Essa è protetta da forti batterie. Il commercio vi fiorisce in tempo di pace. Vi si spediscono specialmente cereali (?). Noi vogliamo sperare che parecchi carichi di tal genere giacciano ora in fondo al mare.

« Hartlepool è parimente rinomata pel suo commercio di carbone e farine. Lo scopo principale che noi con l'incursione delle nostre navi sulla costa inglese volevano raggiungere, posa su di un fondamento morale. Basta seguire la stampa neutrale dopo il bombardamento di Yarmouth per riconoscere come molto credito abbia perduto la signoria inglese del mare. Così scrive un giornale americano:

« L' Inghilterra con la sua lamentevole condotta nel corso della guerra finora ha provocato disinganni ai suoi alleati. L'Ammiragliato si mostra senza alcuna iniziativa ».

« Nel fatto la flotta inglese mostra una deficienza di iniziativa e di spirito offensivo che sorprende.

« Non bisogna in alcun modo deprezzare la difficoltà della sorveglianza della lunga costa orientale inglese. Tuttavia è

singolare che a navi tedesche sia riuscito per la seconda volta di giungere inosservate alla costa. Anche se più ampie notizie non potranno aggiungere altro al successo della nostra impresa — come la distruzione di navi nemiche — nessuna considerazione è da trarsi. Per noi è ora sufficiente l'annunzio del grottesco se pur molto comprensibile panico che si è impadronito del povero popolo delle due città in lutto. Può ora l'Ammiragliato inglese affermare, che esso non si preoccupa della sicurezza delle coste? Questa sicurezza può soltanto essere veramente ottenuta contro lo spirito offensivo tedesco, se la flotta inglese sfiderà quella tedesca ad una decisiva battaglia.

« Avrà la flotta inglese l'animo di far ciò? Fintanto che ciò non accada, noi vogliamo sperare che gli incrociatori germanici bombarderanno ancora le città inglesi e che i sommergibili tedeschi silureranno i bastimenti nemici da guerra e mercantili ».

Considerazioni.

L'avvenimento — che abbiamo ampiamente narrato procurando di ricostruire i fatti salienti in base a un diluvio di notizie contradittorie e prospettate a seconda degli interessi o delle tendenze di chi scriveva — a noi pare molto importante non in sè stesso, chè anzi, lo ripetiamo, militarmente parlando è un episodio assai poco notevole, ma per le riflessioni cui induce.

Innanzi tutto vien fatto di domandarsi: come mai tutta la costa orientale della Gran Bretagna sulla quale, proprio in vista di una guerra con la Germania, erano state create potenti basi navali, a cui la flotta inglese doveva appoggiarsi per sorvegliare e piombare su quella germanica, sono ora abbandonate e la flotta britannica è sulla costa opposta?

La risposta non ci sembra dubbia: è l'avvento del sommergibile e la destrezza dimostrata dalla marina tedesca nell'impiego di questo.

Non è più possibile concepire la flotta inglese minacciante le coste gemaniche per esercitare il blocco contro quella tedesca chiusa entro le sue basi; e nemmeno supporla ancorata nel Dogger Bank; e nemmeno stazionante sulle sue coste

orientali. È troppo minacciosa e mortale l'insidia dei sommergibili all'agguato, arditamente e avvedutamente comandati.

E ancora niun mezzo è stato escogitato per combatterli efficacemente, mentre invece essi sono sulla via di divenire ancora più formidabili con l'aumento della velocità e della autonomia.

Ma sommergibili inglesi anche profusamente scaglionati sulle coste orientali britanniche non avrebbero potuto impedire l'incursione germanica, così come i sommergibili tedeschi non hanno potuto impedire il bombardamento fatto delle navi inglesi contro la costa belga. Perchè, finora almeno, il sommergibile non ha la capacità di muovere ad un deliberato attacco contro una nave un po' veloce, ma deve accontentarsi di attaccare la preda che gli passa a portata di lancio: non può sceglierla.

Diverso è il caso se l'incursione ha per iscopo uno sbarco. Per fare queste operazioni bisogna permanere nella costa e allora il sommergibile ritrova tutto il suo più favorevole campo d'azione. Ma il bombardamento di una città non può essere impedito dai sommergibili perchè per compierlo non è necessario che i bastimenti attaccanti sian fermi, nè che muovano a velocità moderate. Soltanto la presenza sul luogo minacciato o la prossimità ad esso delle proprie navi può garantire dal bombardamento.

Ma la potente flotta inglese, così superiore all'avversaria, non modifica per questo la sua posizione strategica, per quanto messa già sull'avviso dalla prima incursione tedesca contro Yarmouth. Rimane dov'è, perchè il luogo dov'è è considerato il più conveniente. Non già che rinunci a cogliere, quando si presenterà l'occasione favorevole, l'opportunità di piombare sugli incursori, ma non altera — e l'Ammiragliato lo dichiara apertamente, a guisa di monito per il nemico e come esortazione a rassegnarsi alle città minacciate — le sue direttive strategiche. Perchè il compito della flotta non può essere quello di impedire bombardamenti, i quali pur seminando morte e rovine non hanno mai valore come azione militare, ma cercano di scuotere il morale delle popolazioni, di fare entrare in campo fattori psicologici che creino difficoltà e esercitino pressioni nocive nel Governo; ovvero possono mirare a distogliere l'attenzione da minacce più gravi.

E così fa l'Inghilterra, la più potente nazione nei mari, e chiede ed ha dal suo popolo quello spirito di disciplina per cui i sacrifici sono di buon animo accettati a pro del bene comune.

Quale serio ammaestramento deve essere per noi che abbiamo una così lunga distesa di coste sulle quali si ergono città assai più popolose e fiorenti e belle che non Yarmouth e Hartlepool e Scarborough e Whitby e non abbiano una flotta come quella inglese! E ancora più che alla flotta inglese, a quella italiana incomberebbe in guerra il dovere di non essere minimamente distolta dal suo compito principale, già arduo per la sproporzione tra i nostri grandi interessi marittimi e la flotta che deve tutelarli.

E il compito di questa non può e non deve essere quello di accorrere là dove il nemico si presenta per bombardare (e altro mezzo non vi è per impedire quest'azione) ma o deve avere l'obiettivo di distruggere la flotta nemica, se questa è uguale o inferiore alla nostra, o, in caso contrario, impedire che forze armate sbarchino sulle nostre coste.

La iattura di possibili bombardamenti delle nostre città aperte sul mare non potrebbe essere scongiurata dalla flotta, non dalle Convenzioni, dalle Conferenze, dai canoni del dritto internazionale; essa dovrebbe esser sopportata con animo virile, con disciplina, nè dovrebbe esser causa di più gravi sciagure esercitando pressioni funeste sulla condotta della guerra.

***

Naturalmente la stampa inglese ha accusato la Germania di aver commesso un delitto contro le leggi della civiltà bombardando città aperte; la stampa tedesca se ne è difesa: Hartlepool — essa ha osservato — possiede indubbiamente dei cannoni i quali hanno risposto al fuoco delle nostre navi e le hanno colpite; Scarborough ha una guarnigione militare; a Whitby noi ci siamo limitati a distruggere la stazione semaforica e quella radiotelegrafica; deploriamo che in queste azioni siamo stati a nostro malgrado offesi cittadini inermi, ma noi abbiamo esercitato un diritto concesso dalle leggi di guerra.

E del resto l'Inghilterra che ci stringe spietatamente d'assedio sul mare non minaccia sofferenze crudeli di inedia

ai nostri milioni di cittadini inermi, a tutte le nostre donne, a tutti i nostri fanciulli?

A noi sembra superfluo e quasi inutile esprimere un parere. Le cose che accadono in guerra hanno sempre spiccatissimo il carattere di fatti compiuti; le recriminazioni sulla carta si risentono troppo degli interessi che si vogliono difendere, e le stesse norme del diritto internazionale in molte parti sono imprecise, indefinite perchè appunto rappresentano un compromesso dei vari interessi in contrasto delle nazioni che le discutevano in pacifici consessi.

Per esempio la Convenzione dell'Aia del 1907 non definisce che cosa si debba intendere per città difesa: risulta soltanto dai verbali che « il faut bien distinguer la défense de la côte de celle d'une ville située près de cette côte et que, par ville défendue, il ne doit être entendu qu'une ville qui est elle même défendue directement ». Non è stata nemmeno risolta la questione se un porto difeso da mine automatiche di contatto possa dirsi « non difeso ». Il capitano di vascello Ottley, rappresentante della Gran Bretagna, sostenne che doveva dirsi difeso: chè se le mine sono una difesa passiva, lo stesso può dirsi dei cannoni, in quanto questi diventano pericolosi solo se ci si avvicina.

D'altra parte è permesso di distruggere, « les ouvrages militaires, établissements militaires ou navals, dépôts d'armes ou de matériel de guerre, ateliers et installations de la flotte ou de l'armée ennemie et les navires de guerre se trouvant dans le port ».

***

Diamo qui le istruzioni di massima emanate dal Lord-lieutenant della contea di Northumberland, circa il modo di comportarsi della popolazione civile in caso di bombardamenti dal mare, istruzioni emanate però dopo che i bombardamenti erano già avvenuti.

« I recenti bombardamenti di Hartlepool, Scarborough, Whitby dimostrano la possibilità che queste azioni siano compiute dalla flotta nemica, e benchè non vi sia ragione per credere che debbano ripetersi, pure, a ridurre al minimo le perdite di vite, si ritiene non sia fuor di luogo dare alcune norme.

Naturalmente, poichè le condizioni variano da luogo a luogo della costa, non si possono dare che norme di carattere generale le quali debbono essere appropriate alle circostanze.

1) È importante evitare assembramenti. Una strada piena di gente è facile bersaglio ed una granata che, anche casualmente, vi scoppi può produrre disastri.

2) Dove è possibile provvedere a che la popolazione venga rapidamente dispersa nella campagna vicina, i rischi possono essere di molto diminuiti.

Qualunque riparo, come un argine della via ferrata che corra approssimativamente in direzione parallela alla costa, una cava di pietra, o anche una profonda fossa nel terreno, dà una buona protezione, perchè l'angolo con il quale una granata di nave incontra il terreno è relativamente acuto.

Questo disperdersi della gente è evidentemente possibile soltanto nei piccoli centri; nelle città popolate ciò condurrebbe ad ammassamenti di persone nelle strade e nei sobborghi. Conviene quindi nei grandi centri ritirarsi nelle case e specialmente nei sotterranei e nelle cantine. I proprietari di case provviste di cantine permetteranno senza dubbio ai loro vicini di rifugiarvisi.

Fosse o trincee preventivamente allestite in prossimità delle case, nei giardini p. e., garantiscono una relativa salvezza a chi le occupa. Queste trincee o fosse debbono avere una profondità di circa m. 1,80, essere strette e ricoperte da una specie di tettoia, sulla quale debbono essere un 30 cm. circa di terra per riparare gli occupanti dalle scheggie e dalle intemperie.

BOMBARDAMENTO AEREO DI CUXHAVEN.

La risposta dell' Inghilterra al bombardamento di Hartlepool, Scarborough e Whitby, eseguito dai Tedeschi il 16 dicembre, non poteva esser fatta con le stesse armi. La breve costa con la quale la Germania si affaccia sul Mare del Nord è troppo irta di difese potenti perchè possa essere avvicinata da navi. Così l'Inghilterra rispose bombardando dall'aria. L' organizzazione aviatoria della marina inglese è una delle più perfette: i suoi piloti sono molto bene adde-

strati; gli apparecchi si dice siano dei migliori tipi. Inoltre tutta l'attività aeronautica inglese è stata sempre concentrata nello sviluppo dell'idrovolante, e i dirigibili ricevettero ben poca attenzione. Su quel tipo di apparecchio, come mezzo di offesa, hanno sempre fatto grande assegnamento al di là della Manica. E nel Natale del 1914 lo impiegarono per attaccare delle navi germaniche sorgenti all'ancoraggio di Schillig dinanzi a Cuxhaven e punti militari di quella città. La quale sorge all'estremità occidentale della foce dell'Elba. Ha un un porto e un antiporto di 8 m. di profondità. È stazione per siluranti e centro aeronautico, potentemente protetta, e bisogna entrare nella portata dei suoi cannoni per accedere all'Elba.

Ecco il comunicato dell'Ammiragliato inglese.

« Venerdì 25 dicembre navi da guerra germaniche sorgenti all'ancoraggio di Schillig, dinanzi a Cuxhaven, erano attaccate da sette idrovolanti britannici.

« L'attacco fu incominciato al romper del giorno, partendo da un punto in vicinanza di Helgoland. Gli idrovolanti erano scortati da incrociatori leggeri, cacciatorpediniere e sommergibili.

« Non appena queste navi furono scorte da Helgoland due Zeppelin, tre o quattro idrovolanti e parecchi sommergibili mossero ad attaccarle. Per potere riprendere gli aviatori le navi britanniche dovettero rimanere nei pressi di Helgoland e così un combattimento s'impegnò tra i più moderni incrociatori leggeri da una parte, e dalla parte avversaria, mezzi aerei e sommergibili.

« Con opportune manovre furono evitati gli attacchi dei sommergibili, e i due Zeppelin furono facilmente allontanati dalle artiglierie dell'*Undaunted* e della *Arethusa*.

« Gli idrovolanti nemici riuscirono a gettar bombe in prossimità delle nostre navi ma non le colpirono.

« I bastimenti inglesi rimasero per tre ore sulla costa nemica senza essere molestati da nessuna nave alla superficie, e felicemente rimbarcarono tre dei sette piloti con i loro apparecchi. Tre altri piloti ritornarono più tardi presi a bordo — in base a prevî accordi — dai sommergibili, i quali erano ad attenderli; i loro apparecchi vennero distrutti.

« Sei sopra sette piloti ritornarono così felicemente. Soltanto il *Flight Commander* Hewlett è mancante. Il suo ap-

parecchio fu scorto danneggiato a circa otto miglia da Helgoland e non si conosce per ora la sorte di questo ardito e provetto pilota. L'entità dei danni prodotti dalle bombe degli aviatori inglesi non può essere conosciuta, ma tutte furono gettate sopra punti che avevano carattere militare ».

Il comunicato germanico diceva:

« Il 25 dicembre una piccola forza aerea fece un attacco nel nostro estuario gittando alcune bombe su qualche nave ancorata e su di un gazometro nelle vicinanze di Cuxhaven, senza però colpire o danneggiare. Dopo lanciate le bombe, gli aeroplani inglesi si allontanarono verso l'W.

« I nostri dirigibili e aeroplani attaccarono le forze inglesi e gittarono bombe su due c. t. ed una nave trasporto.

« In quest'ultima si sviluppò un incendio.

« Ogni altro ulteriore attacco fu impedito dal tempo fosco ».

Il *Flight Commander* Hewlett ritornò dopo vari giorni sano e salvo in Inghilterra. Egli narrò che durante ilsuo volo fu preso in mezzo ad una fitta nebbia che lo disorientò. Sparita la nebbia, egli non scorse più le sue navi. Allora atterrò (nello Schleswig probabilmente) e quindi rialzatosi a volo diresse sul mare; ma all'altezza di Helgoland scorse a ponente di esso una numerosa riunione di navi da guerra e mercantili; lanciò delle bombe e gli parve che una avesse raggiunto il bersaglio, da poi che vide innalzarsi una colonna di fumo. Contro lui fu diretto un nutrito fuoco che però non lo raggiunse. Sul mare non scorse alcuna nave, e siccome il motore cominciava a funzionare irregolarmente, si appoggiò sull'acqua. Da lì a poco fu raccolto da un piroscafo da pesca olandese sul quale si rifugiò, dopo aver distrutto l'apparecchio. A causa del maltempo nel Mare del Nord, che durò circa una settimana, dovette ritardare il suo ritorno in Inghilterra.

Considerazioni.

Questo *raid* aereo, per essere stato compiuto con il concorso di esploratori, c. t. e sommergibili, venne giudicato, dalla stampa inglese e da quella americana, come una nuova rivelazione nell'impiego combinato di questi mezzi.

Il " New York Times " cita il parere di un ingegnere militare di grande valore e notorietà — e di cui deve tacere il

nome perchè egli riveste cariche ufficiali nell'esercito americano — secondo il quale parere, non ostante che gli effetti di ogni singola incursione di questo genere possano essere poco notevoli, l'azione di Cuxhaven è considerata come la più importante strategicamente che l'Inghilterra abbia compiuto dall'inizio delle ostilità. Essa prova che un corpo di spedizione inglese potrebbe sbarcare nello Schleswig-Holstein, l'unica costa vulnerabile dell'Impero germanico, e che questa sarebbe la sola via per procedere poi alla distruzione della flotta germanica. Egli ammette che lo sbarco presenterebbe gravi difficoltà; ma, quando gli Inglesi fossero riusciti a metter piede a terra, i cannoni delle navî impedirebbero che fossero ricacciati indietro.

Noi non possiamo seguire una tale opinione, e nemmeno riusciamo a convincerci della grande importanza strategica dell'incursione di Cuxhaven.

Verrà probabilmente un giorno in cui i mezzi aerei avranno la capacità di svolgere azioni di concreta efficacia; ma, per ora, ne siamo ben lontani.

Innanzi tutto, i pesi di esplosivo, che gl'idrovolanti possono lanciare, non sono tali da compromettere gravemente la sicurezza delle navi; nè è molta la probabilità che essi raggiungano il bersaglio, specialmente se molto mobile, poichè sono troppi e troppo diversi i fattori da mettersi a calcolo per la risoluzione del problema.

Se il bersaglio è fisso, si deve mettere a calcolo la velocità e l'altezza che ha l'idrovolante, al momento in cui lascia cadere la bomba; il peso e la forma di questa; la direzione e la velocità del vento che spira. Se poi il bersaglio è mobile, a tutti i dati precedenti devono aggiungersi la velocità e la direzione di esso.

Un nostro ufficiale del genio navale, il capitano A. Guidoni in un articolo pubblicato nel fascicolo di ottobre 1913 in " Rivista Marittima ", descriveva e discuteva matematicamente il modo da lui seguito nell'abbandonare da un aeroplano Farman — in cui il peso utile, quello cioè che può trasportare l'aeroplano, era computato in 210 kg. — con un vento di prora da 8 a 10 m. al secondo, un peso di 120 kg., senza risentire nessun perturbamento pericoloso, e concludeva l'interessante studio affermando che, con apparecchi di 2 o 3 tonnellate, si sarebbero potuti abbandonare con sicurezza pesi da 400 a 700 kg.

Ma è certo che finora, nella pratica, il lancio si limita a modesti pesi di esplosivo, e quindi gli effetti sui materiali resistenti sono assai scarsi.

E, nell'idrovolante, il vantaggio di poter partire e *atterrare* sul mare è ottenuto a scapito del peso utile per la necessità di sacrificarne una parte ai galleggianti.

Non è quindi sugli effetti materiali che può essere ricercato il successo della incursione di Cuxhaven. Ma si sostiene che esso debba risultare dalla coordinazione svolta tra i mezzi aerei e quelli navali.

Dei sette idrovolanti, che hanno partecipato al *raid*, tre ritornarono in prossimità degli incrociatori leggeri, e piloti ed apparecchi furono imbarcati da questi. Altri tre presero il mare in prossimità dei sommergibili; i piloti vennero presi a bordo, e gli apparecchi distrutti. Il settimo, quello del comandante Hewlett, come più innanzi abbiam detto, mancò al convegno, per quanto, grazie all'abilità e all'ardimento del pilota, facesse ugualmente ritorno.

Ora in tutto ciò si scorge una grande perizia, un sapiente preordinamento dell'impresa, ma non ci sembra che questo costituisca una innovazione strategica, tale da far pensare a coordinate azioni guerresche tra sommergibili e idrovolanti.

Quale sarebbe stata, difatti, questa cooperazione se forze navali germaniche fossero uscite al largo a combattere gli incrociatori leggeri e i c. t.?

Noi, per verità, dubitiamo che il *raid* di Cuxhaven dovesse essere, nell'intenzione di chi lo ha organizzato, la prima fase di una più larga azione. Forse si prevedeva e si sperava che un qualche reparto di navi germaniche uscisse a disperdere gli attaccanti in vista, verso le quali sarebbero poi accorse più numerose forze britanniche, già pronte ad intervenire. Chè se non fossimo nel vero, il valore dell'incursione aerea di Cuxhaven si ridurrebbe al semplice significato morale di una risposta ai bombardamenti della costa orientale inglese, come abbiamo detto nel principio di questa narrazione.

Per quanto si è esposto, pur riconoscendo che nei paesi belligeranti, per evidenti motivi di opportunità, si tende a negare o a diminuire i risultati delle azioni avversarie, crediamo debba avere una qualche attendibilità la categorica affermazione delle " Vossische Zeitung " (3 gennaio), che l'at-

tacco aereo a Cuxhaven non abbia prodotto danni apprezzabili. Ciò tanto più perchè la " Vossische Zeitung ", per essere la più antica Gazzetta dell'Impero e, come tale, fornita di speciale privilegio, è certamente in grado di avere notizie di ottima fonte.

IL SILURAMENTO DELLA "FORMIDABLE".

Il primo dell'anno alle 3 del mattino (nel cuore della notte, cioè) la corazzata inglese *Formidable*, mentre navigava nella Manica occidentale, fu silurata da un sommergibile e affondò non lungi da Plymouth.

Le condizioni del tempo erano cattive, il mare era grosso, e quella o quelle navi che accompagnavano la *Formidable*, in obbedienza agli ordini di massima dell' Ammiragliato, si allontanarono subito dal luogo del disastro: per queste due circostanze gran parte dell'equipaggio della *Formidable* perì. Di 750 persone soltanto 201, stentatamente e strenuamente lottando contro il mal tempo, riuscirono a scampare su 4 palischermi. Il collare di salvataggio dell'Ammiragliato non fece buona prova in acque così agitate.

La *Formidable* era una vecchia corazzata del 1898, della stessa classe del *Bulwark*, e quindi la sua perdita ha ben poco valore come unità combattente; ma lo stesso non può dirsi riguardo al personale. Già molti marinai, sottufficiali ed ufficiali ha perduto la marina britannica, personale già addestrato al complicato maneggio della nave moderna e agguerrito da cinque mesi di conflitto, e che non può rimpiazzarsi così facilmente, nonostante l'Ammiragliato abbia largamente e sapientemente provveduto a numerose riserve.

Del triste episodio, che tante vittime ha costato, la nota tecnicamente più importante e nuova, per quanto prevista, è l'azione notturna alla superficie del sommergibile.

Era preconizzato — e del resto logico — che allorquando il sommergibile avesse avuto la capacità di sviluppare, navigando alla superficie, un'alta velocità, sarebbe cessata qualunque ragione di essere dell'attuale cacciatorpediniere. Tanto che nella discussione dell'ultimo bilancio il Primo Lord dello Ammiragliato spiegava il minor numero richiesto di nuovi

Rivista Marittima

CORAZZATA INGLESE «FORMIDABLE»

cacciatorpediniere appunto in vista della probabilità che questi potessero essere rimpiazzati dai sommergibili veloci nella navigazione sopra acqua.

Il sommergibile germanico che ha silurato la *Formidable*, stando emerso, nel cuore della notte, non è ancora certamente di quel tipo che deve surrogare il c. t., giacchè esso non disponeva della velocità per muovere all'attacco della corazzata, ma questa inconsciamente gli capitò a portata del siluro.

Fu quindi una mera fortuna per il sommergibile il colpo avventurato che colò a picco la grossa nave; ma non misconosciamo che gran merito a propiziarsi la fortuna hanno avuto il comandante e l'equipaggio di quel sommergibile che, in tempo pessimo (certuni han detto tale che un cacciatorpediniere non lo avrebbe sostenuto), a 500 miglia circa dalla propria base più prossima, fra coste nemiche, batte il mare, vigila e trae profitto della circostanza favorevole.

Sembra sia un requisito dei grossi sommergibili tedeschi, dalle 700 alle 800 tonn., di tenere il mare, quando sono completamente emersi, assai meglio di un c. t.; come pure si dice che tale qualità sia ottenuta con qualche scapito del buon governo della nave quando navighi immersa. E si aggiunge anche che la rapidità ($2^m\ 40^s$) con la quale essi possono sommergersi dalla posizione di completa emersione, rende superfuo tenere parzialmente allagati i compartimenti, così da esser più pronti ad immergersi.

Intanto è quasi certo che la piccola massa sopraquea del sommergibile, in confronto di quella assai più appariscente di un c. t. di uguale spostamento, abbia favorito l'azione rendendo invisibile alla corazzata l'attaccante; e quindi è probabile che il sommergibile sia riuscito là dove un c. t. avrebbe fallito. Ma è forse possibile pensare seriamente che il c. t. moderno possa rimpiazzare negli agguati e negli attacchi insidiosi la piccola torpediniera di un tempo o il sommergibile che, comunque cresca in dislocamento, dovrà avere sempre la proprietà di correre sott'acqua e non quindi le notevoli sopraStrutture dei moderni c. t.?

Sembra dal racconto dei superstiti che la *Formidable* sia stata colpita da due siluri: il primo avrebbe esploso in prossimità del deposito delle munizioni a poppa a dritta, per cui la nave si sarebbe sbandata fortemente verso quel lato; il secondo l'avrebbe colpita dal lato opposto e l'acqua, inva-

dendola dalla sinistra, l'avrebbe fatta raddrizzare un poco, facilitando così le operazioni per mettere in mare il barcheccio.

Qualcuno dei salvati ha invece detto che la nave fu tutte e due le volte colpita sulla dritta. La prima versione è però quella più ripetuta, e troverebbe una facile spiegazione nella ipotesi che il primo lancio fosse avvenuto a brevissima distanza (ciò che è razionalmente probabile data l'oscurità e le condizioni del tempo che non permettevano di scorgere la nave se non a distanza ravvicinata) e che la corazzata, una volta colpita, abbia compiuto un'accostata per cui l'altro fianco risultò esposto all'assalitore.

Il Capo di Stato Maggiore della Marina germanica comunicava così il fatto:

« Il primo gennaio, alle 3 del mattino, un nostro sommergibile, com'è riferito da un radiotelegramma, ha silurato ed affondato la corazzata di squadra inglese *Formidable* nella Manica non lungi da Plymouth.

« Il sommergibile, inseguito da c. t., non ha riportato alcun danno ».

MAR BALTICO

Nulla è da segnalare in questo mare, per la presenza dei ghiacci reso più che mai un mare militarmente germanico.

In quest'anno la flotta russa dovrebbe accrescersi di 4 dreadnoughts: *Gangut, Poltava, Petropaulowsk, Sevastopol;* ma a quale stadio di allestimento siano, noi ignoriamo.

Si è vociferato che le isole Aaland fossero state abbandonate dai Tedeschi, che ne avevano già fatto una base navale provvisoria, e che la Russia avesse subito cominciato a munirle e approvigionarle — facendo il traffico sui ghiacci — ma, evidentemente, non vi è probabilità che la notizia sia vera, non ostante sia stata più volte ripetuta.

BACINO DEL MEDITERRANEO

L'AZIONE FRANCESE NELL'ADRIATICO.

Le navi più moderne della flotta austro-ungarica sono sempre a Pola. Solo la *Zrinyi* è a Cattaro insieme alle 3 corazzate tipo *Monarch* e agli incrociatori *Aspern*, *Szigetvar*, 10 c. t., 10 torpediniere, 3 sommergibili.

Corrispondenze attendibili dal Montenegro affermano che le navi da guerra austriache muovono liberamente lungo le coste dalmate, onde parrebbe che la flotta francese nell'Adriatico si limitasse al blocco commerciale — còmpito facilitato dai severi blocchi che forze navali anglo-francesi esercitano a Gibilterra e a Suez — ed a fronteggiare attacchi della flotta austro-ungarica che probabilmente spia ogni favorevole occasione per procurarsi un successo.

È completamente cessata ogni azione su Cattaro, e forse sarebbe stato più conveniente al prestigio francese non averla mai cominciata. La stessa artiglieria inviata sul Lovcen — riuscita, pare, più dannosa che utile, per l'uso di polveri nere il fumo delle quali individuava non solo la batteria, ma anche il singolo pezzo — si dice non sia più servita da artiglieri francesi.

In sostanza fu tentata un'azione per la quale non si ebbero i mezzi sufficienti, o non si credette opportuno, di continuarla; non solo, ma non venne impedito alla *Zrinyi* di lasciare Pola ed entrare a Cattaro, rafforzando così potentemente la difesa di quella piazza.

Per cui l'episodio guerresco di Cattaro si è risoluto indubbiamente in un successo per l'Austria.

La perdita del sommergibile " Curie „.

Se non che altri successi ha avuto la piccola, ma bene organizzata Marina austriaca.

Il 21 dicembre un sommergibile francese, il *Curie* (di 400 tonn.; velocità $^{12}/_{8}$; 7 ls.; equipaggio 24 uomini) tentò con molto ardimento, ma non pari fortuna, di entrare a Pola.

Con questo intento si pose — sembra — nelle acque di una nave che entrava il porto e la seguì; ma, nel compiere un'accostata, andò ad impigliarsi in una rete di acciaio distesa appunto per ostacolare l'entrata dei sommergibili. Fu scorto, cannoneggiato, e, venuto a galla, si arrese. Il comandante e 26 marinai vennero fatti prigionieri; soltanto l'ufficiale in 2° affondò col sommergibile. Il comunicato austriaco specifica invece che il *Curie* fu cannoneggiato e affondato dalle batterie costiere e dalle navi di guardia « senza essere venuto ad un assalto »; ma noi crediamo la nostra versione più esatta, meglio rispondente ai fatti e più giusta verso il comandante che tentò una arrischiata impresa.

In seguito, secondo una notizia non ufficiale, il sommergibile sarebbe stato tratto a galla e nello scafo si sarebbero rinvenuti 6 cadaveri; il che farebbe con poca verisimiglianza ammontare l'equipaggio del *Curie* a 33 uomini, mentre normalmente era costituito di 24.

Il corrispondente navale del " Times " scrisse che vi era molto merito nell'azione del comandante del *Curie*, specialmente se le difese di Pola non diversificano da quelle che a Wilhelmshaven mandarono falliti ripetuti tentativi di sommergibili inglesi per penetrare in quella piazza.

Il comunicato ufficiale francese fu il seguente:

« Il sottomarino francese *Curie* che era stato distaccato dalla flotta per eseguire isolatamente un'azione contro le navi da guerra austriache ancorate nel porto di Pola, non raggiunse la flotta nei termini fissati ».

« Si possono dunque considerare esatte le informazioni della stampa estera che il sommergibile sia stato affondato e l'equipaggio fatto prigioniero» .

Sui giornali si lesse una lettera di un ufficiale di Marina la quale narrava di altri sommergibili che avevano tentato di penetrare a Pola e che uno di essi (al quale apparteneva appunto quest'ufficiale) si era impigliato in un cavo d'acciaio da cui però era riuscito a liberarsi eseguendo una rapida immersione. Nella lettera si diceva che, mentre era immerso, gli vennero ripetutamente lanciati siluri, uno dei quali gli sfiorò la chiglia.

Il siluramento della " Jean Bart „.

Lo stesso giorno 21, nel pomeriggio, il sommergibile austro-ungarico *U 12* lanciò presso il Canale di Otranto due siluri contro la dreadnought *Jean Bart*. Uno la colpì di prora, l'altro le passò di poppa. La nave, per il punto in cui il siluro esplose, non fu troppo gravemente danneggiata e potè riparare a Malta — divenuta una base più francese che inglese — dove attende e, forse, ha ultimato i lavori di riparazione.

L'*U 12* è un sommergibile che venne costruito dalla ditta « Whitehead » di Fiume, ma non fu comprato dalla Marina austro-ungarica a cagione del prezzo elevato che richiedeva la Casa. Scoppiata la guerra venne acquistato.

Esso è l'unico sommergibile di 700 tonn. che possegga la Marina austro-ungarica; in Germania al « Germaniawerft » di Kiel sono in costruzione, per conto dell'Austria, 6 sommergibili di cui 5 dovrebbero essere pronti in quest'anno, e dei quali si lesse che 3 erano già stati inviati per ferrovia, smontati in pezzi. Gli altri 6, che formano attualmente con l'*U 12* tutto il naviglio subaqueo austro-ungarico, non superano ciascuno le 240 tonn. e sono poco adatti, quindi, ad un'azione offensiva un poco lontana dalle basi.

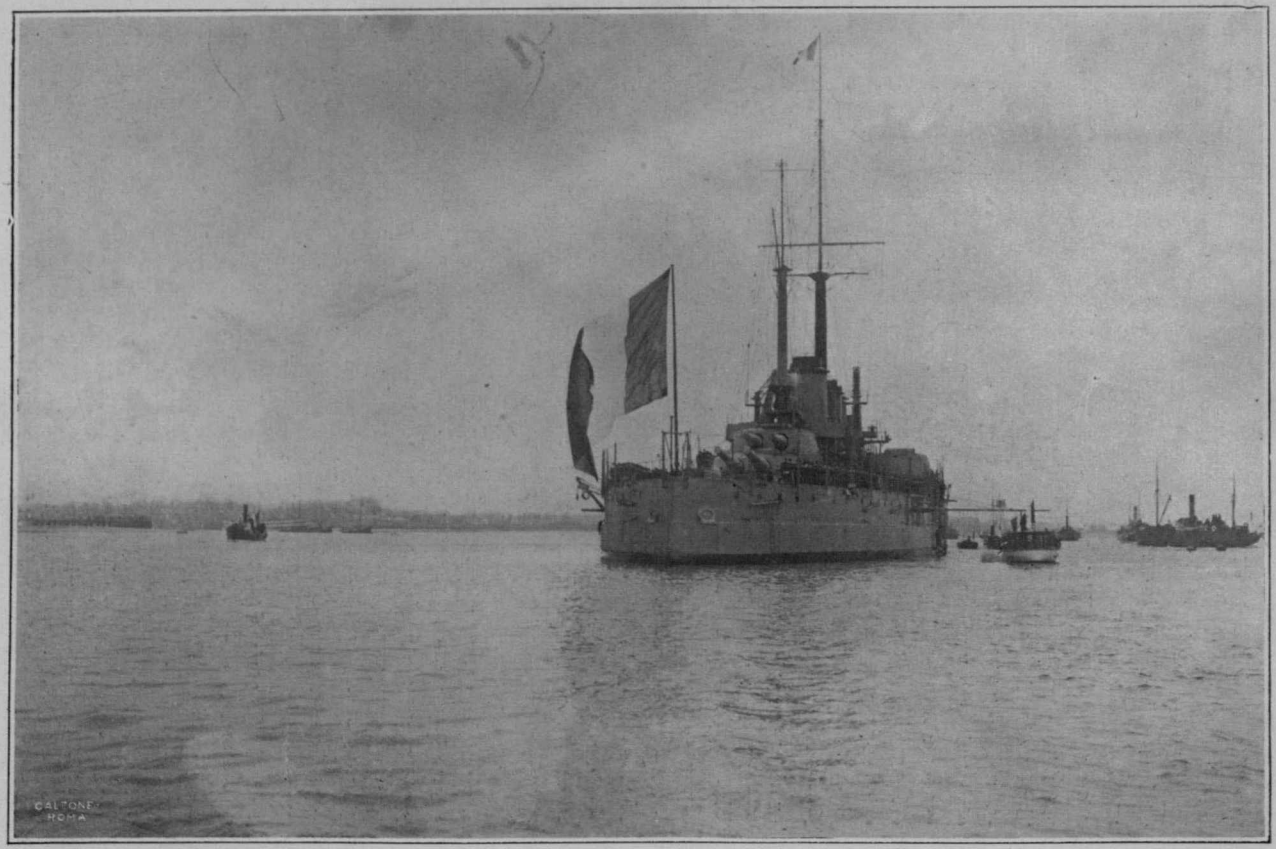
Ma quell'uno fu bene utilizzato dal suo comandante, tenente di vascello Egon Lerch.

Il 21 dicembre vi era foschìa e il mare era mosso; si verificavano, cioè, le circostanze favorevoli agli attacchi subaquei.

E la squadra francese, che pure si componeva di 16 navi — dice il comunicato austriaco — e doveva quindi avere un adeguata scorta di naviglio sottile che la proteggesse dalle insidie, forse per la lunga consuetudine di tenere indisturbate crociere non si attendeva l'attacco.

La stampa ha poco o punto commentato l'avvenimento.

Il " Journal de Génève " osservò che il grave incidente toccato alla flotta francese e tutto l'insieme della condotta di questa nell'Adriatico, doveva attribuirsi alla mancanza di una base navale provvisoria in quel mare; base venuta a mancare per non essere riuscita la flotta, nè le artiglierie francesi inviate al Lovcen, a far tacere i forti di Cattaro.



Rivista Marittima

CORAZZATA FRANCESE «COURBET» (CLASSE «JEAN BART», «FRANCE», «PARIS»)

Il contr'ammiraglio austro-ungarico von Raimann così commentava il fatto nella " Neue Freie Presse ":

« Questo bel successo sta anche in antitesi stridente con i reiterati tentativi fatti dai Francesi per arrecarci danno nell'Adriatico con grande dispendio di forze.

« Se quei tentativi si dovessero prospettare dal lato commerciale ne deriverebbe un forte passivo per i Francesi: il gran numero di navi, il carbone bruciato, l'usura delle macchine non sono certo ripagate con i bottini di Pelagosa (testualmente: col bottino del canarino di Pelagosa) ».

Considerazioni.

In complesso la flotta austriaca, per quanto costretta a rimanere guardinga nelle sue basi, non ha mai risentito della grande preponderanza della flotta francese.

Si paragoni, p. es., la grande attività navale spiegata nel Mare del Nord, e anche quella più modesta spiegata nel Baltico, prima che sopraggiungesse l'inverno, con la quiete adriatica interrotta solo dall'inutile e intermittente bombardamento di Cattaro, o da innocue e non coordinate dimostrazioni navali come quella contro Lissa. E, nel confronto, si faccia astrazione da troppo astruse e troppo ipotetiche considerazioni politiche a lunga scadenza, le quali, nella grave lotta del momento e nella necessità in cui sono gli avversari di valersi di qualunque immediato vantaggio senza badar troppo al poi, non ci pare abbiano molto fondamento.

Si riconoscerà allora che la forzata inoperosità della squadra francese, potente per numero e qualità di navi, bene allenata sotto la direzione di un energico comandante in capo che la comanda da quasi cinque anni, dipende esclusivamente dalle difficilissime condizioni strategiche nelle quali è posto l'Adriatico da chi ne possiede la costa dalmata; tanto meglio poi se la Marina a cui questa appartiene è bene organizzata come l'austro-ungarica.

Ed a costo di ripeterci noi vogliamo ancora aggiungere che queste gravi difficoltà strategiche non sarebbero per nulla attenuate disponendo delle coste orientali dell'Adriatico, anzi peggiorate dalle preoccupazioni di incursioni del nemico.

Se l'esercito del Montenegro avesse potuto garantire la difesa continentale di Cattaro e la flotta francese si fosse impadronita di quella piazza espugnandola dal mare, allora gli avvenimenti nell'Adriatico avrebbero potuto prendere altra più decisiva piega; ma nel modo invece in cui si sono svolti non possiamo negare che essi hanno accresciuto prestigio alla Marina austro-ungarica. Chè nel suo bilancio attivo figura: aver respinto l'attacco alla piazza di Cattaro, tentato dal mare dalla flotta francese e dal Lovcen da forze franco-montenegrine; aver respinto attacchi di sommergibili, infliggendo danni al nemico con l'affondamento del *Curie*; aver danneggiata, silurandola, una *dreadnought* francese. Unica passività: l'affondamento del vecchio incrociatore protetto *Zenta*.

IL SOMMERGIBILE BRITANNICO " B 11 „ E L'AFFONDAMENTO DELLA CORAZZATA TURCA " MESSUDIJE „.

Da quando il *Goeben* e il *Breslau* entrarono i Dardanelli, l'Inghilterra ha sempre tenuto un reparto navale per sorvegliarne lo sbocco nel Mediterraneo.

Secondo notizie sparse qua e là nella stampa estera, sembrerebbe che le navi costituenti questo reparto (spesso mutato) fossero: l'incrociatore da battaglia *Indefatigable;* 3 incrociatori corazzati, *Warrior*, *Black Prince*, *Duke of Edinburgh;* 2 incrociatori protetti *Gloucester*, *Dublin*; c. t. e sommergibili britannici e francesi. Ad esse è stato talvolta aggiunto l'incrociatore da battaglia *Indomitable*, che era però dislocato sulle coste mediterranee dell'Egitto; e navi francesi.

Dal bombardamento dei Dardanelli avvenuto, il 3 nov. u. s., nulla era più accaduto di notevole (non ostante che un'azione decisa — ma certo rischiosa — contro lo stretto tornerebbe assai utile agli alleati) quando il 13 dicembre il sommergibile inglese *B 11* compì un arditissimo attacco dentro lo stretto

Ecco il comunicato inglese:

« Ieri, 13 dicembre, il sommergibile *B 11*, comandante Norman D. Holbrook, entrò nei Dardanelli e, non ostante la forte corrente, passò sotto a 5 linee di mine, e silurò la corazzata turca *Messudije*, messa a guardia del campo minato.

« Benchè cannoneggiato e inseguito da c. t., il *B 11* riuscì a ritornar salvo, dopo essere stato in una occasione immerso per 9 ore.

« L'ultima volta che avvistò il *Messudije*, la corazzata affondava con la poppa ».

Soltanto dopo vari giorni la Turchia comunicò l'avvenimento in una forma quale più semplice non può immaginarsi: « La vecchia corazzata *Messudije* è affondata a causa di vie « d'acqua ».

Il *B 11* fu il ventiquattresimo sommergibile posseduto dall'Inghilterra. Venne costruito nel 1906 dalla ditta Vickers. È lungo 41 m.; il diametro della parte cilindrica è di 4 m.; il dislocamento di tonn: 280/318; la velocità n. 12/8,5; è armato di 2 ls. di 450.

Lo stretto dei Dardanelli, nella sua entrata dal Mediterraneo, ha un'ampiezza di poco inferiore alle 2 miglia fra Seddul Bar e Kum Kale, luoghi fortificati, e corre in direzione prossima a NE. Immediatamente dopo, la sponda meridionale dello stretto si allontana e, descrivendo un arco, si ravvicina di nuovo alla riva settentrionale, raggiungendo tra Kilid Bar e Cianak (the Narrows: i restringimenti), la minima ampiezza: circa 1/2 miglio. Di là, il corso dello stretto piega verso N. e va un po' allargandosi per restringersi all'altezza della punta Nagara, sulla riva asiatica.

I Narrows distano dall'entrata circa 12 miglia, Nagara circa 15 miglia.

La profondità media delle acque nello stretto è di 55 m.

La corrente va dal Mare di Marmara verso il Mediterraneo ed ha, in condizioni normali, una velocità dalle 2 alle 3 miglia orarie; ma, con i venti freschi del 1° quadrante, raggiunge anche 5 e talvolta 7 miglia. Secondo il comunicato dell'Ammiragliato, parrebbe che in quel giorno la corrente fosse stata più forte del consueto.

Tutto lo stretto è fortemente munito di batterie sulle sponde, di zone minate nelle acque; e la Germania senza dubbio ne avrà resa molto più valida la difesa sia con contributo materiale di armi, sia con quello, ancora più efficace, di personale bene addestrato.

Nel passo tra Kilid Bar e Cianak e in quello di Nagara certamente esistono sbarramenti di torpedini e ginnoti.

Il comunicato dell'Ammiragliato inglese dice di 5 linee di torpedini (manifestamente nei Narrows), ma la stampa tedesca ha detto invece di 7 linee.

Il *Messudije*, una vecchia corazzata del 1874, rimodernata dalla « Ansaldo » di Genova nel 1903, sorgeva all'àncora presso punta Nagara, verosimilmente, con il compito di sorvegliare i campi minati.

Queste le circostanze e questi i luoghi, nei quali il piccolo *B 11* si è avventurato con ardimento veramente epico.

Ha dovuto percorrere circa 15 miglia procedendo stentatamente per la sua scarsa velocità e per la forte corrente che gli ostacolava il cammino. E quando avrà creduto di essere prossimo agli sbarramenti si sarà immerso così da passare sotto le mine; chè gli sarebbe stato fatale urtarne una. Ma non poteva scansare gli ormeggi che assicurano queste alle loro ancore. Forse per cinque volte — quante erano le file — li avrà sentiti strisciare lungo il suo bordo, e probabilmente in una di queste volte un'ormeggio si sarà impigliato talmente con qualche parte esterna del sommergibile, da costringerlo di rimanere immerso per molte ore — nove, dice il comunicato — per tentare, manovrando, di disimpigliarsi. Ma, con tenacia di proposito e serenità di spirito veramente sublimi, il suo bravo comandante ha proceduto ancora innanzi, cautamente avventurandosi fra pericoli e rischi che non vedeva e forse non conosceva. E così avrà sorpassato il campo minato dei Narrows e avvistata la corazzata, alla quale portò l'attacco che la fece affondare.

Era stato, questo, condotto di sorpresa; ma il ritorno del sommergibile avvenne tra il fuoco delle batterie, l'inseguimento dei c. t. e la rinnovata difficoltà di sorpassare gli sbarramenti: unica condizione favorevole, questa volta, la corrente propizia che gli permetteva di correre ad una buona velocità.

É veramente epico l'episodio e, per ventura d'Italia, ce ne ricorda un altro grandemente ammirevole compiuto della gente nostra.

***

Non è forse la prima volta che sommergibili si impigliano in ormeggi di mine subaquee. Il caso occorso al sommergibile inglese *E 6*, ed esposto nel fascicolo II della pre-

sente narrazione, è uno di quelli venuti a pubblica conoscenza; ma è probabile che anche a sommergibili tedeschi sia accaduto lo stesso, transitando zone minate e specialmente quelle tra l'Inghilterra e la costa belga.

In complesso si ha l'impressione che queste navi subaquee possano con una certa facilità traversare zone minate.

Ma evidentemente ciò dipende dal tipo di mina che si impiega nella formazione dello sbarramento.

È chiaro che se questo tipo avesse un congegno di accensione della carica che entrasse in funzione non appena la mina assume una certa inclinazione, nessun sommergibile potrebbe arrischiarsi a traversare un tal campo senza correre l'alea di fare agire qualche mina, la cui esplosione gli riuscirebbe certamente fatale.

Ma nei luoghi di corrente, e quindi anche di maree, il tipo ora detto non può adoperarsi per il fatto che le correnti stesse — a seconda della loro forza — farebbero inclinare più o meno la mina; se ne adoperano invece di quelle in cui l'accensione è determinata dall'urto diretto. Questi campi — a parte la difficoltà dovuta agli ormeggi tra mina ed àncora — possono essere traversati con poco rischio dai sommergibili.

LA PERDITA DEL SOMMERGIBILE FRANCESE " SAPHIR „.

Una impresa simile a quella con tanto brillante successo compiuta dal *B 11* fu tentata, circa un mese dopo, dal sommergibile francese *Saphir* (del 1907; 390/450 tonn.; velocità 11 nodi; 6 ls.). Ma la fortuna non arrise all'ardimentoso comandante.

Da Costantinopoli giunse questa notizia:

« Il sommergibile francese che entrò nei Dardanelli il 17 gennaio, giunse sino a Nagara inosservato. Immergendosi profondamente allo scopo di sorpassare un campo minato, andò ad urtare con violenza sul fondo e si danneggiò; per salvare l'equipaggio, fu costretto a ritornare a galla. Della gente una parte fu raccolta; il comandante rifiutò di salvarsi e quasi immediatamente sprofondò giù con la sua nave ».

Il comunicato francese disse:

« Il sottomarino francese *Saphir*, che esercitava funzioni di sorveglianza presso lo stretto dei Dardanelli, la mattina

del 15 febbraio non ha più raggiunto la forza navale che opera in quella regione.

« La stampa estera segnala che esso sarebbe stato affondato e che imbarcazioni turche avrebbero raccolto parte dell'equipaggio ».

* * *

Sulla costa mediterranea dell'Asia Minore sono avvenuti cannoneggiamenti e limitate azioni militari da parte di navi inglesi, francesi e russe. Ma non mette conto narrarle. Sono episodi di piccolissima importanza e non coordinati fra loro.

Senza dubbio nell'Asia Minore si svolgono, e passano quasi inosservati, avvenimenti notevolissimi che hanno lo scopo — specialmente da parte dell'Inghilterra — di creare fin d'ora uno stato di cose che possa costituire un precedente di grande valore nella trattazione della pace per la influenza britannica in quelle regioni. Ma di ciò diciamo più estesamente trattando del bacino del golfo Persico.

MAR NERO

Il " Sultan Selim Javutz " in avaria.

Narrare tutti i piccoli bombardamenti avvenuti — in sostanza non mai importanti ma sempre magnificati dalla parte assalitrice, e dichiarati inefficaci dalla parte assalita — tutti gli scontri che si sono letti su pei giornali, e che (si capisce dai fatti susseguenti) sono stati completamente, o quasi, innocui, non pare rientri nel nostro còmpito.

Il fatto essenziale è questo: la flotta turca avrebbe portato un grandissimo vantaggio allo svolgimento della sua guerra continentale contro la Russia, se avesse potuto conquistare il dominio del mare. Priva com'è la Turchia di linee ferroviarie, la padronanza del mare le avrebbe facilitato grandemente il trasporto di truppe e di materiali. Ma questo dominio è venuto completamente a mancare.

La notizia che il *Sultan Selim Javutz* (ex *Goeben*) abbia urtato in una mina turca parrebbe accertata da parecchie testimonianze.

Le avarie che ne riportò — due falle nella carena, presso il centro della nave — non sembra possano essere convenientemente riparate a Costantinopoli, per mancanza di bacino.

La flotta ottomana sarebbe dunque privata della sua più potente unità, e la preponderanza navale russa nel Mar Nero si sarebbe quindi considerevolmente accresciuta.

Finora però una tale preponderanza non si è affermata in un qualunque decisivo successo; non sono avvenuti combattimenti navali che abbiano condotto a qualche risultato concreto. Gli scontri varie volte occorsi si sono risoluti tutti in uno scambio piuttosto rapido di cannonate tra inseguitore ed inseguito.

GOLFO PERSICO

Poca attenzione hanno generalmente portato la stampa ed il pubblico all'azione intrapresa dall'Inghilterra, con molta energia e con felice risultato, nel Golfo Persico.

Lo sbarco di un forte contingente di truppe indiane a Fao — del che abbiamo detto nel precedente fascicolo — e più ancora le successive operazioni, a cui ora accenneremo, sono passate presso che inosservate nel tumultuoso avvicendarsi di più grandi avvenimenti guerreschi. Si tratta invece di un'impresa della maggiore importanza, specie nei riguardi della Gran Bretagna: basti considerare che il possesso del territorio dello Sciat-el-Arab assicurerebbe a questa l'uso dei vasti giacimenti petroliferi — di recente acquistati dall'Ammiragliato inglese (per mezzo della « Anglo-Persian Oil Cy ») entro il prossimo confine persiano — e che costituiranno un elemento essenziale alla vita della flotta, nella quale il combustibile liquido trova ogni giorno impiego più utile e più diffuso. Non solo, ma le forze anglo-indiane — che, risalendo i due fiumi storici della Mesopotamia, mirano a Bagdad, centro della ricca provincia — distruggono le tappe del mirabile programma di penetrazione tedesca, affermato con la costruzione delle grandi linee ferroviarie, e ne preparano alla Gran Bretagna la successione, con la conquista di quelle che già nell'antichità erano le vie commerciali tra l'Oriente e l'Occidente.

Per questo, l'azione nel Golfo Persico — ove non mutino profondamente le condizioni nella guerra — è destinata a portare grandi conseguenze nell'avvenire.

***

Dai particolari sullo svolgimento della prima fase della spedizione — dallo sbarco a Fao all'occupazione di Bassora — la stampa inglese ha tratto occasione per lodare ampiamente le operazioni compiute, in ispecie per quanto riguarda

il meccanismo dei trasporti e la cooperazione navale. Infatti le truppe, raccolte e imbarcate a Karachi (città di oltre 150 000 abitanti, sulla costa compresa tra la foce dell'Indo ed il confine del Belucistan) vennero convogliate dalle navi della Marina indiana per circa 1500 miglia attraverso il

Golfo e vigorosamente sostenute negli sbarchi con rapidità ed esattezza tale da consentire il compimento dell'impresa in una quindicina di giorni circa dalla dichiarazione di guerra.

Occupazione di Korna.

Da un comunicato del 10 dicembre del segretario di Stato per l'India si ha notizia di ulteriori operazioni del corpo di spedizione indiano in questo settore.

Il 5 dicembre venne fatta una ricognizione in direzione di Korna. Di fronte a questa città, sul lato sinistro del Tigri, furono incontrate ed attaccate forze nemiche, ricacciandole al di là del fiume con perdite notevoli, e catturando 70 prigionieri con due cannoni. Se non che, essendo Korna fortemente tenuta dal nemico, le truppe indiane ritornarono ai loro bivacchi, posti quattro miglia al Sud. Portarono efficace appoggio alla ricognizione vapori armati sul Tigri.

Il giorno 6 vennero inviati rinforzi da Bassora, i quali essendo giunta notizia che i Turchi tenevano Masera, di fronte a Korna, ne attaccarono gli avamposti. Ma furono respinti con perdite.

Il 7, però, le truppe indiane occuparono Masera, conquistando tre cannoni e facendo prigionieri.

Il giorno 8, due reggimenti indiani il (104° e il 110°) attraversarono il Tigri sopra un ponte volante, occupandone gli approcci a nord di Korna. Il giorno successivo Subhi bey, ex governatore di Bassora, si arrese col presidio di Korna, che venne tosto occupata.

Tutte le accennate operazioni costarono alle truppe anglo-indiane una cinquantina di morti e 120 feriti. Con il loro compimento, il territorio compreso tra la congiunzione del Tigri e dell'Eufrate e il mare, è caduto in possesso degli Inglesi.

Dopo l'occupazione di Korna, non si è ancora verificata l'avanzata degli Anglo-indiani su Bagdad.

GUERRA D'OLTREMARE

Combattimento di Coronel.

Una interessantissima lettera scritta da un ufficiale del *Glasgow* e riprodotta in parte sul " Times " dell'11 dicembre il racconto di un testimonio oculare — e certamente di persona competente — comparso nel " Daily Mail " del 19; notizie date dai giornali cileni, ci mettono in grado di dare più circostanziate informazioni sul combattimento di Coronel.

Il *Glasgow* era al largo della costa del Brasile, quando fu raggiunto dal *Monmouth*, dal *Good Hope* e dall'*Otranto*. La squadra così formata si pose in crociera lungo le coste della Terra del Fuoco e dello stretto di Magellano esplorandole minutamente e spingendo l'esplorazione fino nelle baie ed insenature non ancora idrografate, per rintracciare le navi nemiche *Scharnhorst*, *Gneisenau*, *Nürnberg*, *Leipzig* che l'ammiraglio Cradock sapeva essere sfuggite alle ricerche della squadra inglese della Cina, delle navi australiane e — noi possiamo aggiungere — di quelle giapponesi. Capo Horn fu passato, ripassato persino due volte in un giorno e, non ostante che gli apparecchi r. t. delle navi inglesi registrassero segnalazioni germaniche in codice segreto, tutte le ricerche furono vane; e intanto il freddo intenso, le frequenti burrasche rendevano duro quel servizio di crociera.

Ma venne l'ordine, accolto con molta soddisfazione, di passare sulle coste occidentali dell'America del Sud. Il *Glasgow* carbonò a Coronel, poi andò a Valparaiso a ritirare la corrispondenza e ritornò ad incrociare sulla costa a nord di Coronel per segnalare la presenza di navi nemiche. L'ammiraglio lo avrebbe seguito con il rimanente della squadra.

Il 1° novembre alle 9 di mattina, dopo aver passato la notte alla fonda a Coronel, il *Glasgow* ne uscì e incontrata la squadra iniziò con questa una esplorazione a ventaglio; la distanza da raggiungersi fra navi stabilita in 15 miglia.

Alle 4,20 p. m. l'*Otranto* informò che dall'albero si era avvistato del fumo all'orizzonte. Il *Glasgow* mandato in ricognizione riferì che le navi in vista erano la squadra nemica. Quella britannica si era da prima disposta in linea di fronte, ma poi fu segnalata la linea di fila.

Sembra che le navi tedesche tentassero di confondere le segnalazioni r. t. che, durante la ricognizione, il *Glasgow* dirigeva all'ammiraglio e in parte vi riuscissero, poichè occorse al *Glasgow* vario tempo prima di potersi mettere in comunicazione con il *Good Hope*.

Le due squadre si disposero quasi parallelamente. L'ammiraglio Cradock per due volte fece accostare per contromarcia di 4 quarte sulla sinistra per serrare la distanza sulla squadra germanica; ma siccome allora le condizioni di luce erano sfavorevoli ai Tedeschi, l'ammiraglio von Spee, per tenersi fuori tiro, accostò anch'egli e si avvicinò al nemico soltanto quando tali condizioni divennero particolarmente vantaggiose per la sua squadra.

Il racconto del combattimento non differisce da quello da noi già dato nel precedente fascicolo. L'ufficiale del *Glasgow* osserva però che egli riteneva, in vista delle forze superiori e delle condizioni del momento, che l'ammiraglio Cradock avrebbe differito il combattimento alla dimane.

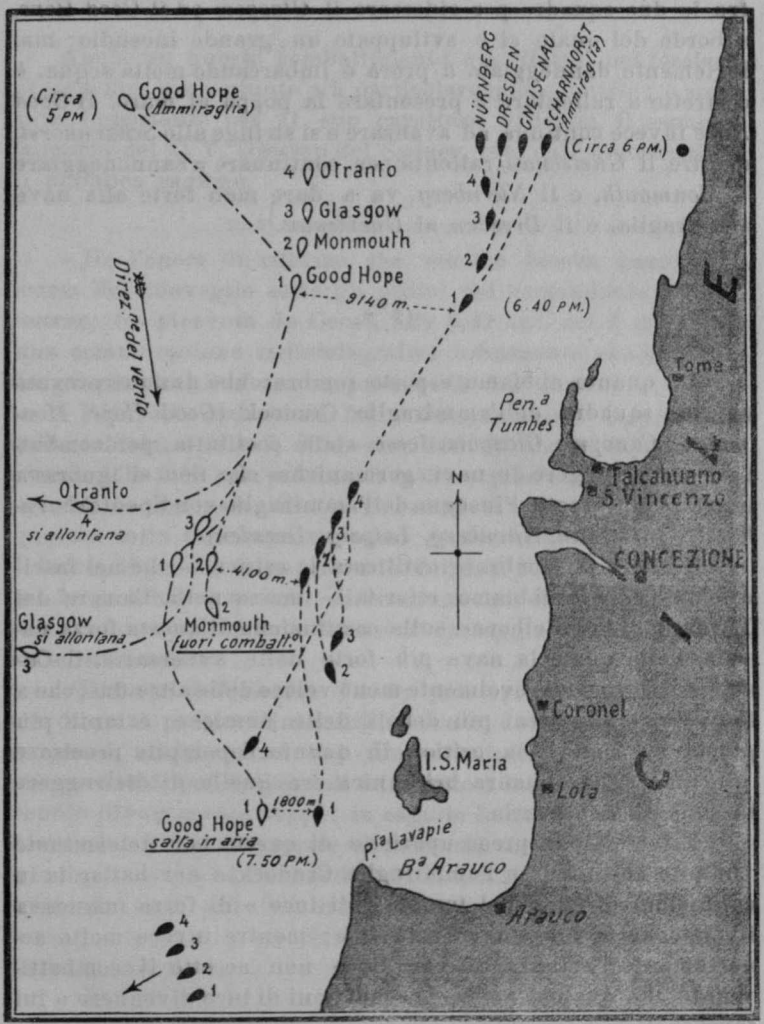
Dice anche che quando il *Good Hope*, sulla prua del quale si era visto divampare un incendio, saltò in aria, parecchi a bordo del *Glasgow* ritennero invece che avesse esploso l'ammiraglia nemica, tanto pare che il *Good Hope* si fosse avvicinato allo *Scharnhorst*.

Il *Glasgow* fu per cinque volte colpito al galleggiamento, ma non in punti vitali, e lo spessore del carbone nei carbonili salvò per tre volte la nave.

Il testimonio oculare dice che il *Monmouth* si interpose tra il nemico ed il *Glasgow* per ridossare un poco questa nave dal fuoco avversario; ma quando fu costretto dai danni verso la prua ad accostare per prendere il mare di poppa, il *Glasgow* lo seguì, abbandonandolo soltanto quando vide sopraggiungere il nemico. Allora accostò per ponente, poi per N W e con largo giro si diresse quindi al Sud per andare incontro alla corazzata *Canopus* e prevenirla di tornare indietro e porsi in salvo. Essa era circa a 200 miglia ed al *Glasgow* non riuscì se non dopo qualche ora di mettersi in comuni-

cazione radiotelegrafica, stante il disturbo che arrecavano le stazioni r. t. del nemico.

L'apparato motore del *Glasgow* essendo completamente illeso, la nave potè tenere la velocità di 24 nodi. Approdò



alle Falkland per rifornirsi di carbone; e proseguì per Rio Janeiro per riparare i danni riportati.

Il grafico qui riprodotto, rappresentante le varie fasi del combattimento di Coronel, è tratto in buona parte dal "Times"

del 21 dicembre e messo in armonia con le più recenti ed attendibili notizie.

In esso la posizione intermedia delle squadre rappresenterebbe il momento in cui il *Monmouth* tenta di interporsi fra le due squadre per ridossare il *Glasgow* ed il *Good Hope*, a bordo del quale si è sviluppato un grande incendio; ma, fortemente danneggiato a prora e imbarcando molta acqua, è costretto a rallentare e presentare la poppa al mare. Il *Good Hope* invece continua ad avanzare e si stringe allo *Scharnhorst*, mentre il *Gneisenau* rallenta per continuare a cannoneggiare il *Monmouth*, e il *Nürnberg* va a dare man forte alla nave ammiraglia, e il *Dresden* al *Gneisenau*.

***

Da quanto abbiamo esposto sembrerebbe dunque provato che la squadra dell'ammiraglio Cradock (*Good Hope*, *Monmouth*, *Canopus*, *Glasgow*) fosse stata costituita per combattere e distruggere le navi germaniche che non si ignorava essersi riunite sotto l'insegna dell'ammiraglio von Spee (*Scharnhorst*, *Gneisenau*, *Nürnberg*, *Leipzig*, *Dresden*).

E allora ci sembra giustificata la critica — che nel fascicolo precedente abbiamo riferita — mossa nella Camera dei Lords da Lord Selborne sulla costituzione di questa forza navale, nella quale la nave più forte delle avversarie, il *Canopus*, era considerevolmente meno veloce delle altre due, che a lor volta erano assai più deboli delle nemiche; e tanto più giusta ci sembra la critica in quanto il compito preciso e precipuo della squadra britannica era quello di distruggere la squadra avversaria.

E forse fu la preoccupazione di questo ben determinato còmpito che indusse l'ammiraglio Cradock a dar battaglia in condizioni di stato del tempo e di luce e di forza (mancava il *Canopus*) a lui sfavorevolissime; mentre invece molto accortamente l'ammiraglio von Spee non accettò il combattimento che quando anche le condizioni di luce divennero a lui favorevoli.

Particolari del combattimento tra il "Sydney" e l' "Emden".

Anche su questo combattimento, già riferito nel fascicolo precedente, sono giunte più particolareggiate notizie; e sopra tutte, importante per il suo carattere ufficiale, il seguente rapporto del C. V. Glossop del *Sydney*, reso dall'Ammiragliato di pubblica ragione.

R. N. australiana Sydney, *a Colombo il 5 novembre 1914.*

« Ho l'onore di riferire che, mentre facevo parte della scorta del convoglio sotto gli ordini del comandante del *Melbourne*, fu ricevuta da Cocos, alle 6,30 ant. del 9 novembre una comunicazione radiotelegrafica informante che una nave da guerra straniera era in prossimità dell'entrata.

« Ricevetti ordine di far subito innalzare la pressione nelle caldaie, e alle 7, alla velocità di 20 nodi, feci rotta per Cocos. Alle 9,15 ant. avvistai l'isola, e quasi immediatamente il fumo di una nave che fu riconosciuta essere l'*Emden*, la quale a tutta forza veniva verso di me. Alle 9,40 fu aperto il fuoco, il primo colpo provenendo dall'*Emden*. Per quanto mi fu possibile procurai di mantenermi dall'avversario ad una distanza tale da realizzare il vantaggio del mio più potente armamento.

« Il fuoco dell'*Emden* fu da principio rapido e preciso, ma diminuì presto d'intensità a causa dei danni che cagionarono i nostri primi tiri. Da principio perse il fumaiolo più prodiero, poi l'albero di trinchetto e intanto un grave incendio divampava a poppa; in seguito fu abbattuto il secondo fumaiolo, e infine il terzo, ed io scorsi che la nave dirigeva per l'insenatura al nord dell'isola Keeling, dove andò ad investire alle 11,20 ant. Gli tirai contro due fiancate e mi allontanai per inseguire un piroscafo mercantile che era comparso durante l'azione.

« Nonostante io avessi avuti cannoni disponibili per far fuoco anche contro questo piroscafo mentre combattevo l'*Emden*. tuttavia me ne astenni; ma siccome ora si allontanava a tutta forza, lo inseguii e lo raggiunsi alle 12,50; gli intimai di fermarsi alzando il relativo segnale del Codice in-

ternazionale e appoggiandolo con un colpo di cannone diretto innanzi la sua prora. Il piroscafo obbedì. Mandai al suo bordo una lancia armata e seppi così che era il carbonaio inglese *Buresk*, catturato dall'*Emden* ed equipaggiato con 18 cinesi, 1 dispensiere inglese, 1 cuoco norvegese ed un distaccamento militare, fornito dall'*Emden*, composto di tre ufficiali, un sottufficiale e 12 marinai. Sfortunatamente il piroscafo affondava, perchè le valvole di presa d'acqua erano state aperte e danneggiate così da non potersi riparare; io presi tutti a bordo, tirai quattro granate contro il piroscafo e ritornai all'*Emden* lasciando due lancie in mare, appartenenti al *Buresk*, per ricuperare dei naufraghi.

« Giunto in prossimità dell'*Emden*, che aveva ancora la bandiera alzata alla maestra, domandai con il Codice internazionale: — « Vi arrendete? » — ed ebbi in risposta col sistema Morse: — « Che segnale avete fatto? Non abbiamo il Codice internazionale ». — Allora segnalai con il Morse: — « Vi arrendete? » — e in seguito: — « Avete ricevuto il mio segnale? »; — ma non ebbi alcuna risposta. Gli ufficiali germanici che avevo a bordo mi fecero intendere che il comandante dell'*Emden* non si sarebbe arreso; e allora con molta riluttanza, gli tirai di nuovo contro, aprendo il fuoco alle 4,30 p. m. e cessandolo alle 4,35 p. m. quando furono mostrate bandiere bianche, e la bandiera nazionale fu abbassata, mandando un uomo a riva.

« Lasciai allora l'*Emden* e ritornai per ricuperare le due lancie del *Buresk*, e intanto alle 5 pom. salvai due naufraghi che erano rimasti tutto il giorno in acqua. Ritornato, mandai sull'*Emden* una lancia equipaggiata dai marinai germanici del *Buresk* e un ufficiale incaricandolo di riferire che nella prossima mattinata sarei ritornato per dare assistenza.

« Incrociai per tutta la notte (dalla lettera di un ufficiale — la quale noi riportiamo più appresso — si rileva che il comandante del *Sydney* si regolò così perchè riteneva molto probabile che il *Koenigsberg* si trovasse in quei paraggi) e alle 8 della mattina del 10 novembre comunicai con l'isola di Direction e appresi che un reparto dell'*Emden*, formato da tre ufficiali e 40 uomini, imbarcati in una lancia e due *cutter* e provvisti di 4 Maxim e 8 cinghie di caricamento avevano equipaggiato la goletta di 70 tonn. *Ayesha*, la quale era partito la notte antecedente alle 6. La stazione r. t. di Cocos era

stata intieramente distrutta, un cavo subaqueo tagliato, uno danneggiato e uno intatto. Sbarcai un dottore e due assistenti e a tutta velocità mi recai a prestare assistenza all'*Emden*.

« Mandai un ufficiale a bordo (v. sotto: lettera cui abbiamo già accennato) per parlare con il comandante. E in vista del gran numero di prigionieri e feriti, della mancanza di spazio, ecc., su questo bastimento, e data l'impossibilità di lasciare l'equipaggio dell'*Emden* dov'era, il comandante dell'*Emden* mi dava parola che s'io avessi ricevuto i suoi ufficiali e l'equipaggio e tutti i feriti, *allora per tutto il tempo ch'essi sarebbero rimasti sul* Sydney *non avrebbero attentato nè alla nave nè alle sue sistemazioni e si sarebbero assoggettati alla disciplina di bordo.* Io li trasbordai quindi tutti sulla mia nave, un'operazione questa molto difficile perchè il bastimento era sopra vento all'isola e l'attraccaggio al bordo risultava molto penoso. Le condizioni dell'*Emden* erano indescrivibili. Io ricevetti l'ultimo uomo di questa nave alle 5 pom., e poi dovetti recarmi nel lato sotto vento per imbarcare altri 20 uomini feriti che erano stati sistemati a terra.

« L'oscurità ci sopraggiunse prima che potessimo far ciò, e il *Sydney* incrociò di nuovo tutta la notte, riprendendo alle 5 del mattino dell'11 novembre l'operazione interrotta nel giorno precedente. Fu mandato in terra un *cutter* il cui equipaggio munito di barelle andò a prendere i feriti per portarli al punto d'imbarco. Intanto un ufficiale tedesco, un dottore, era morto in terra. In questo frattempo la nave andò all'isola Direction per riprendere il dottore e gli assistenti e spedire un telegramma. Alle 10,10 fu di ritorno, imbarcò i rimanenti feriti e alle 10,35 dell'11 novembre diresse per Colombo.

« Il totale delle perdite del *Sydney* è: morti 3; gravemente ferito (poi morto) 1; gravemente feriti 4; feriti 4; leggermente feriti 4.

« Sull'*Emden* posso soltanto approssimatamente riferire, in base alle informazioni del comandante, che vi furono 7 ufficiali e 108 uomini di equipaggio morti. Io aveva a bordo 11 ufficiali, 9 sottufficiali, 191 marinai; dei quali 3 ufficiali e 53 uomini erano feriti, e di questi 1 ufficiale e 3 uomini sono morti di ferite.

« I danni allo scafo e alle sistemazioni del *Sydney* sono lievi in modo sorprendente; in tutto sembra sia stato colpito

circa 10 volte. La macchina, le caldaie e i fumaioli furono immuni.

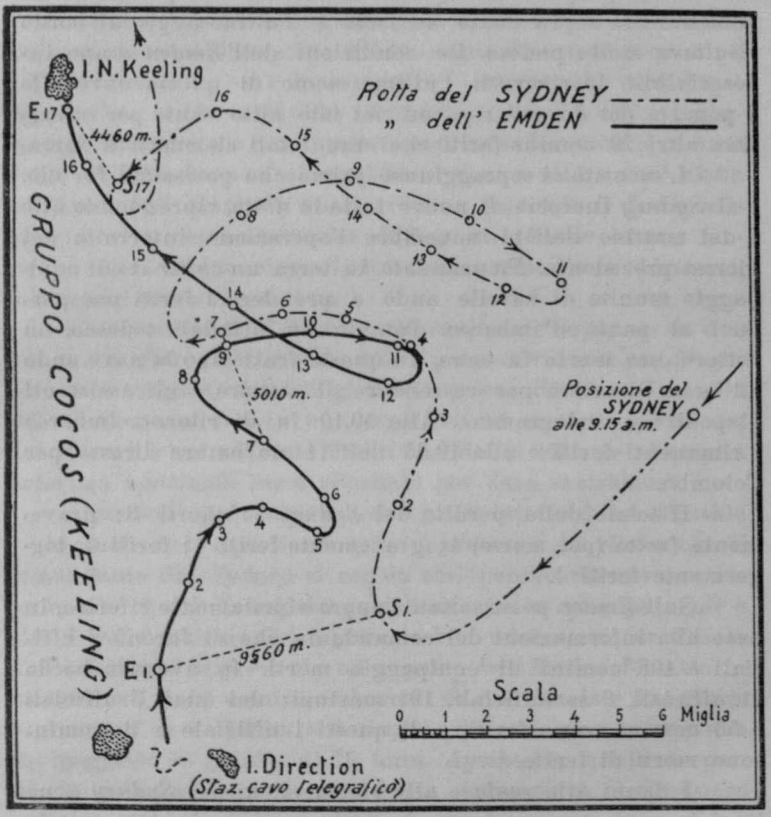
« Io sono lietissimo di riferire che la condotta dell'equipaggio fu eccellente sotto ogni aspetto, e ciò è molto confortante, tenuto conto della grande proporzione di giovani marinai e gente ancora non bene addestrata di cui esso si compone.

« Io ho l'onore, ecc.

« JOHN C. T. GLOSSOP
Capitano di Vascello ».

***

Qui sotto è il grafico — riprodotto dal " Times " — rappresentante il combattimento tra il *Sydney* e l'*Emden*.



***

Questa lettera scritta da un ufficiale del *Sydney* a suo padre — e riportata nel " Times " del 15 dicembre 1914 — completa egregiamente il rapporto del comandante e dà interessanti particolari aneddotici.

« ... Il 9 novembre navigavamo a circa 50 miglia a est delle isole Cocos, con la prora per Colombo, quando, alle 7 a. m. ricevemmo un radiotelegramma molto frammentario dalla stazione r. t. di Cocos: « Nave da guerra di aspetto strano... fuori dell'entrata ». Il *Melbourne*, nave comandata dall'ufficiale più anziano, ci ordinò di far vapore per la velocità massima, e andare a investigare.

« Ero nel bagno quando Bell-Salter entrò con la notizia che il nemico era a meno di 40 miglia. Naturalmente, la presi per una fantasia, ma egli in breve mi convinse, e il rumore delle eliche che rapidamente acceleravano ci mise tosto in stato di grande eccitazione. Eccitazione, per quanto mi riguardava, proprio sincera, quantunque nel substrato della coscienza mi si abbozzasse confusamente questo pensiero: « e se fossi... fritto? » Ho avuto un po' di curiosità su quello che provavano altre persone, ma non mi è mai riuscito di avere una risposta soddisfacente. Chiunque mi ha parlato di quell'argomento diceva: — Eh... sì, naturalmente ho provato un grande *spaghetto* ». — E in generale chi rispondeva così era una persona dall'aspetto che non rivelava mente vivace e immaginativa. Ad ogni modo, quantunque nei due giorni precedenti io fossi stato un po' nervoso, quella mattina proprio mi sentivo fresco e « in gamba », e alle 7,30 mi facevo tagliare i capelli con accompagnamento di non poche chiacchiere e commenti da una cabina all'altra.

« Alle 9,15 si avvistarono le cime degli alberi di cocco dalle isole Keeling. Alle 9,20 avvistavamo l'*Emden*, o meglio la parte superiore dei suoi fumaiuoli, alla distanza di 12 o 15 miglia. Alle 9,40 l'*Emden* aprì il fuoco a grandissima distanza, e poco dopo noi dirigemmo su di lui.

« Durante tutta l'azione io fui quasi sempre occupato a correre avanti e indietro fra l'elevatore delle munizioni e il cannone del castello oppure fra i due cannoni n. 1 di dritta e di sinistra.

« La parte più « calda » dell'azione fu per noi la prima mezz'ora. Noi aprimmo il fuoco, per cominciare, coi cannoni di sinistra. Ero appunto dietro il n. 1 di sinistra e il puntatore (Atkins, sottufficiale di 1ª classe) mi disse: — « Debbo caricare? ». — Rimasi sorpreso, ma premendomi molto che non nascessero incidenti, quali in questi casi può provocare la tensione generale dei nervi, risposi: — « No, non carichi fin che non ha l'ordine ». — Poco dopo, disse: — « L'*Emden* ha tirato ». — « Sta bene, carichi, ma non tenga il cannone sul *pronti* ». — Appresi in seguito che gli altri cannoni avevano ricevuto 10 minuti prima l'ordine di caricare; e le mie precauzioni contro la nervosità, pur non producendo alcun danno, erano sprecate con Atkins, che rimase per tutta l'azione freddo come un cocomero in ghiaccio.

« In seguito udii uno schianto e guardando verso poppa vidi che una granata aveva colpito il cannone n. 2 di dritta. Ma, per causa del parafiamme che me lo riparava, non vidi che aveva messo praticamente fuori combattimento tutto l'armamento di quel pezzo. Non scorgendo fiamme nè fuoco (si sta sempre pronti a combattere il più leggero principio di incendio) continuai nella mia occupazione. Questa richiedeva attenzione ininterrotta.

« La nostra gente è meravigliosa nell'esercizio di caricamento (con finte culatte), ma l'esercizio del rifornimento è quasi impossibile in tempo di pace.

« Tenere una grossa riserva di munizioni sul ponte superiore è una pratica troppo pericolosa in combattimento; e fra il curare un'equa distribuzione di proietti e cariche tra i due cannoni, fare attenzione che si togliessero le finte capsule, gli spilli di sicurezza e tutto il resto, stare attento a qualche colpo che non parte, fare animo ad un uomo o due che sembra ne abbiano bisogno, potete comprendere che avevo poco tempo da occuparmi dell'*Emden*. Ebbi l'impressione una volta o due, nel passare a dritta per recarmi presso il cannone del castello, che eravamo proprio in mezzo a una fitta pioggia di granate, di cui si udiva spesso il ronzìo prima più acuto, poi più basso, e poi il rumore tipico che facevano nel colpire l'acqua dopo esserci passate al di sopra senza colpirci, cosa spiegabilissima data la grande distanza di tiro e il conseguente angolo di caduta.

« Tornando da prora, udii il rumore di un colpo che sfiorava la cresta dello scudo del pezzo n. 1 di dritta. Un sottufficiale venne zoppicando da poppa, e disse che aveva allora allora portato abbasso un ufficiale (egli non era ferito in modo pericoloso) e che la stazione poppiera di direzione del tiro era stata distrutta e tutta la gente dentro ferita (solamente! una vera fortuna!). Gli domandai se si sentiva in grado di arrivare al pezzo n. 2 di dritta, vedere se c'era incendio, e in questo caso buttare in mare le cariche che potevano essere là. Zoppo com'era, se ne andò bravamente verso poppa; si accorse di un pericoloso incendio di cordite appena incominciato, e con altri riuscì a spegnerlo. Osservato poco dopo un po' di fumo che saliva da poppa, accorsi e trovai che erano appunto i resti di quell'incendio, ma che vi erano due uomini, uno con un piede malamente ferito, che sedeva sulla piattaforma del cannone, e un sottufficiale steso sul ponte, poco più in là, con una grave ferita alla schiena. Uno dei serventi era incolume, ma molto spaventato. Tuttavia si riebbe un po' alle mie parole, quando gli ordinai di fare quello che poteva per i feriti. Tornai quindi al mio gruppo di cannoni.

« Andavamo sempre a 25 e in certi momenti fino a 26 nodi. Col vantaggio della velocità, combattevamo come più ci conveniva. Accostammo così per tirare coi cannoni di dritta; e allora mi avvidi che il puntatore del pezzo 2 da questo lato era caduto presso la torre di comando; per cui lo sostituii con Atkins. Ero ormai completamente sordo, perchè nella fretta non avevo pensato a munirmi di cotone. È una cosa che non dimenticherò alla prossima occasione.

Passando dal lato sinistro incontrai un gruppo di persone che veniva da poppa gridando e agitando i berretti.

— « Che cosa è accaduto? — chiesi.

— « È fatto, l'*Emden* è finito.

« Corsi a murata e non vidi ombra o segno alcuno di bastimento. Perciò gridai: — « Tutta la gente alle lancie di salvataggio; ci saranno uomini in mare ». Stavamo movendoci per eseguire l'ordine, quando qualcuno gridò: — « Fa ancora fuoco, signore »; e tutti tornarono di corsa ai pezzi.

« Che cosa era accaduto? Una nuvola di fumo di colore giallastro molto chiaro ci aveva nascosto il nemico, dando l'impressione a chi guardava, che fosse scomparso del tutto In seguito girammo ancora una volta per cambiare bordata.

« Ormai i tre fumaioli dell'*Emden*, e l'albero di prora erano stati portati via, e la poppa era in fiamme. Girammo ancora, e, dopo una salva o due coi pezzi di dritta, vedemmo l'*Emden* correre sulla costa nord dell'isola Keeling. Perciò alle 11,20 cessammo il fuoco: l'azione aveva durato un'ora e 40 minuti.

« I colpi da noi ricevuti non erano molto gravi. Eravamo perforati in circa tre punti. La granata che scoppiò sul ponte del rancio dei mozzi, se si toglie che devastò i corredi di quei poveri ragazzi, ci fornì — con i suoi frammenti — una bella provvista di cimelii. Per due o tre giorni continuammo a cercare di questi frammenti da conservare per ricordo. L'unica avaria importante è quella della piattaforma poppiera di direzione del tiro, che è crivellata di fori spalancati e di ferri ingarbugliati; il telemetro a proravia di tutti gli altri fu asportato dai primi tiri. Altri colpi, quantunque di qualche importanza, non interessano.

« Partimmo per dar caccia a un carbonaio che era stato a lisposizione dell'*Emden*; quando lo abbordammo, trovammo che l'equipaggio aveva aperto gli allagamenti e la nave affondava: raccogliemmo tutta la gente e tornammo all'*Emden*, presso il quale giungemmo alle 16 circa.

« L'*Emden* mandò a riva un uomo per tagliare la sagola della bandiera nazionale, e agitò sulla prora una grande bandiera bianca. Si faceva scuro e non eravamo certi che il *Königsberg* non potesse trovarsi poco lontano; perciò quella sera non potemmo prestar soccorso, e ci allontanammo. Un grido nelle tenebre ci fece fermare; ammainammo le lancie per raccogliere un marinaio tedesco quasi esausto, ma ben avventurato: il quarto salvato dall'acqua nella giornata.

« *10 novembre.* — La mattina presto ci recammo alla stazione del cavo telegrafico, e trovammo che il plotone sbarcato dai Tedeschi per distruggere la stazione si era impadronito di una goletta ed era partito. Quei poveracci non andranno probabilmente lontano [1] con uno scafo che fa acqua e le pompe senza guarnizioni. Avevano rotto tutti gli strumenti telegra-

[1] Invece l'*Ayesha* pare abbia raggiunto la costa asiatica dello stretto di Bab-el Mandeb; e il « Berliner Tageblatt » afferma che lo sbarco dei 41 uomini e 3 ufficiali al comando del tenente di vascello von Mücke, primo ufficiale dell'*Emden*, avvenne sotto gli occhi di una nave da guerra alleata. L'*Ayesha* è stata inscritta nel naviglio da guerra germanico; e per il valore dimostrato (chè aveva catturato anche un piroscafo inglese, l'*Oxford* e varie navi a vela minori) tutto l'equipaggio fu decorato con la Croce di ferro.

fici della stazione; ma il personale di questa ne aveva un gioco completo di rispetto, nascosto sotterra; circostanza molto fortunata.

« Alle 11,10 eravamo di nuovo presso l'*Emden*. Fui mandato a bordo con una delle barche (*cutters*). Fortunatamente la poppa dell'*Emden* rimaneva fuori del punto ove la risacca frangeva, cosicchè con una cima dalla poppa della nave incagliataci si poteva mantenere *assuccati* sotto l'anca di essa, col battello presentato al mare. I cavalloni erano molto grossi, e lo sbattimento del *cutter* per ogni verso rendeva difficile salire a bordo. Tuttavia i Tedeschi mi « diedero una mano » dalla poppa; e fui ricevuto dal Comandante dell'*Emden*. Gli dissi da parte del nostro Comandante che se avesse dato la sua « parola », questi era pronto a prendere tutto l'equipaggio sul *Sydney*, portandolo direttamente a Colombo. Esitò un po' quando sentì dire « parola », ma acconsentì prontamente quando gli ebbi spiegato la portata esatta di essa (limitata, cioè, alla permanenza a bordo).

« Cominciò allora la terribile operazione di imbarcare nelle lancie i feriti gravi. Erano 15. Fortunatamente possediamo un ottimo modello di portantina leggera entro la quale i feriti possono essere assicurati con cinghie. Prendemmo in ogni palischermo tre feriti gravi. I Tedeschi soffrivano tutti molto per la sete: mandammo a bordo i barili dei palischermi, ed essi avidamente li vuotarono, dando prima l'acqua ai feriti.

« Colsi questa prima occasione per salutare con ammirazione il comandante dell'*Emden* e dirgli: « Ella ha combattuto molto bene ».

« Ebbe un brusco movimento di sorpresa (letteralmente: ebbe il movimento di una vela che prende a collo), poi disse: « No ». Allora mi allontanai; ma poco dopo, raggiuntomi, mi disse: « La ringrazio molto per quello che ha detto, ma io non ero soddisfatto. Avremmo dovuto far meglio. Hanno avuto la fortuna di distruggermi tutti i portavoce fin dal principio ».

« Quando mi riuscì, feci un giro per la coperta dell'*Emden*, dopo aver mandato via tutte le lancie.

« Non vi descriverò quel che ho visto. Salvo il castello di prora, anch'esso molto mal ridotto, dal ponte di comando prodiero fino al dritto di poppa era tutto un macello, e l'insieme impressionava fortemente. Il dottore dell'*Emden* mi richiese di segnalare per aver un po' di morfina, così mi mandò a poppa; e io non tornai più a prora.

« Degli ufficiali tedeschi Vitthoef, l'ufficiale T, era proprio una persona simpatica. Il tenente di vascello Schal era anche un buon ragazzo, mezzo inglese. Rimasero impressionati quando si accorsero che il nostro comandante aveva chiesto che non ci si facesse il saluto alla voce all'entrata a Colombo; non ne avevamo davvero voglia di saluti alla voce, con file di feriti gravi adagiati sulle brande a telaio sul cassero di poppa. Il comandante von Müller è pure un tipo molto simpatico.

« A Colombo lasciammo tutti i feriti, inglesi e tedeschi. Dal numero degli uomini che raccogliemmo (cioè 150) possiamo fare il conto delle perdite nemiche. Sappiamo quanti erano gli sbarcati a Cocos che sfuggirono, e quanti erano sul carbonaio.

« L'*Emden* non può avere avuto meno di 180 morti, con 20 feriti gravi e altrettanti, circa, leggeri.

« Nell'insieme si sono avuti molti episodi che fanno piacere. Sopratutto lo spettacolo dei nostri armamenti che servivano i pezzi come se nulla fosse. L'ultima volta che fummo a Sydney imbarcammo tre mozzi dalla nave scuola *Tingira*, che si erano spontaneamente offerti. Il comandante disse: « Non ne ho bisogno, ma poichè sono tanto volenterosi li prenderò ». Ora, il combattimento accadde solo una settimana o due dopo, e dei tre ragazzi i due che erano direttamente alla mia dipendenza si portarono splendidamente. Uno, un piccino, non mosse un capello, e lavorò benissimo. L'altro, un giovinotto risoluto, portò proietti dall'elevatore al suo pezzo per tutta la durata dell'azione senza mai pensare un momento a mettersi al riparo. È mia opinione che, per essere due ragazzi assolutamente novizi nel loro servizio, furono splendidi.

« Era molto interessante, poi, conversare con gli ufficiali tedeschi. Il primo giorno che erano a bordo uno di essi mi disse: « Voi fate fuoco sulla bandiera bianca ». Immediatamente insistei, e l'ufficiale T. e un ufficiale macchinista dissero ambedue esplicitamente: « No, non è così, voi non avete tirato sulla bandiera bianca ». Ma noi non ci accontentammo di lasciare la questione a questo punto. Uno di noi andò dal Comandante e questi ebbe dal comandante von Müller l'assicurazione che noi non avevamo fatto nulla di simile, e che intendeva riunire i suoi ufficiali e assicurarli di questo.

« Il giorno che il comandante von Müller sbarcò a Colombo, venne da me sul cassero e mi ringraziò pel servizio di tra-

sbordo dei feriti nelle lancie, mi strinse la mano e mi salutò; tratto molto bello e simpatico da parte sua. Credo che, in omaggio ai loro regolamenti, egli e la sua gente rifiutarono di dar la parola dopo l'arrivo a Colombo; ma egli la osservò coscienziosamente fin che fu a bordo del *Sydney*, il quale nella navigazione per Colombo somigliava molto più a una nave ospedale che a una nave da guerra. Il principe Hohenzollern era abbastanza corretto. In fondo in fondo, sembravamo tutti d'accordo che c'eravamo accoppati perchè era il nostro mestiere, ma senza metterci punto mal animo ».

COMBATTIMENTO DELLE FALKLAND

Vinto il combattimento di Coronel dalle navi germaniche (che pure da quattro mesi battevano il mare, fra difficoltà di rifornimenti, di raddobbi, di comunicazioni, di soste nei porti esteri, mentre erano strette da ogni lato da avversari che davano loro la caccia), l'Ammiragliato britannico — probabilmente sotto l'attivo impulso del Primo Lord del mare, ammiraglio Fisher — provvide più energicamente, non solo a raggiungere lo scopo di liberare il traffico marittimo inglese e degli alleati dalle minacce degli intraprendenti incrociatori germanici, ma anche di assicurarsi una rivincita.

Un reparto di navi australiane e giapponesi (probabilmente: incrociatore da battaglia *Australia*, nave ammiraglia; incrociatore protetto inglese *Newcastle*; incrociatori corazzati giapponesi *Iwate, Idzumo, Azama*), ebbe il compito di ricercare e combattere nel Pacifico la squadra dell'ammiraglio von Spee. E un ugual còmpito ebbe nell'Atlantico una squadra britannica appositamente e appropriatamente costituita, a capo della quale fu posto il vice ammiraglio sir Doveton Sturdee, che pare fosse giudicato *the right man in the rigth place*, poichè egli era Capo di stato maggiore all'Ammiragliato quando accadde il combattimento di Coronel, e prese il comando temporaneamente, senza, cioè, abbandonare la sua carica.

La nuova squadra venne formata di queste navi (i numeri in parentesi si riferiscono alla numerazione di squadra): incrociatori da battaglia: *Invincible* (1), nave ammiraglia, *Inflexible* (2); incrociatori corazzati *Carnarvon* (3), *Cornwall* (6),

Kent (5); incrociatori protetti *Glasgow* (4), e *Bristol* (7); incrociatore ausiliario *Macedonia* (8). Anche la corazzata *Canopus* venne messa agli ordini del V. A. Sturdee.

Ricordiamo le caratteristiche di queste navi:

Inflexible, *Invincible* (1907) 17 600 tonn., VIII-305, XVI-102, 5-ls. sub. di 450, corazza K. 178, velocità 26 n.

Carnarvon (1903) 11 000 tonn., IV-190, VI-152, 2-ls. sub. di 450, corazza K. 152, velocità 23 nodi.

Cornwall (1902), *Kent*, (1901) della classe *Monmouth*, 9950 tonnellate, XIV-152, 2-ls. sub. di 450, corazza K. 102, velocità 23 n.

Bristol (1910) e *Glasgow* (1909) (quest'ultimo già aveva preso parte al combattimento di Coronel) II-152, X-102, 2 ls. sub. di 450, velocità 26 n.

Macedonia (1904) della *P. and O.* di 10 500 tonn. lorde, 18,5 n.

Canopus (1897) 13 150 tonn. IV-305, XII-152, 4 ls. sub. di 450, corazza H 152, velocità 18 n.

L'*Invincible* e l'*Inflexible* sembra partissero dall'Inghilterra nella seconda settimana di novembre, cioè a dire pochi giorni dopo che era giunta la notizia della disfatta di Coronel, e per giungere alle Falkland dovettero percorrere circa 14 000 miglia; e poi che il combattimento che trae il nome da queste isole avvenne 38 giorni dopo Coronel, è da ritenere che la traversata sia stata compiuta a velocità prossima ai 20 nodi.

Ed un altra circostanza è notevole: la segretezza con la quale fu compiuto il dislocamento delle forze inglesi. A causa di essa, ed a malgrado dell'ottimo servizio germanico di informazioni, la presenza alle Falkland dei due incrociatori da battaglia inglesi fu una sorpresa per tutti.

***

La narrazione del combattimento — molto sommaria nei comunicati dell'Ammiragliato — risulta però abbastanza completa e da quanto fu riferito aver detto l'ammiraglio Sturdee, e da tre lettere: una scritta da un ufficiale dell'*Inflexible* che narra le fasi del combattimento fra i due incrociatori da battaglia inglesi e i due incrociatori corazzati germanici; l'altra di quello stesso ufficiale del *Glasgow*, di cui riportammo l'interessante narrazione del combattimento di Coronel, e che descrive il combattimento tra il *Glasgow* ed il *Leipzig*, combattimento nel quale intervenne verso l'ultimo il *Cornwall*;

e infine una breve lettera del comandante del *Kent* che dice della caccia data al *Nürnberg* e dell'affondamento di questa nave.

Il combattimento si svolse, infatti, in singoli episodi, perchè gli incrociatori leggeri germanici, all'approssimarsi dei due da battaglia inglesi, tentarono salvarsi disperdendosi in direzioni diverse, ma non vi riuscì che il solo *Dresden*, il più veloce fra tutti quelli della squadra germanica.

Riportiamo qui di seguito tutti questi documenti, ai quali abbiamo accennato, e riportiamo anche un grafico dell'azione tratto dal " Times ".

Le comunicazioni dell'Ammiragliato.

Il 10 dicembre l'Ammiragliato britannico comunicò:

« Alle 7,30 dell'8 dicembre lo *Scharnhorst*, il *Gneisenau*, il *Nürnberg*, il *Leipzig* e il *Dresden* furono avvistati presso le isole Falkland da una squadra britannica al comando del V.A. Frederik Sturdee.

« Seguì un'azione nel corso della quale lo *Scharnhorst*, nave ammiraglia del V. A. von Spee, il *Gneisenau* e il *Leipzig* furono affondati.

« Il *Dresden* e il *Nürnberg* si allontanarono durante l'azione, ma sono inseguiti.

« Due piroscafi carbonai sono anche inseguiti.

« Il V. A. riferisce che sono poche le perdite occorse sulle navi inglesi. Sono stati raccolti alcuni naufraghi del *Gneisenau* e del *Leipzig* ».

Il giorno seguente, 11 dicembre, l'Ammiragliato comunica:

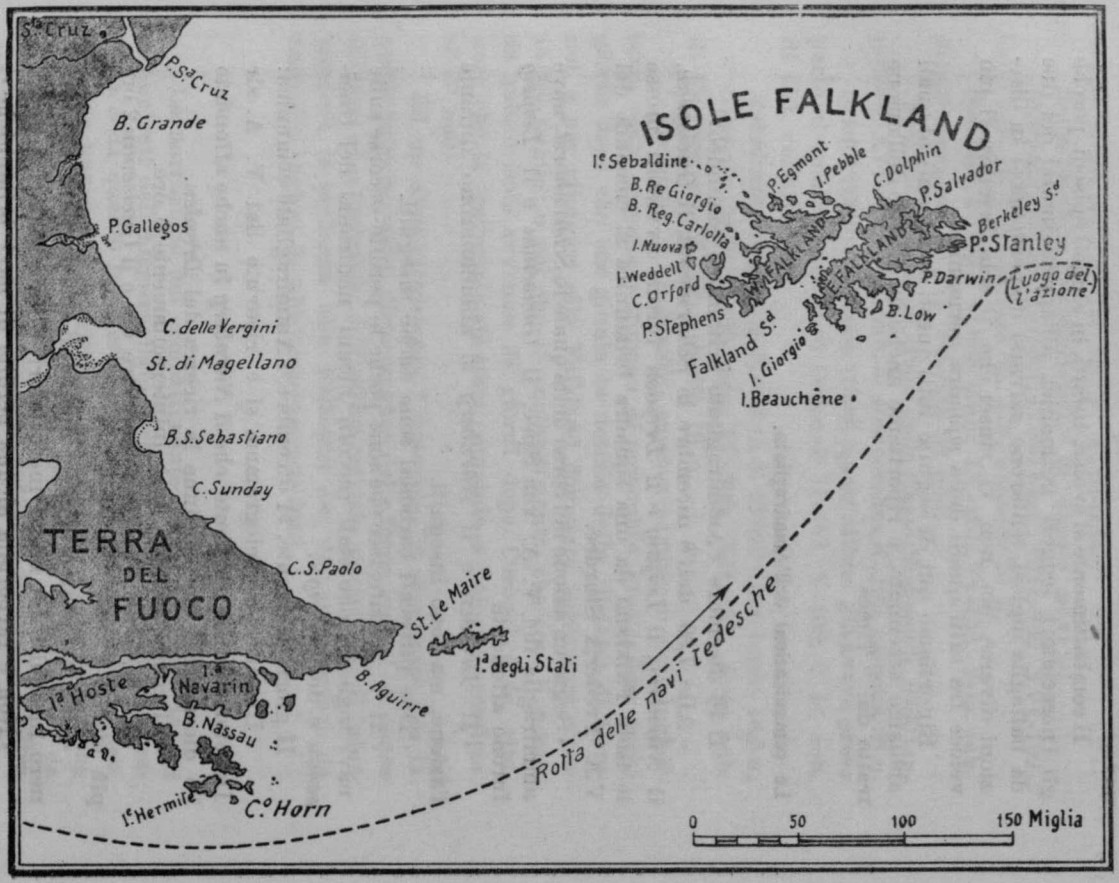
« Un ulteriore telegramma si è ricevuto dal V. A. sir Doveton Sturdee riferente che il *Nürnberg* fu anche affondato l'8 dicembre e che continua la ricerca del *Dresden*.

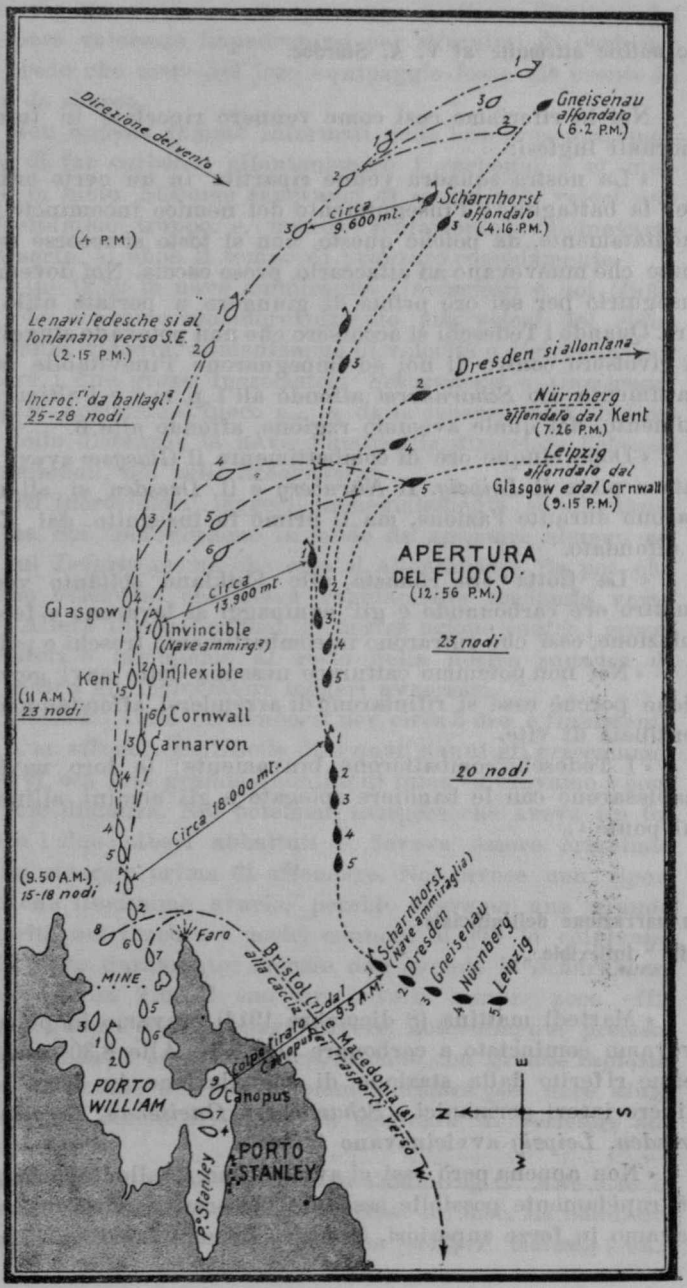
« Il combattimento durò ininterrottamente 5 ore.

« Lo *Scharnhorst* affondò dopo tre ore e il *Gneisenau* 2 ore più tardi.

« Gli incrociatori leggeri nemici si sparpagliarono e vennero inseguiti dai nostri incrociatori e incrociatori leggeri.

« Non è rarportata alcuna perdita di navi britanniche ».


S.ta Cruz
P.S.ta Cruz
B. Grande
P. Gallegos
C. delle Vergini
St. di Magellano
B.S. Sebastiano
C. Sunday
TERRA DEL FUOCO
C.S. Paolo
St. Le Maire
I.a degli Stati
I.a Hoste
I.a Navarin
B. Nassau
B. Aguirre
I.e Hermite
C.o Horn
Rotta delle navi tedesche
ISOLE FALKLAND
I.e Sebaldine
B. Re Giorgio
B. Reg. Carlotta
I. Nuova
I. Weddell
C. Orford
P. Stephens
P. Egmont
I. Pebble
C. Dolphin
P. Salvador
Berkeley S.d
P.o Stanley
P. Darwin
B. Low
Falkland S.d
I. Giorgio
I. Beauchêne
(Luogo dell'azione)
0 50 100 150 Miglia


Direzione del vento
Gneisenau affondato (6·2 P.M.)
Scharnhorst affondato (4.16 P.M.)
circa 9.600 mt.
(4 P.M.)
Le navi tedesche si allontanano verso S.E. (2·15 P.M.)
Incroc.ri da battagl.a 25-28 nodi
Dresden si allontana
Nürnberg affondato dal Kent (7.26 P.M.)
Leipzig affondato dal Glasgow e dal Cornwall (9.15 P.M.)
APERTURA DEL FUOCO (12·56 P.M.)
23 nodi
circa 13.900 mt.
Glasgow
Invincible (Nave ammirg.a)
Inflexible
Kent
(11 A.M.) 23 nodi
Cornwall
Carnarvon
20 nodi
Circa 18.000 mt.
(9.50 A.M.) 15-18 nodi
Faro
MINE.
Bristol (r.dal) alla caccia dal 9.5 A.M.
Scharnhorst (Nave ammiraglia)
Dresden
Gneisenau
Nürnberg
Leipzig
Colpo tirato da Canopus
Macedonia (a) coi trasporti verso W.
PORTO WILLIAM
Canopus
PORTO STANLEY
P.to Stanley
E
N
S
W

Le notizie attribuite al V. A. Sturdee.

Noi le riferiamo così come vennero riportate in tutti i giornali inglesi:

« La nostra squadra venne ripartita in un certo ordine per la battaglia, e l'inseguimento del nemico incominciò immediatamente, da poichè questo, non sì tosto si accorse delle forze che muovevano ad attaccarlo, prese caccia. Noi dovemmo inseguirlo per sei ore prima di giungere a portata utile di tiro. Quando i Tedeschi si accorsero che non potevano sfuggirci, si rivolsero contro di noi ed impegnarono l'inevitabile combattimento. Lo *Scharnhorst* affondò all'1 p. m.; e l'ultimo bastimento, del quale avemmo ragione, affondò alle 6.

« Dopo cinque ore di combattimento il *Glasgow* aveva colato a picco il *Leipzig*. Il *Nürnberg* e il *Dresden* si allontanarono durante l'azione, ma il primo fu inseguito dal *Kent* e affondato.

« La flotta era rimasta alle Falkland soltanto ventiquattro ore carbonando e gli equipaggi si lavarono e fecero colazione, così che entrarono in combattimento freschi e puliti.

« Noi non potemmo catturare nessuna delle navi germaniche perchè esse si rifiutarono di arrendersi, affondando con centinaia di vite.

« I Tedeschi combatterono bravamente; le loro navi si inabissarono con le bandiere spiegate e gli uomini allineati sul ponte ».

La narrazione dell'ufficiale dell' " Inflexible ".

« Martedì mattina (8 dicembre 1914) eravamo in porto e avevamo cominciato a carbonare alle 6,30. Alle 8,30 circa ci venne riferito dalla stazione di segnalazione in terra che 5 incrociatori germanici: *Scharnhorst*, *Gneisenau*, *Nürnberg*, *Dresden*, *Leipzig* avvicinavano il porto.

« Non appena però essi ci avvistarono, si allontanarono il più rapidamente possibile essendosi accertati subito che noi eravamo in forze superiori. Sembra che non avessero il me-

nomo sospetto della nostra presenza a Porto Stanley, del quale pare volessero impadronirsi per rifornirsi di carbone; ed io credo che metà del loro equipaggio fosse già pronto in tenuta da sbarco.

« Non appena fummo informati della loro presenza, smettemmo di far carbone, allontanammo i carbonai e ci mettemmo in moto. Siccome sapevamo di essere più veloci non ci affrettammo troppo, e, mentre lentamente avvicinavamo l'avversario, si ebbe il tempo di pranzare comodamente.

« Alle 12,30 la nave ammiraglia (*Invincible*) e noi (*Inflexible*), che eravamo considerevolmente più veloci del rimanente della squadra, aumentammo di velocità e dirigemmo per attaccare i due grossi incrociatori *Scharnhorst* e *Gneisenau*. All'1 p. m. aprimmo il fuoco a... (è dalla censura tolta l'indicazione della distanza), la nave ammiraglia dirigendo l'attacco sul *Gneisenau*, noi sullo *Scharnhorst*.

« Gli incrociatori leggeri immediatamente si allontanarono, ma noi manovrammo in modo da assestare almeno un colpo sul *Leipzig* prima che esso si allontanasse, da poi che avevamo osservato che stava rapidamente scadendo verso poppa. Allora intensificammo la nostra azione contro i grossi incrociatori e lasciammo al resto della nostra squadra di agire contro gli incrociatori leggeri avversari.

« Tirammo sullo *Scharnhorst* per circa 3 ore, e finalmente alle 4 p. m. affondò. È difficile dire quali danni gli arrecammo, perchè vi era una grande quantità di fumo ed eravamo a considerevole distanza. Noi potemmo scorgere che aveva tre fumaioli e i due alberi abbattuti e doveva essere crivellato come un setaccio prima di affondare. Noi invece non riportammo che lievissime avarie, perchè avevamo una grande superiorità nel fuoco e i nostri cannoni di 305 lo colpivano tutte le volte duramente; mentre, non avendo lo *Scharnhorst* che cannoni da 210, il suo tiro risultò sempre poco efficace, per quanto io debba aggiungere, notevolmente preciso. Quando cominciò ad immergersi, affondò con grande rapidità e sfortunatamente noi non potemmo fermare per dare aiuto ai naufraghi, perchè il *Gneisenau* mostrava di resistere ancora all'attacco.

« Così andammo a coadiuvare l'ammiraglia. Alle 4,45 il *Gneisenau* cominciò ad affondare e cessò il fuoco. La bandiera era stata varie volte buttata giù, ma sempre rialzata; una

volta però credemmo che essa fosse stata deliberatamente ammainata.

« Il solo danno visibile era l'abbattimento del fumaiolo prodiero, ma in seguito ci accorgemmo che era in cattive condizioni e dovunque eran traccie dei nostri colpi.

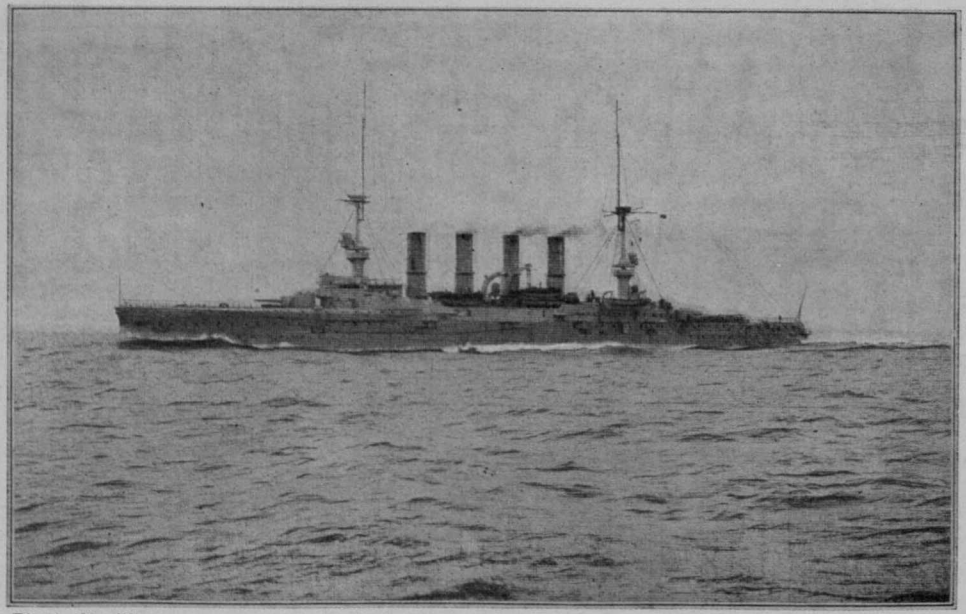
« Non avendo più il *Gneisenau* rialzata la bandiera nazionale, noi ci avvicinammo; ma l'avversario aprì di nuovo il fuoco tirandoci però un solo colpo di cannone.

« Ci allontanammo allora e continuammo a tiragli contro; un altro incrociatore della squadra si riunì a noi nell'attacco. Alle 5,15 p. m. il *Gneisenau* cominciò ad affondare: noi ci avvicinammo. Lentamente principiò a sbandare fino a che la sbandata raggiunse l'inclinazione di 70° circa, ma poi divenne rapidissima; si produsse una grande nube di vapore; la prora si innalzò e poi tutta la nave scomparve.

« Io direi che circa 300 o 400 uomini dell'equipaggio cercarono di allontanarsi dalla nave affondata e rimasero galleggianti sull'acqua aggrappati ai rottami del naufragio, alle brande e a ogni cosa che capitava loro sottomano. Le loro teste ondeggianti sembravano a tutti noi un vasto agglomeramento di brune alghe galleggianti. Non appena ci fu possibile, noi ammainammo in mare tutti i palischermi che avevamo e gettammo salvagenti e tutti i pezzi di legno che potessero essere loro utili. L'ammiraglia e gli altri incrociatori ci avevano raggiunto e fecero lo stesso; ma una quantità di naufraghi erano affondati perchè noi eravamo a corto di palischermi e si era levato un po' di mare. L'acqua era anche terribilmente fredda e quelli che noi raccogliemmo a bordo erano mezzi gelati e si poteva scorgere che molti abbandonavano gli oggetti sui quali si tenevano galleggianti per l'intirizzimento. Il giorno seguente scorgemmo dei ghiacci galleggianti.

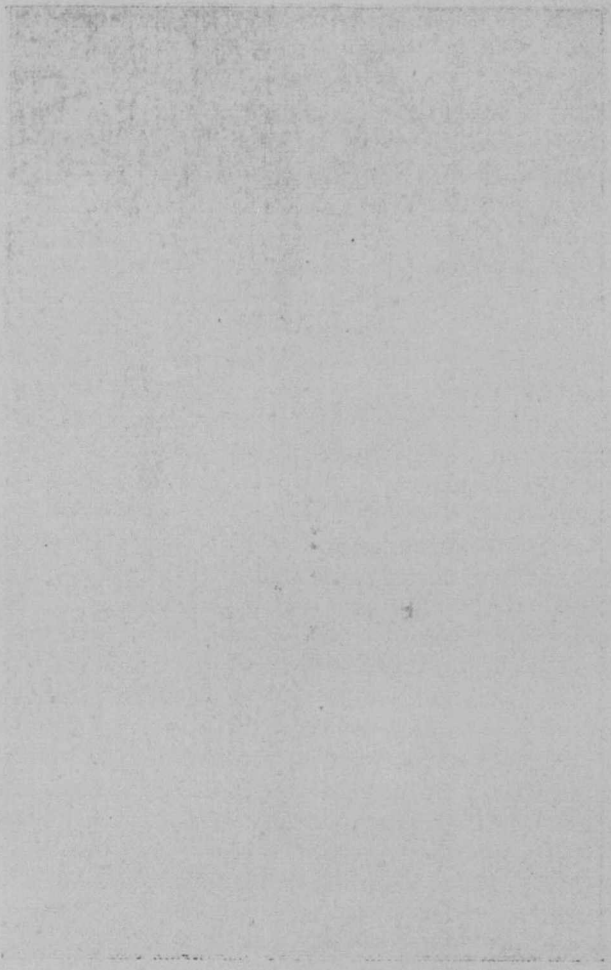
« Noi salvammo il comandante del *Gneisenau*, 7 ufficiali e circa 50 uomini; fra le tre navi riuscimmo a porne in salvo 180. Ma molti morirono annegati. Era pietosamente orribile vederli galleggiare gridando disperatamente per aver soccorso da una lancia che lì presso salvava altri naufraghi e, mentre gridavano, sparir giù nell'acqua.

« Alle 7 p. m. mettemmo in moto per ricercare il resto della squadra. Nella notte uno dei nostri incrociatori leggeri riferì di avere affondato il *Leipzig*; e un altro informò di



Rivista Marittima

INCROCIATORE TEDESCO «SCHARNORST» (GEMELLO DEL «GNEISENAU»).



avere affondato due dei piroscafi carichi di carbone che accompagnavano la squadra germanica.[1] Nella mattina seguente uno dei nostri incrociatori corazzati informò di avere affondato il *Nürnberg*.

« Così noi ebbimo realmente una buona giornata, dappoichè uno solo dei loro incrociatori era sfuggito e noi sentimmo di aver vendicato il *Good Hope* e il *Monmouth*, anzi di aver ripagato ad usura. Ciò non ostante non si può fare a meno di avere pietà per quei poveri diavoli che abbiamo a bordo. Essi sono molto simpatici e noi abbiamo fatto per loro tutto quello che si poteva, e debbo aggiungere che si son condotti bravamente, tenuto conto della nostra preponderanza. Le nostre navi sono praticamente immuni e noi avremmo condotto a termine il combattimento assai prima, se ci fossimo maggiormente avvicinati, ma, naturalmente il nostro obiettivo era di distruggerli con il minimo nostro danno.

« Uno degli ufficiali salvati mi diceva che verso la fine del combattimento la coperta era impraticabile. Quasi tutti gli uomini che vi si trovavano furon morti, tutti i cannoni messi fuori combattimento ed una torretta era stata di peso buttata fuori bordo dallo scoppio di una granata di 305 carica di liddite. Entrambe le macchine erano danneggiate e un incendio si era sviluppato a poppa. Essi avrebbero avuto un maggior numero di incendi se le colonne d'acqua sollevate dai nostri proietti, che battevano in mare in prossimità della nave, non ne avessero estinti vari che già avevano cominciato a divampare. Le colonne di acqua sollevate raggiungevano talvolta altezze superiori di una buona metà alla alberatura, cioè circa una novantina di metri.

« I marinai germanici si attendevano di essere fucilati venendo a bordo e furono gradevolmente sorpresi quando si accorsero che noi li trattavamo invece amorevolmente ».

La narrazione dell'ufficiale del " Glasgow ".

Lo stesso ufficiale del *Glasgow*, di cui riferimmo la narrazione che egli faceva, in una lettera a suo padre, del combattimento di Coronel, ha descritto ora, in un'altra lettera

[1] Erano in tutto tre: *Baden*, *Santa Isabel* carichi di carbone, il terzo probabilmente l'incrociatore ausiliario *Prinz Eitel Friederich*.

— anch'essa riportata dal " Times " — la parte presa dalla sua nave nel combattimento delle Falkland.

« Molte cose sono accadute poi che io vi scrissi. Il mattino dell'8 dicembre i Tedeschi sotto il comando dell'ammiraglio von Spee apparvero al largo delle Falkland e ci furono segnalati dalle nostre vedette alle 7 a. m. Niente poteva capitarci di meglio; ci venivano risparmiate le lunghe ricerche attorno a C. Horn nel freddo di quei paraggi e l'incontro ci giungeva proprio bene a proposito. I Tedeschi venivano per distruggere la stazione r. t. e far carbone, attendendosi di trovarci in minor forza. Facemmo prontamente pressione e fortunatamente avevamo quasi completata la nostra provvista di carbone.

« Lo *Scharnhorst* [1] seguito dal *Nürnberg* si avvicinò per primo; ma quando fu a 18 000 m., le nostre navi aprirono il fuoco con i cannoni da 305, dall'interno del porto. Il tiro fu eseguito al disopra della terra, la quale ci nascondeva completamente al nemico. Venne diretto con le indicazioni che ci fornirono ufficiali osservatori sulla collina. Il *Canopus* tirò un colpo alla massima distanza. Noi salpammo l'àncora e uscimmo dal porto. Il *Glasgow*, come al solito, per primo.

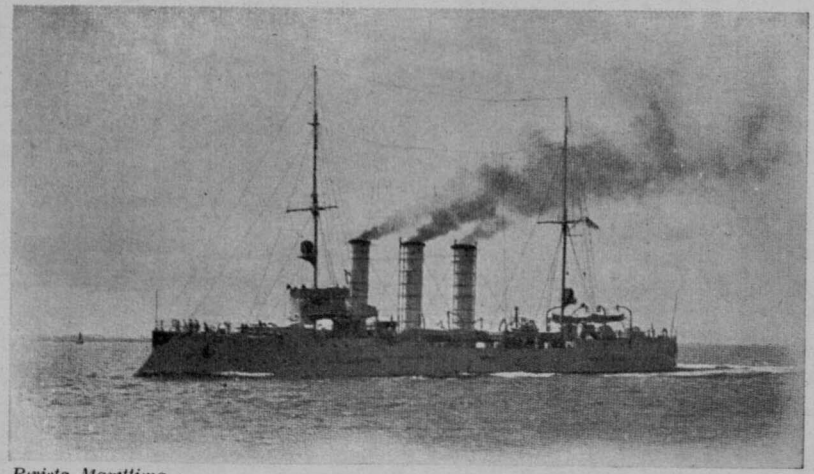
« Per quanto ci fu possibile procurammo col nostro fumo di tener celati al nemico i nostri grandi incrociatori.

« Alle 8,30 circa questi si avvicinavano all'avversario alla velocità di circa 28 nodi, giugendo a una distanza prossima ai 14 500 metri. E poichè essa era al di là della portata dei nostri cannoni, noi non avevamo altro da fare che assistere alla grande battaglia fra lo *Scharnhorst* e il *Gneisenau* e i nostri due grandi incrociatori ».

Questa parte della narrazione non è molto esatta: il *Glasgow*, lontano com'era, non poteva giudicar bene; è invece molto più attendibile ciò che dice l'ufficiale dell'*Inflexible;* il lettore, del resto, può affidarsi al grafico per avere un'idea complessiva dell'azione. La lettera prosegue:

« I due incrociatori corazzati tedeschi erano in linea di fila, seguiti dal *Leipzig*, dal *Nürnberg*, e dal *Dresden*. Era una meravigliosa vista. Alle 10,30, o presso a quest'ora, i tre incrociatori leggeri alterarono la loro rotta sparpagliandosi e

[1] Secondo il rapporto del console, più appresso riportato, fu il *Gneisenau* ad avvicinarsi per primo.



Rivista Marittima

ESPLORATORE TEDESCO «LEIPZIG»

cercando sfuggire alla battaglia (suppongo che essi comprendessero che era ormai finita per loro); noi del *Glasgow*, perciò, demmo loro caccia seguiti dal *Kent* e dal *Cornwall*. Alle 2 p. m. circa, noi ci eravamo così avvicinati al *Leipzig* da potergli tirare con i nostri cannoni di prua (152), ed esso di quando in quando accostava per lanciarci una salva. Intanto ci avvicinammo ancor più, così che divenne possibile l'impiego di tutti i cannoni. Vi era foschìa e la pioggia cadeva sottile. Alle 5 p. m. ricevemmo un radiogramma dall'ammiraglia annunciantеci che i nostri grandi incrociatori avevano affondato lo *Scharnhorst* e il *Gneisenau*; proruppe un applauso. Già il *Leipzig* era seriamente danneggiato e fatalmente perduto, quando sopraggiunse il *Cornwall* e si unì a noi nell'attacco. Noi fummo colpiti 3 sole volte, non ostante che molte granate ci cadessero vicine nell'acqua. Un uomo fu morto, un altro gravemente ferito e vari altri più leggermente da schegge di granate. I due ufficiali che erano nella coffa di osservazione dei tiri furono abbastanza fortunati di scampare da un proietto che la traversò da parte a parte.

« Rimanemmo sempre serrati al *Leipzig*, fino a che, alle 9,15 p. m., si capovolse e affondò. Salvammo 5 ufficiali e 7 marinai, dei quali uno era ferito. Il *Kent* affondò il *Nürnberg*; e il *Bristol*, i due trasporti di carbone, *Baden* (7676 tonn.) e *Santa Isabel* (5199 tonn.). Così noi cancellammo dai ruoli tedeschi tutta questa divisione germanica. Il solo *Dresden* è riuscito finora a sfuggire. È veloce, ma non ha molto valore bellico. Gli altri — specialmente i due grandi — erano l'orgoglio della Germania e avevano conquistato il campionato nelle esercitazioni di tiro al bersaglio. Essi combatterono bene. Del *Nürnberg* furono salvati 5 uomini; nessuno dello *Scharnhorst*; 150 del *Gneisenau*. All'incirca 2000 perirono. Noi perdemmo 1 uomo; il *Kent* nessuno; il *Cornwall* 5; l'*Inflexible* 1 e gli altri nessuno; a me non è toccata nemmeno una scalfittura ».

La narrazione del comandante del " Kent ".

Il comandante del *Kent* scrisse una lettera alla associazione « Men of Kent and Kentish Men », dalla quale lettera

togliamo questi particolari sul combattimento del *Kent* contro il *Nürnberg*.

« Il combattimento tra il *Kent* e il *Nürnberg* non ebbe testimoni, perchè nessuna altra nave era in vista. Il *Kent* cominciò la caccia a mezzogiorno e soltanto alle 5 p. m. aprì il fuoco. Questo, perchè il *Nürnberg* è più veloce. Ma io rivolsi un caldo appello ai macchinisti e ai fuochisti e furono così raggiunti i 25 nodi, una velocità cioè non conseguita nemmeno alle prove. Il *Kent* fu colpito 36 volte. Alle 7,26 p. m. il *Nürnberg* affondò facendo fuoco sino all'ultimo momento; e mentre andava a picco alcuni valorosi sventolavano di poppa la bandiera nazionale. Fu fatto ogni sforzo per salvare i naufraghi: riparate in fretta le avarie ai palischermi questi furono messi subito in acqua; a causa però del mare grosso e del gran freddo non fu possibile salvare che 12 uomini, dei quali 5 morirono. La bandiera di combattimento del *Kent*, dono delle signore di Kent, andò in brandelli; ma religiosamente si procurò di raccogliere e conservare ogni minimo brandello ».

Rapporto del Console tedesco a Santiago del Cile.

Punta Arenas, 19 dicembse 1914.

« L'incrociatore tedesco *Dresden* è partito domenica per ignota destinazione, dopo che il Comandante ebbe date le seguenti notizie:

« La squadra tedesca al comando del V. A. von Spee, composta degli incrociatori *Scharnhorst, Gneisenau, Dresden, Leipzig* e *Nürnberg*, accompagnata da due navi-trasporto, aveva l'intendimento di assaltare la squadra inglese alle isole Falkland, che, secondo constava al Comandante, era composta di sei navi.

« Alle 8 del mattino dell'8 dicembre la squadra germanica avvistò le isole Falkland.

« Il *Gneisenau* procedette innanzi con un incrociatore leggero per stabilire il numero delle navi inglesi, e per sfidare queste a battaglia. Gli incrociatori in esplorazione accertarono che il numero dei bastimenti inglesi era maggiore di quello

che si riteneva. Ciò malgrado il V. A. von Spee decise di accettare battaglia.

« La squadra germanica venne dapprima attaccata da sei navi britanniche, alle quali se ne aggiunsero più tardi due tipo *Invincible*.

« Come il Comandante della squadra tedesca scorse questi bastimenti, cercò di interrompere la lotta contro la *mostruosa* preponderanza degli Inglesi. Il nemico tuttavia inseguì, grazie alla maggiore velocità dei suoi bastimenti, così che il V. A. von Spee decise di accettare la lotta solo con lo *Scharnhorst* e il *Gneisenau*, e di sacrificare ambedue queste navi per salvare gli incrociatori leggeri; comandò pertanto che questi ultimi si ritirassero.

« Le ultime notizie radiotelegrafiche che il *Dresden* ricevette dallo *Scharnhorst* e dal *Gneisenau* annunziavano che tutti e due aprivano l'attacco con i loro lanciasiluri. Per mezzo delle comunicazioni radiotelegrafiche, scambiate dalle navi inglesi tra loro, il *Dresden* apprese che ambedue quegli incrociatori tedeschi erano colati a picco verso le 7 di sera.

« Gli incrociatori leggeri tedeschi vennero inseguiti dall'incrociatore inglese *Bristol* e da altri tre incrociatori corazzati.

« A causa della sua minore velocità l'incrociatore *Leipzig* venne raggiunto e incendiò in seguito ai colpi ricevuti. A malgrado dei vari tentativi del *Dresden* e del *Nürnberg* di stornare da esso la battaglia, si vide il *Leipzig* sforzarsi di impegnare tutte e quattro le navi inglesi.

« Dell'esito di questa lotta il *Dresden* non ha alcuna notizia. Anche delle perdite degli Inglesi nel combattimento contro lo *Scharnhorst* e il *Gneisenau*, il *Dresden* nulla ha potuto sapere. Il Comandante di quest'ultimo incrociatore vide soltanto che la prima salva delle batterie dello *Scharnhorst* colpì in pieno una delle navi britanniche, della quale spazzò via alcune soprastrutture e distrusse interamente una torre corazzata. Da notizie private ha inoltre appreso che lo incrociatore corazzato britannico *Defence* è in secco a Port-Stanley.

« Non è finora conosciuto quale causa abbia prodotto lo arenamento.

« Più tardi, da notizie di fonte inglese si è venuti a conoscenza che, dalla parte britannica, presero parte alla bat-

taglia le seguenti navi: *Invincible, Inflexible, Canopus, Carnarvon, Cornwall, Kent, Glasgow* e *Bristol;* e che lo *Scharnhorst* e il *Gneisenau* non poterono proseguire il combattimento, perchè le loro munizioni erano alla fine. Essi vennero colati a picco con i loro equipaggi, che erano completamente inermi.

« L'intero equipaggio al momento dell'affondamento stava sul ponte e levò tonanti *urrà* all'imperatore e alla patria, mentre la nave s'inabissava nelle onde.

« Da altra notizia proveniente da fonte inglese, anche il *Leipzig* incendiato venne con l'intero equipaggio colato a picco. L'equipaggio del *Leipzig* era schierato sul ponte e rifiutò di obbedire all'intimazione di resa. Come il *Leipzig* fu affondato e spinse per un istante la chiglia in alto, un marinaio nuotò verso la nave, vi si arrampicò, e, sventolando la bandiera tedesca, colò a picco col bastimento.

« Nulla si sa circa le perdite degli Inglesi nel combattimento, poichè nelle isole Falkland regna la più severa censura. La battaglia ha dimostrato la superiorità delle navi tedesche sopra le inglesi, poichè queste, a malgrado della loro schiacciante preponderanza poterono sopraffare quelle germaniche solo dopo cinque ore, ed anche perchè la squadra tedesca non aveva più munizioni.

Il console: STUBENRAUCH ».

I giudizi della stampa.

La stampa inglese naturalmente esultò per la vittoria che vendicava Coronel e liberava il traffico marittimo britannico da buona parte delle minacce nemiche. Ma il vanto fu generalmente sobrio ed il valore e la bravura dell'avversario francamente riconosciuti. Forse è al di là del vero l'asserzione che l'ammiraglio Sturdee sapeva di dovere incontrare presso le Falkland le forze navali dell'ammiraglio avversario; l'incontro delle due squadre fu invece, con ogni probabilità, fortuito, anzi a noi pare che non dovesse essere nemmeno prevedibile. Ma, tranne questa lieve esaltazione strategica dell'avvenimento, esso venne generalmente giudicato e apprezzato nella sua giusta portata militare e psicologica.

***

La stampa tedesca, che non avrebbe avuto nessuna ragione di esagerare la preponderanza delle forze nemiche, quale era in realtà, per spiegare la subìta disfatta affermò invece — non concordemente, ma unanimemente — che la squadra britannica si componeva di 36 o 38 navi.

Certo essa fu tratta in inganno da notizie che le vennero fornite e alle quali doveva essere indotta a prestare cieca fede. Forse poteva esser lecito nel computo delle navi avversarie, alle quali la squadra germanica aveva dovuto tener testa, aggiungere alle forze navali dell'ammiraglio Sturdee quelle australiane e giapponesi che la ricercavano nel Pacifico. Ma dire e insistere su 36 navi può sembrare una millanteria, come se tante e non meno fossero ritenute necessarie dal nemico per affrontare esigue forze germaniche.

La " Vossische Zeitung " dell'11 dicembre scrive:

« Per la caccia alla nostra squadra di incrociatori venne chiamata a raccolta una forza, contro la quale la lotta non poteva offrire alcuna probabilità di successo. Non solo il numero delle navi (allude a 36 navi) ma la potenza delle artiglierie e la velocità conferivano alle navi britanniche una preponderanza che i nostri incrociatori non potevano vincere ».

La " Deutsche Tages Zeitung » più giustamente:

« L'attività dei nostri incrociatori oceanici non poteva avere dal corso degli avvenimenti una essenziale influenza. Essi dovevano presto o tardi trovare una fine, a causa della mancanza di una base navale o di un porto tedesco oltremare. Con orgoglio e gioia noi abbiamo seguito la valentìa della nostra gente sul mare, la abilità degli ufficiali e degli equipaggi dei nostri incrociatori oceanici. Essi hanno fatto sì che la Marina tedesca non possa temere alcun confronto sotto qualunque aspetto con qualsiasi Marina del mondo ».

La " Frankfurter Zeitung » dell'11 dicembre dice:

« L'Inghilterra ha mandato più che tre dozzine delle sue più moderne navi da guerra sotto il comando del Capo dello Stato Maggiore per combattere pochi incrociatori germanici, i quali per parecchi mesi e con vero successo avevano intercettato il commercio britannico.

« In parole semplici: la supremazia navale britannica accertata in questa guerra consiste tutta nel numero, e in questo accertamento è tutta la gioia e tutto l'orgoglio della nostra flotta.

« L'Inghilterra ha dovuto mandare una grossa parte dei suoi patrii incrociatori da battaglia e fare entrare in gioco una abile collaborazione con le marine alleate per distruggere la piccola divisione germanica, perchè il grande numero dei suoi incrociatori oceanici non bastava alla distruzione della piccola flottiglia tedesca.

« È forse nel piano dell'Ammiragliato inglese di indebolire la flotta da battaglia sulle coste delle isole britanniche e costringerla perciò alla inattività, per dar caccia frattanto ad un paio di incrociatori? Certamente che no. La attitudine difensiva della flotta inglese è per buona parte chiarita dall'attività dei nostri energici incrociatori oceanici. Il crescente malcontento nel popolo inglese che ha sacrificato miliardi per poter distruggere in pochi giorni o settimane il nemico sul mare, e la sempre acre critica alla tattica dell'Ammiragliato chiaramente dimostrano che finora il corso della guerra marittima è una amara delusione, quasi una offesa a quell'orgoglioso popolo marinaro.

« La guerra degli incrociatori nelle acque oltremare non poteva durare più a lungo. Le nostre forze, che fin dall'inizio del conflitto si trovavano in alto mare, erano deboli, ed è meraviglioso che esse siano ancora in parte in vita. La condizione, per lungo tempo attesa, per la quale il commercio e le comunicazioni del nostro nemico sui mari lontani divengano indisturbati, sarà tosto raggiunta. Per la decisione della nostra guerra, noi possiamo fare a meno di mettere a calcolo ciò. Che gli incrociatori oceanici venissero in rinforzo alla nostra flotta da battaglia non è nemmeno da pensarsi. L'incontestabile successo della flotta inglese nelle acque d'oltremare fu non solo comprato a caro prezzo, ma, se noi ci sforziamo a dominare il nostro sentimento, anche senza apprezzabili danni pratici per la lotta sul mare della nostra flotta.

« Il grandioso spettacolo della crociera dei nostri incrociatori ha rinforzato praticamente la nostra fiducia. Questa energia, non mai venuta meno durante lunghi mesi di privazioni, questa tranquilla fiducia nella nostra forza ci hanno svelato il campo, nel quale il popolo tedesco, nelle necessità

della guerra, rimane fermo ed irremovibile. E le granate che hanno distrutto gli incrociatori corazzati inglesi sulla costa cilena sono testimoni della preparazione della nostra flotta.

« Ma che avviene nelle acque patrie? L'Inghilterra non ha quasi altro pensiero che questo, che il Mare del Nord in una guerra deve necessariamente essere l'arena della flotta inglese, mentre le modeste navi tedesche sono appiattate in un angolo di Helgoland, sotto la protezione dei cannoni di quest'isola.

« Gli accordi anglo-russi provvedevano per una stretta sorveglianza del Mare Baltico. E che la Manica potesse essere qualche cosa d'altro che una indisturbata via di comunicazione marittima fra Inghilterra e Francia, veniva in mente a ben poche persone. Che cosa è invece accaduto? Le navi da guerra russe gelano lentamente nei nascosti canali delle loro coste; i golfi di Botnia e di Finlandia sono bloccati dalle mine tedesche, ed è chiusa l'entrata al porto di Libau immune dal gelo. Il Mare Baltico è quasi diventato un mare interno germanico. Il Mare del Nord è signoreggiato dalla flotta tedesca. Le sue rapide navi scorrono su e giù per esso e allontanano gli Inglesi dalla nostra costa; si insinuano tra i colossi muniti e li distruggono davanti ai loro nascondigli. Cerchi di mine tedesche circondano le isole inglesi, e con potenti esplosioni affondano grandi navi da guerra in uno spaventoso segreto. Il bombardamento di Yarmouth, la catastrofe dell'*Audacious*, lo spirito dei nostri sommergibili sono la risposta alla reboante vanteria del Ministro inglese e sono la distruzione dell'idea del dominio della flotta inglese nel Mare del Nord.

« Ma noi siamo andati anche un passo più in là: cannoni tedeschi dirigono le loro bocche sulla Manica. Noi non abbiamo ancora raggiunto la posizione dalla quale potremo dominare l'intero braccio di mare con la traiettoria delle nostre granate; ma siamo però andati così innanzi, che sotto la protezione del fuoco delle nostre batterie costiere i sommergibili tedeschi possono ancorare nella Manica.

« La Gran Bretagna si è incatenata col suo esercito alla sorte del nostro nemico del continente. I nostri sommergibili sono penetrati nelle membra del gigante britannico e lo attirano vicino a noi. E i cannoni costieri tedeschi fanno dimenticare che sia un'isola quella contro la quale noi facciamo

guerra. Noi non sappiamo che cosa può avvenire più in là, ma la paurosa ansia ed i folli discorsi che ascoltiamo dalla Gran Bretagna, ci lasciano *vedere che non è una guerra navale nel vecchio senso,* quella che noi abbiamo fatto nel Mare del Nord e nella Manica, e che l'Impero insulare ha afferrato l'intero significato di questa guerra.

« Non lasciamoci accecare da questi sentimenti della forza che a noi dà quest'ansia del nemico e sappiamo che il lavoro contro l'Inghilterra non è fatto che per metà; ma noi siamo sicuri di speranza perchè noi vediamo che il principio della signoria inglese del mare non si è avverato.

« Solo una vittoria potrebbe renderla vera. E noi vogliamo affrontare gioiosamente la lotta ».

Il "Lokal Anzeiger":

« Quel che è accaduto doveva accadere. Abbiamo perso le navi come abbiamo perso le colonie perchè non si poteva domandare l'impossibile nè alle nostre truppe delle colonie, nè alle nostre navi, sopraffatte da 38 contro 5.

« Ma non si può parlare di «successo britannico». Il successo importa uguaglianza negli antagonisti, nel numero e nella forza. E questa non esisteva alle Falkland, mentre era piena a Coronel e Coronel fu quindi un successo. Non vi fu grande gloria nel distruggere l'*Emden* e la Divisione navale nostra, ma fu grande merito che l'uno e l'altra avessero prima inflitto gravi danni al nemico ».

Considerazioni.

Abbiamo già espresso il nostro convincimento che l'incontro delle due squadre alle Falkland fosse fortuito, perchè ci pare che l'Ammiraglio inglese non poteva ragionevolmente attendersi che la squadra oceanica tedesca, che si sapeva inseguita nel Pacifico, che doveva aver la certezza di essere ricercata anche nell'Atlantico, scegliesse, come prima tappa della sua entrata in questo Oceano, un possedimento inglese e vi giungesse con tutte le forze. In altri termini non poteva l'ammiraglio Sturdee fare i conti su di un errore del nemico. Perchè a nostro modesto avviso fu un errore dell'ammiraglio von Spee giungere con tutte le sue forze sulle Falkland, quando doveva almeno sospettare che l'Inghilterra avesse preso mi-

sure energiche per rifarsi della piena vittoria che egli aveva riportata su di una squadra britannica. Non si meravigli il lettore di un tale errore; esso rientra nell'ordine di tutti gli altri che la Germania ha commesso prima e durante la titanica lotta che essa sostiene con grande valore, con eccelse virtù, ma con una confidenza in se stessa così spinta, da degenerare sovente in disprezzo dell'avversario, supponendolo sempre infinitamente inferiore a lei.

L'Ammiraglio tedesco non credette forse che in 38 giorni dalla sua vittoria di Coronel l'Inghilterra fosse già in forze presso C. Horn per attenderlo al varco; la rapidità delle mosse sarà stata anche per lui una caratteristica esclusivamente tedesca. Così egli non mandò un suo incrociatore veloce, il *Dresden* per esempio, ad esplorare, a riconoscere; egli capitò lì con tutte le sue navi, con la sicurezza, cioè, quasi assoluta di fare delle Falkland una temporanea base per rifornirsi; tutt'al più pensò forse di dovere combattere qualcuno di quegli incrociatori inglesi così poco protetti, così poco armati, tipi *Carnarvon*, *Cornwall*, *Monmouth*, *Good Hope* che l'Inghilterra aveva dislocato negli oceani allo scoppiare della guerra, e dei quali già due egli aveva sepolto nel mare.

Ma l'Inghilterra rapidamente, segretamente, aveva mandato due navi, due incrociatori da battaglia, capaci di aver ragione dei due incrociatori corazzati germanici, quando li avessero incontrati; non poteva però lusingarsi — per l'esperienza fatta con l'*Emden* e gli altri incrociatori corsari — che tale incontro avvenisse non appena i suoi incrociatori da battaglia fossero giunti alle Falkland per rifornirsi di carbone dopo una traversata di 14 000 miglia e unirsi alle altre navi. Chi pose l'ammiraglio Sturdee nel caso di rendere ancora più laconico il rapporto di Giulio Cesare al Senato romano: « Venni, vidi e vinsi » omettendo il « vidi », fu proprio l'ammiraglio tedesco.

L'esito del combattimento, come a Helgoland, come a Hook of Holland, come a Coronel, come nello scontro fra l'*Emden* e il *Sydney*, venne determinato dalla preponderanza delle forze, riassunta nel maggior calibro dei cannoni, nella velocità superiore e, in misura minore, nella più efficace protezione. Forse la guerra moderna dimostrerà che non il volume del fuoco, ma la qualità di esso, la grossezza del proietto, cioè, che colpisce è il fattore determinante della distruzione.

E dimostrerà forse ancora che la velocità è un elemento di primissimo ordine per l'attacco e la difesa, il quale può giustificare qualche lieve sacrifizio nel numero, non nel calibro, dei cannoni e nella corazzatura, ed è finora l'unico elemento difensivo efficace contro il sommergibile.

Una volta nei combattimenti navali le due parti contendenti ne uscivano generalmente malconce entrambe, e la vittoria spettava a quella che aveva sofferto i danni meno gravi; oggigiorno pare vi sia un vincitore che rimane quasi incolume, un vinto che è irremissibilmente distrutto se non si vuol salvare quando può, allontanandosi dal campo della battaglia.

A Helgoland si salvano dalla distruzione soltanto quelle navi germaniche che possono avvicinarsi al raggio di protezione delle loro basi, là dove il nemico non può avventurarsi; le rimanenti vengono distrutte: dalla parte inglese solo l'*Arethusa* e un c. t. sono danneggiati.

A Hook of Holland tutte le navi — c. t. — germaniche che prendono parte all'azione, sono distrutte; nessun danno per gli Inglesi. A Coronel l'*Otranto* e il *Glasgow* si salvano allontanandosi, il *Good Hope* e il *Monmouth* sono distrutti; le navi germaniche ne escono incolumi o quasi.

Alle Falkland si salva il solo *Dresden* perchè riesce a fuggire e a non farsi raggiungere; le altre navi tedesche sono tutte distrutte, quelle britanniche quasi non hanno danni nel materiale, e nel personale lievissime perdite.

Naturalmente ciò è accaduto per la grande potenza distruttiva degli odierni mezzi guerreschi di offesa, e per la sproporzione nelle forze che si sono combattute, sproporzione non sempre quantitativa, ma più sovente qualitativa, determinata esclusivamente dal maggior calibro dei cannoni e dalla maggior velocità. E sarà difficile che una sproporzione simile, più o meno accentuata, non si riscontri in qualunque composizione di forze navali che si combattano e che i mezzi di distruzione non si facciano sempre più potenti.

Quale la conseguenza della battaglia delle Falkland?

La quasi completa soppressione della guerra di corsa, della guerra al commercio da parte della marina germanica.

Di incrociatori tedeschi, tolti quegli ausiliari, negli oceani non rimangono più che il *Karlsruhe*, il *Dresden* e forse il *Bremen*, del quale però non si è sentito mai parlare, tranne

che allo inizio delle ostilità. Distrutti: l'*Emden*, il *Königsberg*,[1] il *Leipzig*, il *Nürnberg*, internato il *Geier*.

Degli incrociatori ausiliari rimangono: il *Kronprinz*, il *Prinz Eitel Friedrich*, il *Kormoran*; del quale ultimo si seppe che, rifugiatosi a Guam nell'isole Marianne (o dei Ladroni), gli fu imposto dal governo nordamericano di lasciare quel porto entro 24 ore, altrimenti sarebbe stato internato.

Vennero distrutti in combattimento il *Kaiser Wilhelm der Grosse*, il *Cap Trafalgar*; e il *Berlin*, che pare accertato seminasse mine nel Mare del Nord è adesso internato a Trondhjem, dove si rifugiò per sfuggire all'inseguimento di incrociatori britannici.

Il traffico marittimo inglese potrebbe dirsi ora quasi libero sui mari; ma i sommergibili tedeschi sono andati a insidiarlo sulle coste inglesi. Di questa minaccia abbiamo già detto più innanzi; qui ripetiamo che essa non ci pare possa essere tradotta in atto dal sommergibile attuale e abbia l'aria di volere intimidire più di quanto possa realmente nuocere.

---

[1] Il "Morning Post" del 23 dicembre riferì alcuni particolari sull'imbottigliamento del *Königsberg* nel fiume Rufigi, dati dall'equipaggio di uno dei piroscafi, il *Newbridge*, che fu affondato alla foce del fiume. Per quella circostanza sul piroscafo vennero imbarcati marinai da guerra ed esso fu portato, con tutto il suo carico di carbone, nel posto nel quale doveva affondare e lì, dopo che la gente lo ebbe abbandonato, vennero fatte esplodere tre cariche di fulmicotone preventivamente sistemate nella stiva. Altri due piroscafi, oltre il *Newbridge*, furono affondati, così da ostruire completamente l'unico canale libero. Ma mentre i marinai da guerra facevano ritorno su due lance a bordo delle loro navi, l'equipaggio del *Königsberg* aprì contro loro il fuoco e rimasero uccisi i due padroni delle lance.

Secondo altre informazioni si era riusciti a cannoneggiare la nave (la quale si era tutta ricoperta di rami di palma per mascherarsi) così da distruggerla completamente.

LE NAVI PERDUTE E LE CAUSE

Qui appresso — con le direttive già esposte nei precedenti fascicoli — diamo le due tabelle relative alle navi perdute o inutilizzate dall'inizio del conflitto al 15 gennaio 1915. Fra le navi inutilizzate computiamo la corazzata *Audacious* inglese e la *Jean Bart* francese, perchè al 15 gennaio di quest'anno esse erano con ogni probabilità ancora inutilizzate.

Comprendiamo tra le navi perdute l'incrociatore germanico *Friedrich Karl* perchè non ci pare dover mettere in dubbio una notizia che, ripetuta da tutta la stampa, ebbe conferma dal Ministro della Marina francese.

Non abbiamo, invece, nella tabella incluso l'incrociatore da battaglia turco *Sultan Selim Javutz* (ex *Goeben*) perchè, proprio di questi giorni, notizie — in verità non molto attendibili generalmente — dicevano che esso incrociava, scortato da c. t., alla imboccatura del Bosforo nel Mar Nero.

Le perdite appaiono piuttosto rilevanti, come numero; ma effettivamente esse non menomano la potenzialità navale nè assoluta nè relativa delle Marine belligeranti. La sola perdita rilevante è l'*Audacious* e l'inutilizzazione più notevole il *Jean Bart;* poi la perdita delle due corazzate inglesi *Bulwark* e *Formidable.* Il rimanente o sono siluranti o navi di assai scarso valore bellico per tipo e spesso anche per vetustà.

***

Rispetto al tonnellaggio l'arma che ha più distrutto è il siluro. Questa è difatti la percentuale del tonnellaggio distrutto o inutilizzato dalle varie armi:

Siluro . .	44,6	per cento
Cannone .	35,6	»
Mine . . .	19,6	»
Sperone . .	0,2	»

Ma rispetto al numero delle navi il cannone ha ancora una indiscussa supremazia:

Cannone. .	53,8	per cento
Siluro . .	27,8	»
Mine . . .	16,6	»
Sperone .	1,8	»

Questa supremazia a nostro avviso si conserverà almeno per lungo tempo ancora, perchè l'attuale successo del siluro è specialmente dovuto alle speciali caratteristiche della guerra nel Mare del Nord, guerra di schermaglie e quindi non risolutiva.

E inoltre il sommergibile ha spiegato in guerra un'azione prima non sospettata nè intravista dai più. È nato così un nuovo mezzo di offesa, dimostratosi potente nella pratica, senza che si fosse preparati a difendersene e tanto meno ancora a controbatterlo, chè i nuovi mezzi guerreschi di cui dispongono oggi le marine non sono efficaci alla bisogna.

Ma sarà sempre così?

A noi non pare. Non già che la difesa contro la novissima arma possa trovarsi nel rendere la nave più protetta dalle offese del siluro: chè questo a noi sembra un problema d'ingegneria navale molto arduo, tanto più essendo relativamente assai facile accrescere la carica esplosiva di un siluro, frustrando così, con l'accresciuta potenza dell'esplosione, gli espedienti difensivi della nave.

Ma ci pare invece possibile rendere più difficile, o almeno più limitato, l'impiego del siluro dal sommergibile, così come p. e. i cannoni a tiro rapido l'hanno reso più difficile e più limitato dalla torpediniera e dal c. t.

Tipo di nave	Nome	Data del varo	Tonnellaggio	Velocità nodi	Affondata per	Affondata dal	Località	Data
GRAN BRETAGNA.								
Corazzata monoc	**Audacious**	1912	23 400	22	urto contro mina	—	N. Scozia	28 ottobre 1914
Corazzata. . . .	**Bulwark**	1899	15 250	18	esplosione fortuita	—	Sheerness	26 novem. 1914
Corazzata. . . .	**Formidable**	1898	15 240	18	siluramento	Sommerg. germ. **U (?)**	Manica	1 gennaio 1915
Incroc. corazzato .	**Aboukir**	1900	12 200	21	siluramento	Sommerg. germ. **U 9**	20 miglia circa a NW di Hook of Holland	22 settem. 1914
Incroc. corazzato .	**Hogue**	1900	12 200	21	siluramento	Sommerg. germ. **U 9**		22 settem. 1914
Incroc. corazzato .	**Cressy**	1899	12 200	21	siluramento	Sommerg. germ. **U 9**		22 settem. 1914
Incroc. corazzato .	**Good Hope**	1901	14 300	23	cannoneggiamento	Incroc. germ. **Scharnhorst, Gneisenau.**	Combattimento di Coronel (Cile)	1 novem. 1914
Incroc. corazzato .	**Monmouth**	1901	9 950	23	cannoneggiamento			1 novem. 1914
Incroc. leggero .	**Amphyon**	1911	3 600	26	urto contro mina	—	Estuario del Nore	6 agosto 1914
Incroc. leggero. .	**Pathfinder**	1914	3 000	25	siluramento	Sommerg. germ. **U 21**	20 miglia costa E. Inghilt.	7 settem. 1914
Incroc. protetto .	**Hawke**	1891	7 450	19	siluramento	Sommerg. germ. **U 9**	Mare del Nord	15 ottobre 1914
Incroc. protetto .	**Hermes**	1898	5 700	19	siluramento	Sommerg. germ. **U** (?)	Stretto di Dover	31 ottobre 1914
Cannoniera . . .	**Pegasus**	1897	2 200	20	cannoneggiamento	Incroc. german. **Königsberg**	Zanzibar	19 settem. 1914
Cannoniera . . .	**Niger**	1892	820	22	siluramento	Somm. germ. **U** (?)	Deal (N. di Dover)	12 novem. 1914
Sommergibile . .	**E 3**	1912	740	16/10	cannoneggiamento	Incroc. germ. **Strassburg** e **Stralsund**	Sud Mare del Nord	18 ottobre 1914
Sommergibile . .	**D 5**	1911	500	15/10	urto contro mina	—	presso costa E Inghilterra	3 novem. 1914
Sommergibile . .	**A E 1**	1913	780	16/10	causa fortuita ignota	—	—	? 1914
Dragamine . . .	**Speedy**	1889	800	18	urto contro mina	—	30 miglia costa E. Inghilt.	3 settem. 1914
FRANCIA.								
Corazz. monoc.. .	**Jean Bart**	1911	23 500	23	siluramento	Somm. aust.-ung. **U 12**	Canale di Otranto	21 dicemb. 1914
Cannoniera . . .	**Zélée**	1899	647	13	cannoneggiamento	Incroc. germ. **Scharnhorst** e **Gneisenau**	Papeete (Is. Tahiti)	22 settem. 1914
Cacciatorpediniere	**Mousquet**	1901	303	27	cannoneggiamento	Incroc. germ. **Emden**	Penang (Malacca)	28 ottobre 1914
Sommergibile . .	**Curie**	1910	400	12/8	cannoneggiamento	Forti di Pola	Porto di Pola	21 dicemb. 1914
Sommergibile . .	**Saphir**	1907	450	11,5/9	cannoneggiamento	—	Dardanelli	15 gennaio 1915
RUSSIA.								
Incroc. corazzato .	**Pallada**	1906	8 000	21	siluramento	Sommerg. germ. **U 26**	Mar Baltico	11 ottobre 1914
Incroc. protetto .	**Shemtshug**	1903	3 180	24	silur. e cannoneg.	Incroc. germ. **Emden**	Penang (Malacca)	28 ottobre 1914
Cannoniera . . .	**Donetz**	1887	1 250	12	siluramento	C. t. turchi	Porto Odessa	29 ottobre 1914
Cacciatorpediniere	**Putschine**	1906	350	26	cannoneggiamento	Incroc. turco **Sultan Selim Javuz.**	Mar Nero	30 ottobre 1914
Posa-mine . . .	**Pruth**	1879	5 000	9	cannoneggiamento	Reparto turco	Mar Nero	29 ottobre 1914
GIAPPONE.								
Incroc. protetto .	**Takashiko**	1885	3 700	17	urto contro mina	—	Baia di Kiao-Ciao	17 ottobre 1914
Cacciatorpediniere	**Shirotaye**	1904	380	29	cannoneggiam. (?)	Tiro forti german. (?)	Baia di Kiao-Ciao	4 settem. 1914
Torpediniera . .	33	1900-903	80	24	urto contro mina	—	Baia di Kiao-Ciao	12 novem. 1914

Incroc. corazzato .	**Yorck**	1904	9 500	21	urto contro mina	—	B. di Jade (Wilhelmshaven)	4 novem. 1914
Incroc. corazzato .	**Scharnhorst**	1906	11 600	23	cannoneggiamento	Forze navali inglesi	Combat. alle isol. Falkland	8 dicemb. 1914
Incroc. corazzato .	**Gneisenau**	1906	11 600	22	cannoneggiamento	Forze navali inglesi	Combat. alle is. Falkland	8 dicemb. 1914
Incroc. corazzato .	**Friedr. Karl**	1902	9 000	21	urto mina	—	Baia di Jade (?)	(?) dicem. 1914
Incroc. leggero. .	**Magdeburg**	1911	4 550	28	incaglio e cannon.	Incroc. russi **Pallada** e **Bogatyr**	Is. Odensholn (G. Finlandia)	27 agosto 1914
Incroc. leggero. .	**Köln**	1909	4 350	27	cannoneggiamento	Incroc. da batt. inglesi	Baia di Helgoland	28 agosto 1914
Incroc. leggero. .	**Mainz**	1909	4 350	27	cannoneggiamento	Incroc. da batt. inglesi	Baia di Helgoland	28 agosto 1914
Incroc. leggero. .	**Ariadne**	1900	2 650	22	cannoneggiamento	Incroc. da batt. inglesi	Baia di Helgoland	28 agosto 1914
Incroc. leggero. .	**Emden**	1908	3 650	24	cannoneggiamento	Incroc. austral. **Sydney**	Cocos (is. Keeling)	10 novem. 1914
Incroc. leggero. .	**Königsberg**	1905	3 400	24	imb. fiume Rufigi	Incroc. ingl. **Chatham**	Africa Or. Tedesca	30 ottobre 1914
Incroc. leggero. .	**Leipzig**	1905	3 250	23	cannoneggiamento	Forze navali inglesi	Combat. alle is. Falkland	8 dicemb. 1914
Incroc. leggero. .	**Nürnberg**	1906	3 470	23	cannoneggiamento	Forze navali inglesi	Combat. alle is. Falkland	8 dicemb. 1914
Incroc. leggero. .	**Hela**	1895	2 040	19	siluramento	Sommerg. inglese **E 9**	6 miglia S. Helgoland	13 settem. 1914
Cannoniera . . .	**Geier**	1894	1 630	15	disarmata	—	Isole Hawai (Honolulu)	primi nov. 1914
Cannoniera . . .	**Kormoran**	1892	1 630	15	distruzione volont.	—	Tsing-Tao	primi nov. 1914
Cannoniera . . .	**Iltis**	1898	900	14	distruzione volont.	—	Tsing-Tao	primi nov. 1914
Cannoniera . . .	**Tiger**	1899	900	14	distruzione volont.	—	Tsing-Tao	primi nov. 1914
Cannoniera . . .	**Jaguar**	1898	900	14	distruzione volont.	—	Tsing-Tao	primi nov. 1914
Cannoniera . . .	**Luchs**	1899	900	14	distruzione volont.	—	Tsing-Tao	primi nov. 1914
Cannoniera . . .	**Moewe**	1906	650	9	cannoneggiamento	Incroc. ingl. **Pegasus**	Zanzibar	9 agosto 1914
Cacciatorpediniere	**V. 187**	1910	650	32	cannoneggiamento	C. t. inglesi e **Arethusa**	Baia di Helgoland	28 agosto 1914
Cacciatorpediniere	**S. 126**	1905	485	26	siluramento	Sommerg. inglese **E 9**	12 migl. NE is. Schiermonnikoog	6 ottobre 1914
Cacciatorpediniere	**S. 115**	1903	420	26	cannoneggiamento			
Cacciatorpediniere	**S. 117**	1903	420	26	cannoneggiamento	Incroc. ingl. **Undaunted** e 4 c. t.	Presso costa olandese	17 ottobre 1914
Cacciatorpediniere	**S. 118**	1903	420	26	cannoneggiamento			
Cacciatorpediniere	**S. 119**	1903	420	26	cannoneggiamento			
Cacciatorpediniere	**S. 90**	1899	400	26	urto mina	—	Mar della Cina	21 settem. 1914
Cacciatorpediniere	**Taku**	1898	280	30	distruzione volont.	—	Tsing-Tao	primi nov. 1914
Cacciatorpediniere	**S 124**	1904	465	27	urto col piroscafo danese *Dane*	—	Mar del Nord	22 novemb. 1914
Sommergibile . .	**U 15**	1911	300	13/8	cannoneggiamento	Incr. ingl. **Birmingham**	Presso costa E. Inghilterra	9 agosto 1914
Sommergibile . .	**U 18**	1912	450	14/9	speronamento	(?)	Nord Scozia	23 novem. 1914

AUSTRIA-UNGHERIA.

Incroc. protetto .	**K. Elisabeth**	1890-06	4 000	19	distruzione volont.	—	Tsing-Tao	primi nov. 1914
Incroc. protetto .	**Zenta**	1897	2 350	20	cannoneggiamento	Squadra francese	Presso P.ta Ostro (Bocche di Cattaro)	17 agosto 1914

TURCHIA.

Corazzata. . . .	**Messudije**	1874-03	9 250	17	siluramento	Sommergib. ingl. **B 11**	Dardanelli	13 dicem. 1914
Cannoniera . . .	**Berak-Reis**	1913	560	14	distruzione volont.	—	Cesmè (Asia Minore)	2 novemb. 1914

N. delle navi e tonnellaggio distrutte	Inghilterra		Francia		Russia		Giappone		Germania		Austria Ungheria		Turchia		TOTALE	
	N. navi	Tonnellaggio	N. navi	Tonnellaggio	N. navi	Tonnellaggio	N. navi	Tonnellaggio	N. navi	Tonnellaggio	N. navi	Tonnellaggio	N. navi	Tonnellaggio	N. navi	Tonnellaggio
Cannone	4	27 190	4	1800	2	5 356	1	380	17	56 150	1	2 350	—	—	29	93 226
Siluro — cacciatorpediniere	—	—	—	—	1	1 250	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1 250
Siluro — sommergibili	8	68 810	1	23 500	1	8 000	—	—	2	2 525	—	—	1	9250	13	112 085
Siluro — navi	—	—	—	—	1	3 180	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3 180
Mine	4	28 300	—	—	—	—	2	3 780	3	18 900	—	—	—	—	9	50 980
Sperone	—	—	—	—	—	—	—	—	1	450	—	—	—	—	1	450
Casi fortuiti	2	15 980	—	—	—	—	—	—	1	465	—	—	—	—	3	16 445
Distruzione volontaria	—	—	—	—	—	—	—	—	6	5 510	1	4 000	1	560	8	10 070
Disarmo	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1 630	—	—	—	—	1	1 630
	18	140 280	5	25 300	5	17 786	3	4 160	31	85 630	2	6 350	2	9810	66	289 316

LA GUERRA AEREA

ATTRAVERSO I MARI

Una caratteristica nella guerra aerea, che ha cominciato a delinearsi negli ultimi mesi dello scorso anno, va a mano a mano affermandosi: alle azioni offensive isolate dei mezzi aerei subentrano quelle collettive, condotte con criteri tattici.

Così il 21 novembre del 1914, tre aeroplani inglesi, guidati da piloti navali, attaccano in successione la fabbrica germanica di dirigibili a Friedrichshafen; il 25 dicembre, sette idrovolanti britannici, trasportati da navi da guerra e da queste ricuperati al ritorno, gettano bombe sulla piazza marittima di Cuxhaven; il 10 gennaio 1915, quattro aeroplani tedeschi provenienti da diverse direzioni convergono su Dunkerque e lo attaccano, mentre un quinto, più lungi, che non prende parte all'attacco, sta pronto per volare contro qualche aeroplano avversario che possa innalzarsi per contrastare l'azione dei quattro. Quel giorno stesso però erano prima stati avvistati 12 o 16 aeroplani germanici (si dice sempre di Taube, ma più spesso sono Aviatik) sulla Manica che pareva dirigessero su Londra, ma, forse sconsigliati dalle condizioni atmosferiche, sembra ripiegassero per attaccare Dunkerque, i dintorni e qualche altro punto della costa.

Ben poco può dirsi dei risultati che conseguono questi attacchi. Certo essi incutono un grande spavento nelle popolazioni, ma dal punto di vista militare non possono avere finora che limitati obiettivi.

Sarà così però quando questi attacchi verranno compiuti contemporaneamente da diecine e diecine e forse centinaia di apparecchi?

Tanto più che l'esperienza sembra abbia dimostrato che al di là di 1800 m. un aeroplano può ritenersi sicuro dalle offese provenienti dai cannoni antiaerei.

Un capo squadriglia tedesco di aeroplani, in una intervista concessa ad un corrispondente del "New York Times", disse che volando in circolo sopra una batteria antiaerea a distanza dai 1800 ai 2000 metri si è quasi sicuri di non essere colpiti. Ma viceversa il generale von Länish disse allo stesso corrispondente che il cannone antiareo germanico ha una portata di 8000 m. e che un aviatore francese fu abbattuto mentre volava a 2500 m. di altezza.

***

Un altro fatto che dà luogo a molte ipotesi è il mancato *raid* degli Zeppelin su Londra. Non già che esso fosse annunciato ufficialmente, ma era atteso come cosa certa e i Londinesi se l'aspettavano di notte in notte e vi si erano — e sono — preparati, in ogni modo: dal tenere oscura la città, fino alla sistemazione di cannoni antiaerei sui punti più elevati.

Ma la cattiva stagione, le notti lunghe (condizioni entrambe favorevoli, dicesi, all'azione dei dirigibili i quali, per il grande bersaglio che presentano, debbono agire di notte o con tempo nebbioso o alla pioggia quando le nuvole sono molto basse sulla terra, per non essere visti, e abbassarsi solo nel momento di gettare la bomba) volgono alla fine e l'attacco non è ancora avvenuto.

Secondo alcuni, ciò deriva dalla posizione geografica relativa dei belligeranti; perchè gli Zeppelin, per quanto grandi e perfetti, non possono ancora arrischiarsi impunemente a compiere i 1200 km. che occorrono come minimo per compiere l'attacco e ritornare alle basi. Le cose cambieranno quando — si dice — sulla costa belga saranno impiantate ben protette tettoie per gli Zeppelin.

Invece, secondo una corrispondenza da Friedrichshafen al "Chicago Tribune", i 31 dirigibili che oggi possiede la Germania non sarebbero adatti a portare offese gravi nel cuore dell'Inghilterra; e nella fabbrica di Friedrichshafen si stanno invece costruendo gigantesche aeronavi di 366 m. di lunghezza e 3 motori di 800 cav. ciascuna, sulle quali è scritto « Per Londra » e che potranno portare ognuna buon numero di bombe (50, scrive il corrispondente, non meno efficaci negli effetti delle granate del famoso obice tedesco!). Quando si avranno dodici di queste navi aeree, allora accadrà il *raid*.

Ma non su Londra, si dice da altri, bensì sulle navi britanniche che saranno venute fuori per combattere un grosso reparto di forze germaniche il quale così servirebbe da esca.

Pure ammettendo una certa esagerazione nelle notizie date su questo tipo di Zeppelin gigantesco, il fatto che aviatori navali inglesi siano andati ad attaccare Friedrichshafen potrebbe essere in relazione con la costruzione di nuovi dirigibili più potenti.

Questa incursione aerea dette luogo a proteste da parte della Svizzera ai governi francese ed inglese, perchè gli aviatori, partiti da territorio francese, avevano nel loro tragitto aereo attraversato un tratto di territorio svizzero.

Entrambi i governi risposero scusandosi ed assicurando che ciò era accaduto per inavvertenza degli aviatori e contrariamente alle istruzioni loro date. Ma l'Inghilterra aggiunse: « Il governo britannico desidera di valersi di questa opportunità per stabilire che gli ordini dati agli aviatori e le espressioni di rammarico per l'inosservanza di tali ordini non devono essere interpretati come un riconoscimento da parte del governo britannico della esistenza di una sovranità dell'aria ».

Il Governo federale, ringraziando delle risposte avute, faceva rilevare a quello inglese che, appunto perchè le leggi del diritto internazionale non riconoscono alcun limite alla sovranità dell'aria, reclamava completa questa sovranità.

Altre proteste furono mosse nella stampa tedesca contro il Ministro plenipotenziario britannico in Isvizzera, accusandolo di averne violata la neutralità perchè, nei primi di novembre, si era recato a Romanshorn (sul lago di Costanza) ed era salito sul campanile della chiesa dal quale si può scorgere Friedrichshafen sulla sponda germanica del lago. Ma sembra sia risultato trattarsi semplicemente di una gita, e che proprio in quel giorno il tempo era nebbioso per cui non poteva scorgersi dal campanile della chiesa la sponda tedesca del lago di Costanza, dove sorge la fabbrica.

***

Non è ancora risoluta la questione del carattere giuridico dello spazio, ed i giuristi sono divisi, in parte a favore di un diritto di proprietà dell'atmosfera, in parte assolutamente contrari, assimilando questa all'alto mare.

In particolare, la questione del passaggio di aeronavi militari sopra il territorio di Stati neutri è stata trattata dal Fauchille nel suo « Rapport à l'Institut de Droit International sur le régime des aérostats en temps de guerre » presentato alla sessione dell'Istituto a Madrid nel 1911; ed egli l'ha risolta negando alle aeronavi il diritto di circolare nell'atmosfera di quegli Stati, senza la loro autorizzazione. Ma, naturalmente, non si tratta di una regola accettata.

Probabilmente si giungerà in avvenire ad una estensione del diritto marittimo di guerra, alla guerra aerea; ed in tal caso si applicheranno, per analogia, principî analoghi a quelli stabiliti per le acque territoriali.

LA GUERRA NELLE COLONIE

Il periodo a cui si riferisce il presente fascicolo è caratterizzato, per quanto riguarda gli avvenimenti relativi alle colonie degli Stati belligeranti, da tre fatti.

L'uno — che se non ha relazione con le operazioni di guerra, è però di questa una diretta conseguenza — è la proclamazione, avvenuta il 17 dicembre, del protettorato inglese sull'Egitto. Di quest'atto — il quale, ponendo fine ad una artificiosa situazione internazionale, aggiunge di diritto, se pur già così era di fatto, una nuova terra all'impero coloniale inglese — non è còmpito nostro occuparci. Ci sarà forse necessario, invece, intrattenerci per l'avvenire delle conseguenze che esso potrà avere nel corso della guerra.

Il secondo fatto è la fine della ribellione nel Sud-Africa — dovuta alla energia (che il " Berliner Tageblatt " chiama « terrorismo ») del Governo dell'Unione — ed ottenuta più rapidamente di quanto le previsioni non facessero ritenere; con la probabile conseguenza, non appena compiuta la pacificazione interna, di una più efficace azione contro l'Africa S W germanica.

Terza caratteristica di questo periodo è la stasi — più o meno completa — nella lotta per la conquista delle colonie tedesche in Africa. O perchè le forze avversarie sono impegnate nel proprio territorio, come è il caso delle ostilità tra l'Unione Sud Africana e l'Africa S W tedesca; o perchè la difesa germanica è potentemente organizzata — come nell'Africa orientale e nel Camerun — la situazione, salvo qualche lieve progresso degli alleati in quest'ultima colonia, si può dire stazionaria.

Nè è difficile prevedere che, per lungo tempo ancora, continuerà invariata.

Camerun.

Secondo i rapporti pervenuti il 19 novembre al « Colonial Office », il 13 dello stesso mese erano stati ultimati i preparativi per una più vasta azione nel settore costiero a N e N W di Duala. Dopo un bombardamento compiuto dalle artiglierie dell'incrociatore francese *Bruix* e del yacht *Ivy* del Governo della Nigeria, forze di marina occuparono Victoria, il porto di Buea, sede del Governo tedesco della Colonia. Nello stesso giorno una colonna franco-inglese, avanzando lungo la linea ferroviaria di Bonaberi, respinse il nemico a W, ed occupò Mujuka a 50 miglia da questa città. Contemporaneamente forze franco-inglesi, procedendo da diversi punti, puntavano su Buea, che venne occupata il 15 novembre. Le perdite inglesi furono lievissime, non ostante l'ampiezza delle operazioni.

Alla frontiera settentrionale, lungo il confine con la Nigeria, le truppe germaniche eseguirono frequenti incursioni, se pure di scarsa importanza, nel territorio inglese; talune, come quella compiuta a Danau (a 25 miglia a E di Ikom sul fiume Cross) con esito favorevole alle forze attaccanti.

Da un successivo rapporto, pervenuto il 13 dicembre, si è appreso che gli Inglesi continuarono ad avanzare al Nord di Bonaberi, sostenendo uno scontro il 5 dicembre a Lum (20 miglia a N di Mujuka, sopra ricordata), ed occupando, il 10 dicembre, anche l'ultimo tratto dalla ferrovia a N di Bonaberi. Si arrese anche, nello stesso tempo, una città indigena di qualche importanza — Bare — poco lungi dal termine della ferrovia stessa.

Alle frontiere di N e N W continuarono frequenti scaramucce, con vario esito, senza conseguenze apprezzabili.

Più attivi si dimostrarono, invece, i Tedeschi nelle vicinanze di Edea (importante stazione della linea ferroviaria di Duala, a circa 60 miglia dalla costa, sul fiume Sanaga, ed occupata, come dicemmo, il 26 ottobre dalle truppe francesi). Il 26 novembre attaccarono le forze francesi, nei pressi della città, con qualche successo, infliggendo loro perdite.

Più recentemente — il 9 gennaio — fu annunziato ufficialmente al Governo francese che i Tedeschi avevano rinnovato un violento attacco a Edea, respinti, però, con perdite di un centinaio di uomini tra europei ed indigeni.

***

Frattanto il « Colonial Office » ha, in data 21 dicembre, comunicato alla Camera di commercio di Liverpool che il Governo inglese ha deciso di riaprire al commercio inglese il porto di Duala lasciando provvisoriamente le precedenti tariffe doganali dei Tedeschi, con opportuni temperamenti, ed applicando, per la parte penale, la legislazione doganale della Nigeria.

Incursioni tedesche nell'Angola.

Abbiamo altra volta accennato alle voci di incursioni tedesche nella colonia portoghese dell'Angola, confinante a S con l'Africa S W germanica. Tali voci si sono rinnovate più insistenti, finchè ai primi di dicembre si è annunziato che il console tedesco a Loanda aveva presentato al governatore portoghese scuse formali per invasioni compiute dalle truppe tedesche nel territorio di quella colonia.

Gli sconfinamenti dei Tedeschi nei territori portoghesi dell'Africa si dicevano essere stati tre: uno sulla riva orientale del lago Nyassa (Mozambico); un secondo a Cuangar sul fiume Cuango; un terzo e più importante, alla fine di novembre, a Naulila, sulla frontiera tedesco-portoghese, ciascuno terminato con lievi perdite da ambo le parti e con la ritirata delle truppe germaniche.

Un comunicato del Governo portoghese del 26 dicembre ha confermato la notizia di un attacco a Naulila il 18 dello stesso mese da parte di 2000 Tedeschi. Il comandante delle truppe portoghesi aveva giudicato opportuno ritirarsi su posizioni strategiche in attesa di rinforzi. Più tardi ha precisato di avere perduto nello scontro nove ufficiali. Tale avvenimento va connesso ad altre notizie, secondo le quali una spedizione portoghese sarebbe entrata in territorio tedesco, respinta vigorosamente dalle truppe germaniche, tanto che i Portoghesi avrebbero dovuto abbandonare la piazzaforte di Naulila.

***

Il 2 dicembre il Presidente del Consiglio portoghese ha annunciato alle due Camere che erano state preparate quattro spedizioni per rinforzare le truppe dell'Angola.

A conferma di ciò, da Lisbona il 14 gennaio si è data notizia dell'arrivo dei contingenti di rinforzo nell'Angola senza incidenti.

In Germania si continua a smentire ogni iniziativa di invasione della colonia portoghese e si sostiene che gli incidenti avvenuti sono conseguenza del non essere i confini ancora esattamente stabiliti

Insurrezione negli Stati dell'Unione sud-africana.

Abbiamo detto, nel precedente fascicolo, di una convenzione che sarebbe stata fatta tra il governatore dell'Africa S W germanica ed il ribelle Maritz. Il giornale " Volksten " di Pretoria ha poi pubblicato gli articoli di cui consterebbe tale convenzione, con i seguenti punti fondamentali: riconoscimento dei ribelli come truppe regolari, per parte dei Tedeschi; riconoscimento dello Stato o degli Stati indipendenti che sorgessero dalla insurrezione; occupazione, da parte di questo o di questi Stati, della baia di Delagoa; occupazione, da parte della Germania, della baia di Walfish e delle isole fronteggianti l'Africa S W tedesca; riconoscimento del corso del fiume Orange come confine verso i possedimenti germanici.

Non è dato evidentemente potersi assicurare della autenticità di tale convenzione. Ha invece carattere ufficiale una dichiarazione, pubblicata l'8 dicembre dal Governo tedesco a Berlino, in seguito alla preghiera dei Boeri insorti di chiarire l'attitudine della Germania di fronte all'Unione. Tale dichiarazione comincia con l'affermare che il Governo dell'Unione, per giustificare di fronte alle popolazioni di razza olandese, in maggioranza contrarie alla guerra l'invasione dei possedimenti tedeschi, aveva insinuato essere intendimento della Germania assalire gli Stati del Sud-Africa, per formarne una colonia. E soggiunge: « Il Governo tedesco

non ha mai avuto il desiderio o l'intenzione di occupare provvisoriamente o definitivamente il territorio della Unione sud-africana. Ove il Governo dell'Unione si astenga da ogni nuova azione militare contro il territorio tedesco e sgomberi le regioni già occupate, il Governo germanico è pronto ad assicurare che nessuna specie di ostilità sarà intrapresa contro l'Unione sud-africana. Se i sudditi sud-africani riuscissero poi a costituire uno Stato indipendente, la Germania lo riconoscerebbe e ne rispetterebbe la indipendenza politica e l'integrità territoriale ».

Del resto, data la sconfitta del Maritz, e dato il carattere degli altri moti dovuti specialmente al De Wet e al Beyers — i quali erano, secondo riteniamo, estranei ad accordi con la Germania — l'atteggiamento di quest'ultima, nei riguardi della insurrezione, assume ben poco valore.

***

Il proclama del Governo dell'Unione — in data 12 novembre — che stabiliva, come abbiamo detto altra volta, un termine per l'accettazione delle sottomissioni dei ribelli, ebbe rapidi e notevoli effetti. Secondo notizie ufficiali da Pretoria del 21 novembre, già nel giorno successivo alla pubblicazione del proclama varii gruppi di ribelli, specialmente appartenenti al corpo di recente sconfitto dal generale Botha, depongono le armi. Nei giorni seguenti, mentre il generale De Wet, incalzato dalle truppe del Governo si ritira, altri numerosi nuclei di armati fanno atto di sottomissione, e, con essi, due figli del generale.

Frattanto gli avvenimenti precipitano e la repressione dei moti — condotta con maggiore energia dal Governo, falliti i tentativi di pacificazione — si avvicina rapidamente al suo termine. Numerose colonne di truppe fedeli affrontano quasi cotidianamente bande di insorti, che, sopraffatti dal numero, sono sconfitti e catturati. Ogni giorno si annunzia da Pretoria l'esito fortunato di qualcuno di tali scontri, che è certamente superfluo segnalare.

Ricorderemo soltanto che il 22 novembre. si annunzia che il generale De Wet è inseguito dal colonnello Manie Botha, mentre è rimasto con soli 25 seguaci e tenta di salvarsi attraversando il fiume Vaal. Il 23 è comunicata la cat-

tura di un altro suo figlio. Solo il giorno 24, si parla di uno scontro favorevole agli insorti presso Hammanskraal (28 miglia a N di Pretoria) dove le truppe del Governo vengono respinte.

Cattura di De Wet.

Il 2 dicembre viene ufficialmente annunziato che il generale De Wet è stato fatto prigioniero. È superfluo accennare alla soddisfazione nella opinione pubblica inglese per questo avvenimento che significa virtualmente la fine della insurrezione.

De Wet aveva iniziato la sua azione contro il Governo alla fine di ottobre, impadronendosi di alcune linee ferroviarie e di armi appartenenti a componenti la difesa locale. Dapprima il Governo aveva cercato una conciliazione, incaricandone un eminente olandese dell' Orange — probabilmente il generale Hertzog — ma i tentativi erano falliti. Il generale Botha aveva allora disposto una energica offensiva, che ha condotto alla cattura di De Wet entro sei settimane dal principio della insurrezione.

I particolari, inviati dal colonnello Brits, precisano che De Wet si è arreso il 1° dicembre in una fattoria a Waterburg (100 miglia a W di Mafeking) senza sparare un colpo, vedendosi circondato. L'inseguimento, proseguito accanitamente dalla notte del 21 novembre, nella quale De Wet, con gli ultimi seguaci, era riuscito ad attraversare il fiume Vaal nel Transvaal, è stato condotto specialmente per mezzo di automobili, tanto che il colonnello Brits ha assicurato che, senza di questi, non sarebbe stata possibile la cattura.

Notevole impressione ha prodotto la notizia in Germania, dove si era molto esagerato il valore della insurrezione nel Sud-Africa. Il " Berliner Tageblatt " ha riconosciuto essere la prigionia di De Wet « un gravissimo scacco nella lotta dei Boeri per la libertà ».

Il generale De Wet è stato condotto, sotto scorta, a Johannesburg e chiuso in un forte, in attesa di giudizio.

Dopo l'importante cattura, il generale Botha ha informato di avere organizzato nel N E dell'Orange una attiva campagna per impadronirsi degli insorti rimasti, soggiun-

gendo: « È evidente che lo spirito dei ribelli è profondamente scosso, ed è quasi pietoso vederli fuggire, non ostante tutti gli arditi preparativi di combattimento che essi avevano fatto in vicinanza di Reitz. Io son certo che lo spiegamento di forze in queste regioni ha praticamente schiacciato la ribellione nell'Orange ».

Il 6 dicembre lo stesso generale dà, come risultato della sua azione, la cattura di 550 ribelli e la resa di altri 220.

Morte di Beyers.

Il giorno 8 si annunzia da Pretoria che il generale Beyers, — l'ultimo superstite dei tre influenti capi della rivolta — è stato ucciso, mentre tentava di attraversare il fiume Vaal con pochi seguaci, dopo un accanito inseguimento.

La stampa inglese rileva che con questo avvenimento — dopo la fuga del Maritz, ferito, in territorio tedesco e la cattura di De Wet — l'insurrezione nell'Unione sud-africana è definitivamente soffocata. Il " Times ", nel commentare la morte del Beyers, che dice giusta conseguenza del suo tradimento, riconosce il valore dell' uomo, l'alto sentimento religioso, le perspicaci doti di oratore politico al Parlamento transvaaliano.

Il corpo del generale viene poi rinvenuto il giorno successivo, a Kliegekraal, poco distante dal luogo dell'annegamento.

In seguito alla morte di Beyers, gli ultimi tre capi ribelli rimasti nell'Orange: Wessels, Serfonstein e Vancoller si arrendono con 1200 uomini, incondizionatamente, l'8 dicembre al generale Botha, avendo questi rifiutato qualsiasi concessione.

***

Il generale Botha ha indirizzato il 9 dicembre un manifesto al popolo dell'Unione sud-africana, annunciando la fine dell'insurrezione e ringraziandolo per il suo patriottico sacrificio nel critico periodo superato. E soggiunge che, mentre è doveroso prevenire ogni ritorno di tale « follìa criminale », è altresì obbligo evitare qualsiasi desiderio di vendetta e

procurare di dimenticare, tanto più che molti dei ribelli non hanno avuto intendimento delittuoso, nè hanno misurato le conseguenze della loro azione. Conclude avvertendo che Maritz e Kemp, corrotti dai Tedeschi e rifugiatisi nel territorio dell'Africa S W germanica, tenteranno di invadere il territorio dell'Unione. « È ora nostro immediato dovere di combattere questo pericolo e di rendere impossibile che l'Africa S W germanica possa essere nuovamente usata per l'avvenire come una sicura base dalla quale minacciare la pace e la libertà dell'Unione. Io spero e confido che il popolo vorrà combattere tale pericolo così energicamente come ha combattuto con la ribellione interna ».

***

Degli avvenimenti ora brevemente riassunti è stato dato annunzio ufficiale al segretario di Stato per le Colonie dal governatore generale dell'Unione, con un telegramma comunicato alla stampa il 12 dicembre, e nel quale si rileva che dal 9 ottobre (tradimento di Maritz) all'8 dicembre (resa degli ultimi tre capi ribelli d'Orange) sono stati catturati o si sono arresi sul campo circa 7000 insorti.

È altamente elogiata la condotta pronta ed efficace delle operazioni dirette a reprimere la ribellione e, specialmente, il generale Botha, che, nei momenti più gravi, ne ha assunto personalmente la direzione.

Pubbliche e autorevoli lodi al Botha sono poi state tributate — in un banchetto della Società Africana tenuto a Londra il 16 dicembre — da Mr. Schreiner, alto commissario inglese per l'Unione sud-africana e da Lord Emmott, Primo Commissario del lavoro.

***

L'insurrezione nel Sud-Africa può dirsi realmente finita. In avvenire, quando si avrà conoscenza di tutti gli avvenimenti (adesso — è bene ricordare — tutte le notizie sono di fonte inglese: dal che la "Frankfurter Zeitung" traeva recentemente pretesto per esprimere il dubbio che i moti fossero ancora lungi dall'essere domati), si potrà giudicare con sicurezza delle cause che hanno determinato così rapido

risultato. Non crediamo di errare, però, se fin d'ora attribuiamo in gran parte il successo dell'oggi all'accortezza dell'Inghilterra che, appena finita la sanguinosa prova della guerra boera, seppe concedere — con atto che parve allora inconsiderato — larga autonomia ai popoli vinti, togliendo con ciò il principale incentivo ad una riscossa, la quale non avrebbe tardato a divampare.

***

Sono degne di nota le conseguenze finanziare della guerra nell'Unione. Il generale Smuts, nel settembre scorso, aveva giudicato sufficienti 50 milioni di lire per giungere fino all'aprile del 1915. Invece l'ampiezza raggiunta dalle ribellioni ha richiesto l'impiego dell'intera somma entro il novembre.

D'altra parte, il ristagno nell'industria dei diamanti e nel commercio porta una diminuzione mensile nelle entrate di circa 12 milioni e mezzo di lire, e, cioè, per un totale complessivo, alla fine dell'anno finanziario, di 75 a 90 milioni.

Inoltre, secondo informazioni inviate il 29 novembre al " Times " da Johannesburg, la vastità della ribellione ha richiesto un richiamo di forze tali, che le donne debbono arare e dirigere i lavori degli indigeni nelle fattorie.

***

Un rapporto del 23 dicembre da Pretoria dà l'elenco esatto delle perdite subite dalle truppe dell'Unione dal principio delle ostilità: e cioè — nelle operazioni contro l'Africa S W germanica — 19 morti, 38 feriti e 312 prigionieri, e — nella campagna contro i ribelli — 105 morti e 229 feriti. Da parte degli insorti, approssimativamente, 170 morti ed oltre 300 feriti.

Circa il trattamento da usarsi agli insorti catturati, l'opinione pubblica nel Sud-Africa è divisa in due correnti: l'una, propensa a severissime punizioni; l'altra, all'amnistia.

Secondo i precedenti del 1900, sarà istituito uno speciale Tribunale di tre membri, con la sanzione del Parlamento (il quale, sembra, potrà radunarsi in febbraio), per coloro i quali,

come De Wet, non sono contemplati nelle disposizioni del *Defence Act*. Pei ribelli organizzati, i quali abbiano compiuto saccheggi o azioni contrarie alle usanze di guerra, funzionerà invece una Commissione giudiziaria, formata di magistrati ordinari. Infine una Commissione d'inchiesta dovrà procedere alla investigazione dei danni subìti dai cittadini per fatto dei ribelli (danni, che solo per l'Orange, sono stimati a circa 5 milioni di lire).

Frattanto si è riunita la Corte marziale per giudicare i fratelli Fourie, l'uno capitano e l'altro luogotenente nelle truppe inglesi prima della insurrezione, e quindi soggetti alle leggi di guerra.

Il capitano Fourie è stato fucilato il 20 dicembre; al fratello, la pena di morte è stata commutata in 5 anni di prigione.

***

Il 30 dicembre viene annunziato da Pretoria che Maritz ha ripreso il campo con 800 uomini, attaccando il 22 le truppe dell'Unione, ad un pozzo non lontano da Schuitdrift, presso il fiume Orange; ma che è stato respinto, lasciando 90 prigionieri. Il 5 gennaio le forze dell'Unione hanno occupato Schuitdrift. E, come è facile prevedere, non potranno avvenire da questo lato, che semplici episodî, senza significato guerresco apprezzabile.

Ostilità contro l'Africa S W germanica.

Con la fine della insurrezione, si ritorna ad una certa attività nella campagna dell'Africa S W germanica; a dir vero, senza molto successo per le truppe dell'Unione.

Infatti, mentre il Governo tedesco comunica un rapporto del governatore dell'Africa S W — pervenuto con grande ritardo, a causa delle interrotte comunicazioni — il quale precisa in termini molto più gravi di quelli finora conosciuti uno scacco inglese del 25 settembre presso Radfontein (i Tedeschi avrebbero allora distrutto tre squadroni di cavalleria nemica, facendo prigionieri, col colonnello Grant, comandante delle forze inglesi, altri 14 ufficiali e 200 uomini, e catturando 2 cannoni), notizie di fonte britannica annunziano che

un altro scontro ha avuto luogo il 16 dicembre a Garub (30 miglia a E di Lüderitzbucht), dove le forze dell'Unione sono state respinte con perdite.

D'altra parte, gli aeroplani che i Tedeschi posseggono in quella colonia — e dei quali abbiamo fatto parola nei precedenti fascicoli — dimostrano grande attività. Alla fine di dicembre gli Inglesi annunziano la incursione di un Taube da Aus a Rothkuppe, però senza tentativi di bombardamento. Il 4 gennaio ad Aus, non lungi da Lüderitzbucht (50 miglia a E) un Taube e un biplano tedesco gettano due bombe sul campo inglese — a pochi metri dalle trincee — senza produrre danni. Altre bombe sono lanciate più oltre, lungo la linea ferroviaria.

Da tutte queste notizie si deduce che la difesa della colonia tedesca è fortemente organizzata e che la sua progettata invasione è tutt'altro che facile; mentre, anzi, non è escluso che le forze germaniche possano invece minacciare il territorio dell'Unione. E di questa situazione è prova un comunicato del Governo dell'Unione (31 dicembre) il quale annunzia che le autorità hanno deciso, per la campagna nell'Africa S W germanica, di non adoperare, come fino ad ora, soltanto volontari, ma, in forza del *Defence Act*, di chiamare al servizio obbligatorio gli uomini atti alle armi, per adesso in alcune regioni soltanto e per una determinata quota del contingente richiesto. Le ragioni date ufficialmente per questo provvedimento sono due: l'una, la necessità di prevenire una possibile invasione tedesca; l'altra, l'opportunità di giovarsi delle speciali attitudini e dell'esperienza guerresca di talune popolazioni rurali.

Africa orientale tedesca.

Abbiamo già dato notizia del notevole rovescio subìto dalle forze inglesi che avevano tentato, ai primi di novembre, uno sbarco sulla costa dell'Africa orientale tedesca.

Ulteriori particolari hanno confermato — come si era supposto — che la località prescelta quale obiettivo della spedizione era Tanga, porto non fortificato, a qualche miglio a S dai confini dell'Africa orientale britannica.

Essendo stato riferito agli Inglesi che Tanga non era difesa dal nemico (mentre in realtà si calcola vi fossero da

2 a 3000 uomini di truppe europee), l'incrociatore protetto *Fox* (1893; 4450 tonn.; II-152, VIII-120, VIII-57; 19 nodi alle prove) — nave di scorta della spedizione, composta di truppe regolari inglesi e indiane — intimò la resa, che venne rifiutata dal governatore.

A mezzogiorno del 4 novembre fu dato l'ordine di attaccare: ma l'avanzata era resa così difficile per la densità della boscaglia che, nonostante la distanza dal luogo di sbarco a Tanga fosse minore di due miglia, occorsero alle truppe due ore e mezza per giungere al fuoco; mentre, a causa di tali difficoltà fu deciso di non sbarcare i cannoni, che avrebbero invece fatto fuoco dal ponte di un piroscafo trasporto, nel porto esterno della città.

Dopo vivace combattimento, due reggimenti, uno inglese e uno indiano, riuscirono, procedendo verso il lato destro della città, ad entrare in Tanga accolti da un vivo fuoco di fucileria dalle case. Ma lo spiegamento delle altre forze, troppo esteso a causa della boscaglia, impedì a queste di avanzare e di rinforzare i due primi reggimenti. Questi, al cader della notte, dovettero quindi ritirarsi; e successivamente, considerato che, senza ulteriori rinforzi, non sarebbe riuscito vantaggioso un secondo attacco, le truppe della spedizione inglese furono nuovamente imbarcate, senza essere molestate dal nemico.

Da fonte tedesca ("Morgen Post" di Berlino, 10 dicembre), l'effettivo della spedizione inglese è stato calcolato di 8000 uomini.

***

Lord Crewe facendo, in risposta a Lord Curzon, il 18 novembre alla Camera dei Lords le prime dichiarazioni ufficiali circa la situazione nell'Africa orientale, annunziò che le perdite inglesi, durante due mesi, erano state di circa 900 uomini. E, rilevando l'entità delle forze tedesche, affermò essere evidente fin dal principio delle ostilità che la posizione degli Inglesi colà non poteva considerarsi sicura: da ciò la necessità di rinforzi con truppe indiane. Entro il territorio inglese erano avvenute sette piccole azioni con vario risultato, ma importando tutte considerevoli perdite.

Un comunicato del Segretario di Stato delle Colonie, alla fine di novembre, riassumendo la situazione negli ultimi due

mesi lungo le frontiere settentrionali dell'Africa tedesca, dal lago Victoria alla costa, dette notizia di un attacco delle truppe germaniche a Gazi (sulla costa) respinto oltre la frontiera; della occupazione, dopo ripetuti combattimenti, ai primi di novembre, della posizione tedesca di Longido; e, infine di una incursione del nemico, in Uganda, a W del lago Victoria, il 20 novembre, incursione che obbligò gli Inglesi ad abbandonare Kyaka Fort sul fiume Kagera.

Non si ha notizia di ulteriori avvenimenti; salvo che di un nuovo bombardamento di Dar-es-Salaam, che sarebbe stato fatto il 15 dicembre da navi inglesi.

L'azione contro i Dervisci nel Somaliland.

In questa colonia confinante con i nostri protettorati somali, le truppe inglesi da parecchi anni avevano dovuto sostenere fiere lotte contro i Dervisci, trascinati dal fanatismo del Mad Mullah (basti accennare alle campagne non sempre fortunate del 1903, 1904 e 1905), tanto che nel 1910 la Gran Bretagna aveva ritirato i suoi presidi, affidando la difesa del territorio alle popolazioni indigene, opportunamente organizzate ed armate.

L'accentuarsi dell'attività dei Dervisci — con i quali, del resto, ancora il 9 agosto 1913 era avvenuto un vivace scontro a Dul Manoba — e forse anche l'inizio della grande guerra decisero l'Inghilterra ad una più energica azione, aumentando il contingente di truppe indiane inviato al Somaliland ed organizzando un forte corpo di guardie locali montate su cammelli (*camel constabulary*).

Questo corpo, costituitasi una base a Burao, ha iniziato una campagna contro i Dervisci, attaccandoli — secondo notizie ufficiali — il 20 e il 23 novembre a Shimberberry, sloggiandoli con sensibili perdite dalle fortificazioni, protette da muri di sei piedi di spessore, e, dopo avere fatto saltare le fortificazioni stesse, è ritornato a Burao.

Il Commissario inglese del Somaliland dichiara che questo successo ha prodotto salutare impressione nel protettorato. Ciò risponde ai telegrammi di Costantinopoli che annunziavano una azione dei Somali, in seguito alla propaganda dei musulmani per la guerra santa.

La situazione nel Sudan.

In due interessanti articoli del dicembre, sulla " Quarterly Review " e sul " Times ", viene riassunta l'opera con cui l'Inghilterra ha prevenuto — almeno fino ad ora — non ostante la guerra santa, qualsiasi movimento ostile nel Sudan, a malgrado della sua immensa estensione, della sua vicinanza all'Egitto e quindi alla Turchia, della sua popolazione di maomettani fanatici, non immemori delle ancora recenti sanguinose gesta del Mahdi. Il governatore generale, che ha profonda conoscenza del paese e della lingua in esso parlata, subito dopo lo scoppio della guerra — cominciando da Khartum e poi, a mano a mano, nelle altre città più importanti — ha arringato i capi delle comunità indigene, gli ufficiali dell'armata egiziana che presidia il Sudan, diffondendo la convinzione che la Turchia sia mossa da intrighi della Germania e non da una qualsiasi ragione relativa ad interessi dei musulmani.

E la campagna del governatore — raccogliendo i frutti della saggezza amministrativa di Lord Cromer e dell'energia di Lord Kitchener — ha trovato terreno favorevole per tre circostanze principali: il sistema delle tasse, mantenute bassissime dall'Inghilterra, considerato che gli orientali preferiscono tale beneficio ad ogni ideale di progresso, per loro incomprensibile o inapprezzabile; la continuazione della schiavitù, consentita dal generale Gordon; l'interdizione ai missionari di penetrare nei distretti di riconosciuta fede maomettana, riservando alla loro azione le tribù pagane del Sud.

Taluni di questi provvedimenti, dai quali esula ogni preoccupazione sentimentale di umanità, sono indice caratteristico della politica coloniale inglese; e lasciano comprendere come l'immenso impero coloniale della Gran Bretagna abbia potuto resistere all'urto della grande guerra, e in particolare, i territori di popolazione musulmana, al fanatismo della guerra santa.

La situazione, di cui abbiamo detto ora brevemente, è, in modo analogo, rispecchiata in un rapporto ufficiale, del 13 novembre, del governatore generale del Sudan al Governo inglese.

Particolari sull'occupazione della Nuova Pomerania.

L'occupazione di quest'isola fu, il 12 settembre, conosciuta per un sommario comunicato dell'Ammiragliato inglese, secondo il quale essa sembrava avvenuta quasi senza incidenti.

Dalle notizie inviate al giornale " Sun " di Sydney, riportate nella stampa inglese del dicembre, si traggono invece i seguenti particolari:

L'11 settembre, di buon mattino, la squadra australiana giunse nel porto di Herbertshohe.

Un piccolo reparto di 25 uomini venne sbarcato per prendere possesso della stazione r. t., situata quattro miglia nell'interno; ma una inattesa resistenza da parte di Tedeschi e di indigeni, nascosti tra gli alberi di palma, lo costrinse a ripiegare con gravi perdite.

Fu allora inviata una seconda spedizione di 150 uomini; ma anche questa trovò una forte resistenza a circa 80 metri dalla stazione, dove una cinquantina di uomini si erano trincerati minando il terreno antistante. Le truppe da sbarco australiane subirono sensibili perdite, fra cui qualche ufficiale. Soltanto verso sera il presidio della stazione si arrese.

Contemporaneamente venivano occupate senza resistenza Herbertshohe e Rabaul, sede del governo tedesco, posta all'altra estremità del porto.

Il 13, in questa residenza, l'isola venne proclamata ufficialmente possedimento inglese.

Ma l'occupazione non era, peraltro, compiuta. Notevoli forze, stimate a 400 Tedeschi e 800 indigeni, si erano trincerate col f. f. di governatore a Toma, località montuosa da sei ad otto miglia lontana dalla costa.

Il 15 settembre, le truppe al comando del colonnello Watson marciarono su Toma, dopo che le navi da guerra ebbero bombardato le colline attorno ad Herbertshohe, per fugarne il nemico. Dopo quattro ore, Toma fu occupata; ma il nemico l'aveva già abbandonata. Il f. f. di governatore iniziò allora le trattative per la resa, che avvenne il 21. Fu convenuto che egli avrebbe potuto rimpatriare alla prima occasione; che gli ufficiali soltanto sarebbero stati internati altrove; che il resto delle truppe sarebbe lasciato libero, previo giuramento di non riprendere le armi.

Annessione dell'isola di Bougainville all'Australia.

Il 31 dicembre, il primo ministro australiano Pearce ha annunziato alla Camera l'avvenuta annessione all'Australia dell'isola di Bougainville — la maggiore delle isole Salomone — tolta ai Tedeschi nel settembre.

La bandiera inglese era stata inalberata lo stesso giorno nella città di Rabaul, già sede del governatore germanico.

Particolari sull'assedio di Tsing-Tao.

Dai primi resoconti dettagliati dei corrispondenti inglesi dall'Estremo Oriente (fra cui quello dell' " Associated Press ", l'unico rimasto in Tsing-Tao durante l'assedio) pubblicati nel- " Times " del 17 dicembre, si desumono alcuni particolari, che non sono privi di interesse.

La capitolazione di Tsing-Tao avvenne 76 giorni dopo la dichiarazione di guerra del Giappone, ma solo una settimana dopo che erano stati piazzati i pezzi d'assedio.

I Giapponesi erano sbarcati il 2 settembre, ma fino al 27 non poterono conquistare alcuna posizione nemica. Il contingente inglese sbarcò il 23 e il 24 dello stesso mese.

Le truppe che si arresero ammontavano a 201 ufficiali e 3 481 uomini. Le forze impiegate dai Giapponesi in terra furono di 22 980 uomini e 142 cannoni.

In Tsing-Tao era un tenente aviatore che rese preziosi servizi di informazione e che il 6 novembre, prevedendo la resa, fuggì con messaggi in territorio cinese.

Il corrispondente afferma che le truppe tedesche dimostravano particolare animosità verso le inglesi.

***

Dall'azione delle truppe anglo-giapponesi contro Tsing-Tao, la stampa cinese ha tratto occasione per intensificare (e a ciò evidentemente non è estranea l'influenza germania) una campagna contro l'Inghilterra; campagna che aveva già trovato terreno assai favorevole nella pubblica opinione per lo

atteggiamento di quella nazione nei riguardi del commercio dell'oppio, della questione tibetana, e, infine, della sua alleanza col Giappone.

Nell'ottobre scorso, ad esempio, il " Peiching Jih Pao ", uno dei giornali più diffusi di Pekino, ha pubblicato un articolo violento contro la Gran Bretagna, accusandola di aver portato la guerra europea nell'Estremo Oriente, il quale era estraneo alla contesa, e facendo larvate minacce.

Dopo la caduta di Tsing-Tao. nella resistenza del quale i Cinesi ponevano grande fiducia, la stampa sembra però avere alquanto abbassato il tono.

***

È stato nominato il governatore giapponese di Kiao-Ciao, barone Funakoshi.

Dichiarazioni del governo giapponese sulla sorte di Kiao-Ciao.

All'apertura della sessione della Dieta giapponese, ai primi di dicembre, furono mosse alcune interpelllanze sulla questione di Kiao-Ciao.

L'opposizione domandò se Kiao-Ciao sarebbe stato restituito alla Cina; se esistevano impegni definitivi in proposito; se la clausola, relativa a tale restituzione, contenuta nell'*ultimatum* del Giappone alla Germania, non costituiva un vincolo per l'avvenire.

Il ministro degli esteri, Kato, dichiarò che non poteva per allora dare risposta: ma che era invece in grado di affermare la inesistenza di qualsiasi impegno al riguardo con potenze straniere.

« Lo scopo dell'*ultimatum* — concluse — era quello di togliere Kiao-Ciao alle Germania e così restaurare la pace in Oriente. La restituzione di Kiao-Ciao dopo una campagna, non fu pensata, nè si intese riferirvisi nell'*ultimatum.* ».

Partecipazione delle colonie inglesi alla guerra europea.

Anche durante questi ultimi mesi di guerra sono continuate nelle colonie inglesi le manifestazioni di piena adesione nella

lotta che combatte la Madre patria, con invio, di contributi in danaro, truppe e provviste.

Ciò è tanto più notevole pei paesi di popolazione in parte musulmana: ad esempio, per l'India, che, dopo avere inviato — come è noto — notevoli contingenti di truppe alla guerra continentale, ha mandato presidii in Egitto e nell'Africa Orientale britannica, oltre all'importante spedizione del Golfo Persico, della quale sostiene l'intero sforzo.

Dalle altre colonie pervengono uguali attestazioni di fedeltà: fin nelle isole Figi, che propongono l'invio di loro truppe alla guerra europea, nell'Uganda, dove i capi musulmani offrono le loro bande, e nella Rhodesia, dove i capi indigeni contribuiscono alle spese di guerra per 40 000 sterline.

Ma l'ausilio più proficuo — a prescindere dall'India, di cui abbiamo fatto ora parola — è dato dall'Australia, che ha offerto gran parte delle forze attualmente accampate in Egitto, e dal Canadà.

A proposito di questo Dominio, da notizie ufficiali del 14 dicembre, in relazione a quelle già comunicate il 19 ottobre dal Primo Ministro, si desume che, oltre ai 33 000 uomini a tale data inviati in Europa e agli 8000 di guarnigione nel Dominio stesso, per eventuale difesa del territorio, il numero dei nuovi contingenti in istruzione è stato portato da 30 a 50 mila uomini; così che il Canadà dà finora un insieme di 91 000 uomini, pei quali ha completamente organizzato i necessari rifornimenti.

Quale sia il valore di questa mirabile solidarietà delle colonie inglesi nel partecipare alla guerra, è detto nel seguente giudizio dell'ammiraglio Mahan — espresso poco tempo prima della sua morte, e pubblicato nel " Times " del 3 dicembre:

« Io colgo l'occasione per esprimervi il fervido interessamento col quale sto seguendo la condotta della Gran Bretagna in questa guerra. Ma la testimonianza della bontà e dell'efficienza del suo dominio imperiale, data dalla forte adesione e dall'ausilio dell'India e delle colonie, è gloria che supera quella di una battaglia campale e di una schiacciante vittoria ».

LA GUERRA AL COMMERCIO

La guerra al commercio — forse il mezzo cui è indirettamente affidata la soluzione del presente conflitto — si è venuta a mano a mano trasformando col progredire delle operazioni navali.

L'*embargo* delle navi mercantili di nazionalità nemica che si trovavano nei porti degli Stati belligeranti e la cattura delle navi nemiche incontrate dalle Armate in navigazione furono caratteristiche del primo periodo di guerra. Seguì, subito dopo, un più attivo esercizio del diritto di preda che, mentre da una parte costrinse le navi germaniche e austro-ungariche a cercar rifugio nei porti nazionali e neutrali, o a ridursi a trafficare entro piccole zone, produsse dall'altra un vivo allarme nella Marina mercantile britannica per le scorrerie non infruttuose degli incrociatori germanici posti in agguato nell'Oceano Indiano, nel Pacifico e nel basso Atlantico. Posteriormente queste scorrerie son venute di molto attenuandosi, essendo riuscito all'Inghilterra di liberare quasi del tutto gli oceani dagli incrociatori nemici, dedicatisi con tanta fortuna alla caccia del naviglio mercantile. Non cessava però per l'Inghilterra la finalità di esaurire gli avversari, in ispecie il tedesco, ed essa venne quasi a convertire in un blocco l'azione intesa a tagliare i rifornimenti nemici, sia chiudendo quale area militare il Mare del Nord, sia intensificando col concorso delle forze navali francesi la vigilanza contro il contrabbando, ed emanando a tal riguardo norme sempre più restrittive. L'esercizio di questa più vigorosa azione di offesa al commercio nemico fa ora intravedere una nuova misura di rappresaglia da parte della Germania: la caccia del sommergibile alle navi che si apprestano a rifornire le isole britanniche in modo da paralizzare l'intero commercio dell'odiata rivale.

Gli effetti della battaglia delle Falkland.

Dopo la battaglia delle Falkland non son rimasti, come dicemmo, che tre incrociatori germanici, il *Karlsruhe,* il *Dresden* e il *Bremen* e due o tre incrociatori ausiliari, il *Kronprinz*, il *Prinz Eitel Friedrich* e forse il *Kormoran,* a turbare il commercio avversario. Il *Karlsruhe* di cui già nelle precedenti esposizioni rilevammo l'attività straordinaria, rappresenta, senza dubbio, per la sua alta velocità e per le ingegnose risorse del suo comandante, la più temibile di queste navi predatrici. Contro di esso si è quindi principalmente rivolta l'offensiva delle navi da guerra inglesi, ma sinora è valsa soltanto a rendere difficile all'incrociatore germanico il conseguimento di nuovi risultati sulle navi mercantili. Il *Karlsruhe* è riuscito più volte a sfuggire alla caccia nemica, ed è sfuggito da ultimo il 27 novembre al largo di Granata (Piccole Antille), all'azione di un incrociatore inglese. Si era anzi sparsa la voce che in quest'azione fosse affondato, poichè si era ricuperato un salvagente col suo nome; ma la notizia non venne di poi confermata.

Il *Dresden*, che ebbe ventura di allontanarsi dalla squadra inglese, dopo di aver partecipato all'azione delle Falkland, riuscì a raggiungere Punta Arenas, dove potè rifornirsi di carbone, riprendendo il mare subito dopo. Benchè dovesse temere di essere inseguito da navi inglesi, il 13 dicembre catturò, fuori delle coste cilene, il piroscafo inglese *North Wales* (tonn. 3691), e lo affondò. Precedentemente aveva affondato il grande veliero in ferro francese *Valentine*, di 3120 tonnellate.

Del *Bremen*, il più vecchio e il più lento, non si ha notizia che abbia compiuto nuove aggressioni verso navi mercantili; secondo recenti informazioni da Valparaiso, è stato scortato dall'esploratore cileno *Almirante Lynch* fuori di quelle acque territoriali, affinchè non potesse commettere violazioni di neutralità.

Una certa attività hanno manifestato gli incrociatori ausiliari *Kronprinz Wilhelm* e *Prinz Eitel Friedrich.* Il primo affondò ai primi di dicembre il piroscafo inglese *Bellevue* (tonn. 3814), mentre era in rotta per Buenos Aires, il piro-

scafo francese *Mont Ange* (tonn. 4803), in viaggio per Santos e il veliero francese *Anne de Bretagne* (tonn. 2063), in viaggio per Melbourne. Le notizie da noi riferite nel fascicolo precedente circa la cattura e l'affondamento, da parte del *Kronprinz*, del piroscafo inglese *La Correntina* e del veliero francese *Union* sono state confermate.

Il *Prinz Eitel Friedrich*, pure ai primi di dicembre, affondava al largo dalle coste cilene il piroscafo inglese *Charcas* (tonn. 5067), diretto da Valparaiso a New York. Non si hanno poi notizie di altri successi dei due piroscafi ausiliari. Pare che il *Prinz Eitel Friedrich* sia stato presente, con a bordo alcune centinaia di riservisti tedeschi, alla battaglia delle Falkland, ma sia riescito a sfuggire alla triste sorte che è toccata alla maggior parte della squadra.

È certo, in ogni modo, che l'assottigliarsi del numero delle navi germaniche insidiatrici degli scambi e l'intensificarsi della caccia che dà a queste navi il naviglio della Gran Bretagna e delle sue colonie e dei suoi alleati, ha diminuito la pressione esercitata dalla potenza bellica tedesca sui traffici oceanici, in cui ha tanta parte il naviglio mercantile britannico, ed ha conferito alle relazioni commerciali un senso di maggior fiducia che imprime maggiore regolarità alle comunicazioni mondiali. Nell'India, ora che l'*Emden* è stato distrutto e le notizie sull'esito della battaglia delle Falkland si sono dovunque propagate, gli affari marittimi dell'India hanno ripreso il loro corso normale.

L'azione delle navi russe.

Tra le varie flotte degli Stati belligeranti, quella che nel periodo su cui ci intratteniamo ha dimostrato maggiore attività nella guerra al commercio nemico è stata la russa. Dacchè la Turchia è scesa in campo, le navi russe si son volte, sia nel Mar Nero che nel Mediterraneo, a molestare il movimento delle navi mercantili nemiche, movimento che per quei paesi poverissimi di comunicazioni ferroviarie, assume speciale importanza. Per quanto non si abbiano notizie precise al riguardo, si sa, tuttavia, che numerosi velieri turchi sono stati affondati. La notte del 14 dicembre, una nave russa arrestò

e poscia cannoneggiò presso Cherassunda il piroscafo tedesco *Derindje* (3373 tonn.).

L'incrociatore russo *Askold*, in una crociera lungo il litorale della Siria, catturò il 15 dicembre nel porto di Haiffa il piroscafo germanico *Haiffa*, che fece condurre a Porto Said.

Altre catture di navi mercantili.

È da notare ancora, fra le altre catture di navi mercantili, quella del piroscafo germanico *Kalymnos* (2932 tonn.) operata dalla flotta francese il 29 novembre. Il piroscafo fu condotto a Biserta. La notte dal 20 al 21 dicembre, inoltre, le navi francesi *Léon Gambetta* e *Waldeck-Rousseau* avvistarono a sud di Corfù un piroscafo che navigava con bandiera ellenica; essendo, però, risultato, dalla visita fatta che il piroscafo era di nazionalità ottomana, il *Léon Gambetta* lo catturò e lo scortò a Biserta.

L'8 dicembre un incrociatore australiano affondò presso Melbourne il piroscafo germanico *Eleonore Woermann* (4624 tonnellate).

Divieto di traffico col nemico.

I divieti di traffico col nemico partecipano del carattere di questa immane lotta di popoli. In relazione al proclama reale del 9 settembre col quale S. M. Britannica imponeva un divieto di tal natura, il « Board of Trade » ha pubblicato delle istruzioni, allo scopo di chiarire che per nemico s'intende qualunque suddito di qualsiasi nazionalità il quale eserciti il commercio d'importazione e di esportazione in paese nemico. Tanto all'importazione che all'esportazione nel Regno Unito da e per qualsiasi punto di Europa, esclusi però la Russia, il Belgio, la Francia, la Spagna ed il Portogallo, gli uffici doganali sono stati autorizzati ad esigere dei certificati di origine (per l'importazione) e delle dichiarazioni sulla definitiva destinazione della merce (per l'esportazione).

Provvisoriamente non si richiedono certificati di origine per l'importazione di derrate alimentari, legumi, polpa di legno, minerale di ferro, granito, ghiaccio, catrame e carburo

di calcio, nè per l'importazione da paesi che non siano la Svezia, la Norvegia, l'Olanda, la Danimarca, la Svizzera e l'Italia, nè per spedizioni individuali al disotto del valore di L. 25 sterline.

Pare, però, che questo divieto non sia stato scrupolosamente osservato da tutti i commercianti inglesi, poichè, sulla metà di dicembre, il « Board of Trade » ha sentito il bisogno di ricordare il fine a cui il divieto si era inspirato e le pene comminate ai contravventori.

Il contrabbando di guerra e l'Italia.

Questioni diverse e complesse si sono agitate al riguardo del contrabbando di guerra, intorno al quale i più vivi interessi convergono, sia degli Stati belligeranti, sia di quelli neutrali. Fermi nell'obbiettivo, per essi di vitale importanza, di esaurire le risorse degli Imperi centrali, gli Inglesi e i Francesi hanno continuato a mantenere una rigorosa vigilanza sulle navi ed hanno largamente usato del diritto di visita ai carichi per accertare se una fittizia destinazione a paesi neutrali nascondesse una reale destinazione a paese nemico.

Quest'azione ha influito anch'essa ad aggravare il già vivo disagio che la guerra ha prodotto ai paesi neutrali con la chiusura di grandi mercati d'importazione e di esportazione, col cresciuto costo dei trasporti (per le cause che esaminiamo più innanzi) e con l'interruzione di molte linee marittime ottimamente servite in tempi normali dalla bandiera germanica o dalle navi inglesi ora requisite. Tutto ciò noi, purtroppo, abbiamo già modo di osservarlo in Italia, dove lo svolgimento della vita economica risente di non poche difficoltà e la questione del grano, fra le altre, comincia a richiedere straordinari provvedimenti per fronteggiare ogni evento.

In quanto alla vigilanza circa il contrabbando di guerra, non si può negare che qualche risultato hanno avuto i divieti di esportazione emanati dal nostro governo e la sua corretta osservanza dei doveri della neutralità. Sembra infatti eliminata ogni diffidenza a nostro riguardo per parte degli Stati belligeranti; ma ciò non toglie, però, che anche noi soffriamo dalle limitazioni imposte al traffico e dalla vigilanza a cui

si sono sottoposte le navi mercantili. Piroscafi italiani e stranieri, compresi anche fra questi gli inglesi e i francesi, diretti a porti italiani sono stati fermati al passaggio dello stretto di Gibilterra o in navigazione nel Mediterraneo, producendo ritardi molto nocivi allo svolgimento del traffico e agli interessi dei passeggieri, come a quelli dei caricatori e destinatarii.

Ciò naturalmente ha fatto correre un certo malumore nelle nostre classi commerciali marittime e di esso si son fatti eco, fra gli altri, il Comitato delle Compagnie di assicurazioni marittime e la Commissione dell'Ufficio traffico e trasporti marittimi di Genova, che hanno invocato vivamente l'intervento del governo affinchè gli Stati belligeranti cominciassero ad esercitare in modo meno pregiudizievole agli interessi italiani il diritto di visita.

Le aspettative, del resto, non sono state deluse poichè il 28 dicembre veniva stabilito fra i governi di Roma, Londra e Parigi un accordo allo scopo di ridurre i fermi delle navi commerciali dirette in Italia. L'accordo ha stabilito che le flotte francese ed inglese procedano a visite nei soli casi di assoluta necessità; che, dopo avvenuta una prima visita, questa non possa essere rinnovata da altre navi; che, trovandosi a bordo delle merci sequestrabili, la nave fermata possa proseguire, con tali merci, purchè il governo italiano s'impegni a impedirne l'esportazione.

Pienamente fiduciosa nella lealtà del nostro Paese, l'Inghilterra ha poi, in deroga ai divieti emanati, consentito l'esportazione verso l'Italia delle seguenti merci: nichel, piombo, alluminio, ematite, ferro silicato, piriti, gomma, petrolio, in quanto queste materie siano esclusivamente destinate all'industria italiana.

A dimostrare la propensione dell'Inghilterra a favorire il traffico italiano, l'Ambasciata della Gran Bretagna a Roma pubblicava nei primi di gennaio che dalla metà di novembre solo 5 navi erano state fermate a Gibilterra, e due di esse avevano avuto il permesso di proseguire quasi subito, mentre le altre erano state rilasciate dopo sbarcato il carico di contrabbando (alluminio, gomma e rame). Dal 4 dicembre nessun carico di nessuna specie per l'Italia era stato sequestrato.

Con proclama reale del 23 dicembre l'Inghilterra ha intanto stabilito una nuova lista degli oggetti di contrabbando

assoluto e condizionale. La nuova lista ha sostituito quella promulgata col proclama del 29 ottobre ed ha portato da 26 a 29 le categorie degli oggetti di contrabbando assoluto, nel novero dei quali sono stati compresi tutti gli ingredienti per la fabbricazione degli esplosivi, fra cui lo zolfo, le leghe di ferro, diversi metalli, tra i quali il manganese, varii minerali e la gomma. Gli oggetti di contrabbando condizionale sono stati ridotti da 15 a 13 categorie, essendo stati lo zolfo e la glicerina trasferiti dal contrabbando condizionale a quello assoluto.

La guerra al commercio ed i paesi neutrali del Nord Europa.

Comunque sia grande il disagio economico che dalla guerra scaturisce per il nostro paese, non possiamo tuttavia invidiare la sorte degli Stati neutrali del Nord Europa. Olanda, Danimarca, Svezia e Norvegia, a contatto immediato con Stati belligeranti di gran lunga più potenti di loro, guardati con occhio sospettoso dai nemici di questi Stati per la possibilità che il contatto agevoli il rifornimento dell'avversario, costretti a rinunciare a talune vie già fiorenti di traffici ed ora chiuse al transito, obbligati a servirsi di vie pericolosissime, per le mine a cui essi hanno dato largo tributo di navi, di uomini e di merci, trovansi in condizioni veramente penose.

A dimostrare i gravi danni risentiti dall'Olanda, basti il dire che durante le prime 11 settimane di guerra il tonnellaggio entrato ad Amsterdam diminuì del 45 % sul movimento totale del corrispondente periodo del 1913 e a Rotterdam diminuì del 65 %. La Svezia, la quale per le mine nel Baltico e nel Mare del Nord ha perduto 12 piroscafi, con un'elevata percentuale di vittime fra gli equipaggi, si è dovuta rassegnare alla chiusura delle vie marittime con la Russia, attraverso le quali esercitava un traffico notevolissimo; essa inoltre ha molto sofferto per la diminuita esportazione, principalmente del legname, dichiarato contrabbando di guerra dalla Germania, e del minerale di ferro, dichiarato contrabbando dall'Inghilterra. Nè danni minori, per cause non dissimili, han dovuto soffrire la Danimarca e la Norvegia.

La comunanza di razza e di interessi della Svezia, della Norvegia e della Danimarca e le condizioni identiche nelle quali i tre Stati son venuti a trovarsi, hanno costituito un terreno molto propizio perchè intervenissero fra essi degli accordi più saldi dell'ordinario. Il 18 e 19 dicembre ebbe luogo a Malmö un convegno dei tre sovrani scandinavi, ciascuno accompagnato dal ministro degli affari esteri, ed il convegno diede modo di discutere i mezzi atti a rimuovere, nei limiti del possibile, le difficoltà create dalla guerra.

Dal comunicato ufficiale risulta che il Re Gustavo, alludendo all'unanime intendimento dei regni del Nord di preservare la loro neutralità, dichiarò desiderabile una cooperazione fra i tre Stati per la salvaguardia degli interessi comuni, ed aggiunse che la grave responsabilità in cui sarebbero incorsi verso il presente e il futuro se qualche misura giovevole al benessere dei tre popoli fosse stata trascurata, gli aveva suggerito di promuovere il convegno. I Re Haakon e Cristiano espressero la speranza che dal covegno scaturissero buoni e felici risultati per i tre popoli. La conferenza terminò la sera del 19 dicembre. Le deliberazioni prese hanno non solo consolidato le buoni relazioni già esistenti fra i tre paesi del Nord, ma hanno anche reso possibile un accordo concernente varie speciali questioni. Fu stabilito, fra l'altro, di proseguire nella cooperazione così felicemente cominciata, e di far luogo, con questo scopo, a riunioni fra i rappresentanti dei tre governi, quando le circostanze ne diano occasione.

Il convegno, per quanto importante, specie per la decisione dei tre Stati di procedere con azione concorde ogni qual volta le circostanze lo richiedano, non pare, tuttavia, che possa avere molta influenza sull'andamento della guerra al commercio. Su questa influiscono i più vitali interessi degli Stati belligeranti, i quali non rinuncieranno certamente alle misure già adottate e dalle quali traggono tanto afffdamento per la risoluzione del conflitto.

Scambio di note fra gli Stati Uniti e la Gran Bretagna.

I molteplici ed estesi rapporti di affari che uniscono l'America all'Europa han risentito anch'essi una gravissima

ripercussione dalla guerra, che ha chiuso all'industria ed al commercio americano alcuni mercati operosissimi ed in altri mercati ha reso difficile lo svolgimento delle correnti di traffico. Il vivo malcontento che si è sparso a mano mano, sovratutto nella grande Confederazione americana, per gli impedimenti sorti dalla guerra e la rigorosa esplicazione del diritto di visita ed i sequestri operati dalle flotte d'Inghilterra e di Francia, ha indotto il Governo degli Stati Uniti a presentare il 28 dicembre, pel tramite dell'ambasciatore americano a Londra, una amichevole ma energica nota di protesta al Governo britannico.

Dal contenuto di essa si rileva che il Governo degli Stati Uniti ha considerato con crescente interesse il gran numero di navi con merci americane destinate a porti europei neutrali e sequestrate in alto mare, e condotte in porti inglesi. Nei primi tempi della guerra il Governo americano presumeva che la politica adottata dal Governo britannico fosse dovuta all'inattesa apertura delle ostilità ed alla necessità di immediata azione per impedire che merci di contrabbando arrivassero al nemico, e, confidando nei riguardi che la Gran Bretagna ha sempre avuto per i diritti delle altre nazioni, attendeva che venisse attenuata un'azione che negava al commercio neutrale la libertà riconosciutagli dal diritto delle genti. Ma, con sommo rincrescimento aveva accertato che, dopo cinque mesi di guerra, non era mutata la linea di condotta del Governo britannico, e non venivano trattate in modo meno pregiudizievole le navi e i carichi viaggianti fra porti neutrali nel proposito di un commercio legittimo, quel commercio che i belligeranti avrebbero dovuto proteggere piuttosto che deprimere.

La pace, soggiungeva la nota, non la guerra è la normale relazione fra le genti, e il commercio fra i paesi neutrali non dev'essere molestato dai paesi che sono in guerra, quando le molestie non siano per questi una necessità imperativa.

È con la dovuta considerazione delle esigenze della lotta in cui la Gran Bretagna è impegnata, e senza desiderio di trarre indebiti vantaggi commerciali, che il Governo americano è costretto a dichiarare che l'attitudine del Governo di S. M. Britannica verso le navi e i carichi neutrali eccede le necessità manifeste provenienti dallo stato di guerra, e importa ingiuste restrizioni ai diritti dei cittadini americani sull'alto mare.

Il Governo americano, proseguiva la nota, non intende discutere il diritto dell'Inghilterra d'includere certe merci nelle liste del contrabbando assoluto o condizionale; il punto principale delle lagnanze si riferisce invece al trattamento di queste merci quando siano dirette a porti neutrali.

Gli esportatori americani di rame sono perplessi per la apparente indecisione delle autorità britanniche se applicare le loro stesse regole nei riguardi dei carichi neutrali. Per esempio, un carico di rame dall'America a un destinatario di Svezia fu trattenuto perchè, si disse, la Svezia non aveva vietato l'esportazione del rame. D'altra parte, l'Italia non solo ha proibita l'esportazione del rame, ma ha emanato un decreto per il quale i carichi diretti a un destinatario nominato nella polizza, o imbarcati con polizza all'ordine che giungono nei porti italiani non possono essere esportati o trasbordati. Ciò non ostante i sequestri sono così numerosi e i ritardi così prolungati che gli esportatori temono di spedire il loro rame in Italia; le linee di navigazione rinunciano a caricarlo e gli assicuratori rifiutano di assicurarlo. In breve, un traffico legittimo è grandemente diminuito per l'incertezza del trattamento che lo attende per parte delle autorità britanniche.

In quanto al contrabbando condizionale, un certo numero di carichi americani sequestrati è costituito da viveri o altri generi di uso comune in tutti i paesi; invece di presumere che trattasi di carichi legittimi perchè destinati a territori neutrali, le autorità britanniche li sequestrano o trattengono, senza essere in possesso di fatti dai quali possa dedursi che essi abbiano effettivamente una destinazione a paesi belligeranti, come richiederebbe il diritto internazionale.

Un semplice sospetto non è una prova, e i dubbi devono essere risoluti in favore del commercio neutrale non contro di esso. Gli effetti che risultano da tali sequestri o detenzioni non possono essere interamente risarciti dal rimborso dei danni che i proprietari direttamente risentono; il pregiudizio al commercio americano con i paesi neutrali deriva dal rischio dell'impresa e dalla ripetuta diversione di merci da mercati e da interessi già costituiti.

I carichi di tal natura sembra che siano stati sequestrati perchè si teme che, pur avendo una destinazione neutrale, pos-

sano in definitiva arrivare al territorio dei nemici della Gran Bretagna; ma che il sequestro sulla base di un semplice timore contraddica al diritto, appare dalle stesse parole proferite da Lord Salisbury durante la guerra del Sud Africa: « I viveri, quantunque abbiano una destinazione ostile, possono essere considerati come contrabbando di guerra soltanto se sono diretti alle forze nemiche. Non è sufficiente che essi siano atti ad essere usati da queste forze; occorre dimostrare che tale era la destinazione al momento del sequestro ». In queste vedute, conformi del resto alle teorie costantemente proclamate dalla Gran Bretagna sia quando è stata belligerante, sia quando si è mantenuta neutrale, concorda il Governo americano, il quale non può ammettere, che navi o merci americane siano condotte in porti britannici per ricerche o presunzioni discordanti dal diritto e dalla pratica internazionale.

Non soltanto per la situazione che si è creata soffrono gli interessi commerciali, ma ne soffrono anche molte grandi industrie. I produttori ed esportatori, le società di navigazione e di assicurazione fanno vive premure, e non senza ragione, perchè sia eliminata quella minaccia al pacifico commercio transatlantico che gradualmente, ma sicuramente, distrugge i loro affari e li avvia ad un disastro finanziario.

In conclusione, le attuali condizioni del traffico americano con i paesi europei neutrali è tale che se non si provvede possono esserne contrariati i buoni rapporti sempre corsi fra i popoli americano e britannico. Già l'attuale stato di cose è oggetto di pubbliche critiche e lagnanze; già si crede, certo non del tutto fondatamente, che la presente attitudine britannica verso il traffico americano sia cagione della depressione in talune industrie che si trovano in maggiori relazioni con i mercati europei. Giova quindi rimuovere ogni cagione di malcontento, e a tal riguardo il Governo americano confida nel profondo senso di giustizia della nazione britannica, ed esprime la speranza che il Governo di S. M. eliminerà ogni ostacolo e difficoltà, dando istruzioni perchè sia frenato ogni intervento non necessario nel libero commercio.

Il tenore della nota americana e le ragioni su cui essa si è fondata hanno destato larga impressione non solo nel Regno Unito, ma dovunque l'immane conflitto odierno muove e sposta interessi economici.

Naturalmente se, presso i paesi neutrali, i principî invocati e rivendicati dagli Stati Uniti hanno trovato l'unanime consenso, perchè effettivamente il diritto internazionale, quale si è venuto a mano a mano costituendo sulla pratica secolare e sulle recenti conferenze, offre eque garanzie al pacifico commercio, e se in Germania e in Austria-Ungheria è stato accolta con somma esultanza l'insofferenza manifestata, sia pure in termini amichevoli, da un grande popolo, in Inghilterra, invece, la stampa si è data a dimostrare il pieno fondamento e la perfetta legittimità delle misure adottate dalla nazione britannica per far fronte ad una situazione dolorosa nella quale è stata spinta contro ogni suo volere.

Non son mancate, tuttavia, neanche nel Regno Unito delle voci serene. Fra le altre, l'autorevole rivista " The Economist " nel fascicolo del 2 corrente ha riconosciuto che il libero commercio è la base del potere commerciale inglese, e che perciò l'Inghilterra deve curare di non pregiudicare la sua azione nel futuro. Se, per esempio, essa soggiunge, scoppiasse la guerra fra gli Stati Uniti e la Germania o fra gli Stati Uniti e la Russia, tutti gli interessi marittimi e commerciali britannici insisterebbero sul proprio diritto di trafficare liberamente con entrambi i belligeranti, e leverebbero alte proteste se uno dei belligeranti, ottenuto il dominio dei mari, stabilisse come un blocco del suo nemico con i porti neutrali. D'altra parte bisogna tener conto che non conviene all'Inghilterra, pur nel legittimo scopo di cagionare i più gravi danni alla Germania, di alienarsi l'opinione dei neutri, poichè ciò farebbe gradualmente perdere ogni efficacia alla impressione che han destato nel mondo la violazione della neutralità belga commessa dalla Germania e la facilità con la quale l'Ammiragliato tedesco ha cosparso di mine il Mare del Nord.

L'autorevole rivista ammette poi che vari errori siano stati commessi dalla Gran Bretagna, e ne trae conferma dalle variazioni avvenute di tempo in tempo nella lista del contrabbando e, apparentemente almeno, nelle istruzioni non pubblicate riguardanti l'esercizio del diritto di visita. Ma questi errori essa attribuisce al fatto che dal « Foreign Office » come dal « War Office » è stata bandita l'idea di giovarsi di uomini d'incontestata competenza in materia di affari commerciali.

La Dichiarazione di Londra, osserva "The Economist", fu negoziata dal «Foreign Office» nel 1909, e il principale progresso fu in essa rappresentato da una lista di articoli che nessun belligerante avrebbe potuto dichiarare contrabbando di guerra, e che perciò si sarebbero potuti trasportare liberamente da o per i porti belligeranti dalle navi neutrali. La lista, che comprendeva tutti i minerali metallici, ebbe molte approvazioni, e la Dichiarazione di Londra venne additata dal Governo e dalla stampa liberale come una grande carta di commercio paragonabile in importanza alla Dichiarazione di Parigi. Ma il 4 agosto un proclama alterava la Dichiarazione di Londra; se non che solo il 21 settembre le autorità scoprirono l'importanza del rame, del piombo, del minerale di ferro, della gomma ecc. pel nemico, e solo allora trasferirono queste merci alla lista del contrabbando condizionale.

Sono l'incertezza e l'indeterminatezza delle condizioni ancor più che le condizioni in sè stesse, quelle che hanno cagionato turbamento o attrito. Se le autorità britanniche avessero determinato chiaramente le loro intenzioni, e vi si fossero attenute, le lagnanze non avrebbero assunto la forma di una nota pubblica di protesta da parte della principale fra le varie potenze neutrali.

Alla nota dell'ambasciatore americano il ministro inglese per gli affari esteri Sir Edward Grey si è affrettato a rispondere con una nota del 7 gennaio, nota di carattere preliminare inviata subito per dissipare ogni malinteso, ma con riserva di una risposta completa.

Sir Grey, dopo di aver rilevato con compiacimento lo spirito amichevole della nota americana, ha dichiarato che il Governo britannico concorda nel principio enunciato del Governo degli Stati Uniti che un belligerante, nei rapporti col commercio fra neutrali, non può intervenire se non quando tale intervento sia necessario a proteggere la propria salvezza nazionale e, dunque, soltanto nella estensione in cui ciò è necessario. Noi procureremo, soggiunge, di contenere la nostra azione entro i limiti di questo principio nella intesa che esso ammette il nostro diritto a intervenire quando tale intervento non riguarda il traffico in buona fede fra gli Stati Uniti e un altro paese neutrale, ma il commercio di contrabbando destinato al nemico; noi siamo pronti, qualora la nostra azione involontariamente esorbitasse da questo principio, a fare le occorrenti riparazioni.

Il Governo britannico ritiene che molte inesattezze siano corse circa l'estensione con la quale esso è intervenuto nel traffico. La nota americana sembra addebitare al Governo di S. M. la presente condizione del commercio fra i paesi neutrali e il fatto che i prodotti delle grandi industrie degli Stati Uniti sono stati privati di mercati da lungo tempo stabiliti in paesi europei che, per quanto neutrali, sono contigui al teatro della guerra. Tale risultato è lontano dagli intendimenti del Governo britannico, e questo sarebbe molto dolente se ciò dovesse accadere. Ma a tal riguardo il Governo britannico ritiene opportuno che sia considerato se il traffico degli Stati Uniti con i paesi neutrali suddetti sia stato così seriamente tormentato come si assicura. Le sole indicazioni più recenti che si abbiano circa il volume totale del commercio sono quelle riguardanti l'esportazione da New York per il mese di novembre 1914, ed esse sono le seguenti, comparate a quelle del novembre 1913.

Esportazione da New York	Novembre 1913 dollari	Novembre 1914 dollari
per la Danimarca . .	558 000	7 101 000
» Svezia . . .	377 000	2 858 000
» Norvegia . .	477 000	2 318 000
» Italia	2 971 000	4 781 000
» Olanda . . .	4 389 000	3 960 000

È vero che può esserci stata una diminuzione nella esportazione del cotone, ma il Governo britannico ha avuto la massima cura nel non intervenire a riguardo di questo prodotto, che ha mantenuto il suo posto nell'elenco delle merci di cui è liberamente ammesso il trasporto.

Le notizie statistiche su riportate non sono presentate come conclusive, e il Governo britannico è disposto ad esaminare ogni prova ulteriore a riguardo dello stato del traffico, che conduca a conclusioni differenti o che mostri che all'azione del Governo inglese e non all'esistenza dello stato di guerra e alla conseguente diminuzione della potenzialità economica si debbano gli effetti risentiti sul traffico fra i paesi neutrali.

La nota americana si riferisce poi ai sequestri del rame. Le statistiche ufficiali per l'esportazione del rame dagli Stati

Uniti per l'Italia fino alla fine delle prime tre settimane di dicembre sono le seguenti (1 libbra = 0,453 kg.):

1913: 15 202 000 libbre; 1914: 36 285 000 libbre.

La Norvegia, la Svezia, la Danimarca e la Svizzera non sono indicate separatamente nelle statistiche degli Stati Uniti, ma incluse nella generale dizione di « Altri Paesi di Europa »; ora riguardo a questi le notizie corrispondenti al periodo suddetto sono le seguenti:

1913: 7 271 000 libbre; 1914: 35 345 000 libbre.

Tali indicazioni lasciano dubitare che i carichi del rame per questi paesi non siano serviti tutti al paese cui erano destinati, ma anche ai paesi belligeranti che non possono importarne. È perciò imperativa la necessità per la salvezza dell'Inghilterra, mentre questa è in guerra, che il Governo di S. M. faccia quanto può per fermare questa parte di importazione di rame che non è genericamente destinata a nazioni neutre.

D'altronde nessun carico di rame per la Svezia è stato fermato; presentemente, però, quattro carichi di rame e alluminio, per quanto in apparenza destinati alla Svezia, sono, effettivamente, secondo informazioni ineccepibili ricevute, destinati alla Germania.

Riguardo ai viveri, il Governo di S. M. britannica è pronto ad ammettere che non siano trattenuti e sottoposti al giudizio della Corte delle Prede, senza che si abbia la presunzione della loro destinazione a forze armate del nemico o al Governo nemico.

Dal 4 agosto al 3 gennaio il numero dei piroscafi diretti dagli Stati Uniti all'Olanda, Danimarca, Norvegia, Svezia e Italia è stato di 773. Di questi solo 45 hanno avuto carichi o partite di merci sottoposti al giudizio della Corte delle Prede, mentre in soli otto casi, oltre alle merci, anche i piroscafi sono stati deferiti alla stessa Corte, ed uno di questi piroscafi è stato già rilasciato. È, tuttavia, di necessità essenziale, nelle odierne condizioni, che, ove si abbiano reali motivi per sospettare la presenza del contrabbando, le navi siano condotte in un porto, poichè in nessun altro modo potrebbe esercitarsi il diritto di visita.

Si sono ricevute informazioni che speciali istruzioni sono state date alle navi con carico di gomma in partenza dagli Stati Uniti, perchè del loro viaggio non giungesse notizia alle potenze belligeranti; tali casi sono occorsi varie volte, cosicchè non si può fare a meno dall'esercitare quel diritto di visita mediante il quale si possono scoprire e provare le eventuali frodi.

La necessità di un esame accurato in porto può essere anche illustrata da un esempio. Il Governo di S. M. non ha mai posto il cotone nella lista del contrabbando; ma precisamente per tal motivo le navi che trasportano cotone possono essere più specialmente scelte per trasporto di contrabbando; e si sono anzi ricevute denuncie secondo le quali del rame era nascosto nelle balle di cotone. Per quanti sospetti si siano avuti a tal riguardo, il Governo inglese non si è mai fondato su di essi per intervenire; ma se le informazioni fossero così recise da farci realmente credere all'esistenza del contrabbando in qualche caso particolare, l'unico modo di venire ad una prova sarebbe quello di pesare o esaminare le balle di cotone.

L'embargo sull'esportazione di varii articoli, e più specialmente della gomma, è stato ritenuto come una misura dannosa agli interessi commerciali degli Stati Uniti. È difficile per il Governo inglese il poter consentire all'esportazione della gomma dai dominii inglesi agli Stati Uniti in un tempo nel quale questo prodotto ha importanza essenziale per i belligeranti e quando un nuovo commercio nella esportazione della gomma dagli Stati Uniti ai paesi neutrali, in quantità così grandi da destare i più gravi sospetti, è sorto sin dal principio della guerra. Sarebbe impossibile permettere l'esportazione della gomma dalla Gran Bretagna senza ammettere il diritto del Governo di S. M. a sottoporre al giudizio della Corte delle Prede i carichi di gomma esportati dagli Stati Uniti, che si credono destinati a paese nemico, e senza che una ragionevole larghezza di azione a tal proposito venisse concessa. Il Governo di S. M. ha, però, preso degli accordi con gli esportatori di gomma dalla Gran Bretagna nell'intento di poter concedere delle licenze per l'esportazione della gomma agli Stati Uniti.

Dall'apertura della guerra il Governo degli Stati Uniti ha mutato la sua pratica primitiva, proibendo la pubblicazione dei manifesti relativi alla partenza delle navi sino a

30 giorni dopo che ogni nave abbia lasciato il porto. Ciò accresce la difficoltà di accertare la presenza del contrabbando e rende necessario l'esame e quindi la detenzione di un maggior numero di navi.

Il Governo di S. M. non desidera contestare i principii generali del diritto internazionale sui quali si basa la nota degli Stati Uniti, ma desidera soltanto limitare la sua azione al contrabbando destinato al nemico. Esso è pronto, se qualche carico proveniente dagli Stati Uniti sarà trattenuto, a spiegare le circostanze del fatto, ed anzi con piacere verrebbe ad un accordo che permettesse di evitare ogni errore e di riparare prontamente ogni danno arrecato ai proprietari di navi o carichi neutrali, nell'interesse degli Stati Uniti come degli altri paesi neutri,

La nota di risposta britannica ha suscitato commenti piuttosto favorevoli per il tono amichevole col quale è stata redatta, e per la disposizione che con essa dimostra l'Inghilterra di fare delle concessioni, specie in quanto alla gomma, al traffico americano, e di tenere in maggior conto gli interessi dei neutri.

Commenti ostili se ne sono anche avuti; ma è opinione generale che gli scambi di idee susseguenti alla risposta gioveranno ad eliminare molte ragioni di malcontento e a rendere meno rigida l'esplicazione del diritto di visita e più sollecito il rilascio delle navi e dei carichi innocenti.

La guerra e la dottrina di Monroe.

La parte presa nella guerra dal Giappone, e non certo per mero sentimentalismo, e più ancora le voci che di tratto in tratto si son diffuse circa l'invio di forti contingenti nipponici alle trincee francesi per rompere la tenace azione dell'esercito tedesco, han fatto correre più volte in Europa un qualche allarme contro il pericolo giallo. Ben pochi hanno, però, pensato che la guerra potesse ridestare la dottrina di Monroe ed indirizzarla in un campo nuovo di espansione; eppure i pericoli di questa dottrina, per quanto limitati alla cerchia economica, sono certo più prossimi di quelli che non sia lecito presagire dal risveglio delle grandi masse asiatiche.

Gli Stati Uniti di America, che nel passato guardarono sempre con indifferenza agli eventi che si svolgevano in Eu-

ropa, non han potuto assistere quali muti spettatori alla immane lotta che attualmente sconvolge le terre più feconde di ricchezza e di progresso. Le ripercussioni economiche sono state troppo gravi anche nel nuovo continente, perchè non ne provassero anch'essi una sensazione dolorosa e non considerassero che la loro esistenza si collega all'attività europea e per molti aspetti ne dipende.

Le statistiche recentemente pubblicate dal Governo degli Stati Uniti per i primi 11 mesi del 1914 sono una prova dei gravi effetti della guerra sul commercio della Confederazione con l'estero. Nel mese di novembre il valore delle esportazioni fu di 40 milioni di dollari inferiore a quello del novembre 1913 e per i cinque mesi trascorsi dal 1° luglio al 30 novembre la diminuzione oltrepassò i 263 milioni in rapporto al corrispondente periodo del 1913 (dollari 821 milioni in confronto di 1084 milioni). Negli undici mesi le esportazioni ammontarono a 1 867 879 583 dollari contro 2 250 822 664 nel 1913.

La diminuzione fu dovuta principalmente alla minore esportazione del cotone.

Grave è stato poi il danno derivato dalla interruzione di molti servizi marittimi con l'estero, già esercitati dalla bandiera germanica e da altre bandiere, non avendo potuto gli Stati Uniti trovare forze equivalenti nella bandiera nazionale per mancanza di naviglio di lungo corso, pari alle loro esigenze commerciali.

Or appunto la cruda nozione ch' essi hanno avuto della dipendenza delle loro sorti dalle vicende dell'Europa ha dato nuovo vigore all'azione degli Stati Uniti, che, mentre da una parte cercano di attenuare gli effetti della guerra col richiedere alle nazioni belligeranti, e principalmente all'Inghilterra, quale dominatrice dei mari, un maggior rispetto dei diritti dei paesi neutrali, dall'altra si accingono a colmare le loro deficienze, e traggono nuovi insegnamenti dalla dottrina di James Monroe per proclamare la necessità che l'America provveda ai propri bisogni senza ricorrere agli altri continenti.

L'8 dicembre, in un lungo messaggio al Congresso, il presidente Mr. Woodrow Wilson, dopo un'eloquente rassegna della situazione dal punto di vista americano, dichiarò facilmente prevedibile che le nazioni a cui l' Europa ha ordinariamente fornito innumerevoli articoli manifatturati e com-

merciali, in seguito alla guerra diverranno invece clienti degli Stati Uniti; e fra queste nazioni indubbiamente saranno quelle grandi e piccole del Centro e Sud America. Gli Stati Uniti dovranno quindi esser pronti a servire, come mai nel passato, sè stessi e gli altri popoli, pronti con le loro risorse, con le loro energie, con le loro forze produttive e con i loro mezzi di distribuzione. Noi, egli soggiungeva, abbiamo grandemente errato nello impedire sin qui lo sviluppo della nostra marina mercantile, e nel non cercare di venire ad una conclusione circa la migliore politica da adottare per i minerali e le foreste e le forze acquee delle nostre terre. Come dobbiamo trasportare le nostre merci ai mercati di cui ho parlato, se non abbiamo navi? Come possiamo creare un grande traffico se non abbiamo quei mezzi di trasporto dai quali dipende ogni profittevole commercio e come dobbiamo procurarci le navi se aspettiamo che il traffico si sviluppi senza di esse?

Il Presidente ha quindi deplorato che i protezionisti abbiano scoraggiato e poco meno che distrutto la marina mercantile, abbassando quasi deliberatamente ad un livello inferiore la bandiera americana che già correva sui mari. Da ciò la necessità di provvedere ai mezzi di trasporto che devono precedere, non tardivamente seguire lo sviluppo del traffico con i vicini Stati americani, e la necessità di affrettare l'approvazione del disegno di legge sulla marina mercantile già discusso in parte nell'ultima sessione, ma non ancora approvato dalle due Camere. Dall'entrata in vigore di questa legge gli Stati Uniti si ripromettono, infatti, i più grandi risultati.

Per la conquista dei vari mercati americani, è attivo il lavoro che compie il Governo degli Stati Uniti.

Esso ha già invitato tutti i Governi dell'America centrale e meridionale a inviare i loro rappresentanti a Washington al principio della prossima primavera per discutere col ministro del Tesoro e con autorevoli finanzieri americani i varii problemi commerciali e finanziari posti dalla guerra e i mezzi di rinvigorire i rapporti commerciali fra i varii paesi dell'America e gli Stati Uniti.

Da questa conferenza gli Americani si ripromettono di vedere elevato l'edificio della loro indipendenza economica dall'Europa, con New York centro finanziario mondiale competitore di Londra. La minaccia non è certamente tale da

tenersi in non cale, dato l'esaurimento a cui vanno incontro molte fra le più ricche e operose potenze europee, specialmente se la vagheggiata « indipendenza americana » si sfrondi degli eccessi di molti suoi sostenitori che vorrebbero fare dell'America la sede di ogni egemonia, se non pure un mondo che stesse a sè.

L'acquisto di navi mercantili dei paesi belligeranti.

Fra i provvedimenti che si trovano all'esame del Parlamento degli Stati Uniti per l'incremento di quella marina mercantile, v'ha anche il cosiddetto *Ship Purchase Bill*, inteso ad autorizzare il Presidente della Confederazione a spendere sino a 6 milioni di dollari per l'acquisto o la costruzione di navi ausiliarie da servire, in tempi normali, ad uso di navi mercantili. La finalità di questo progetto, non se ne fa mistero, è quella di abilitare il Governe degli Stati Uniti ad acquistare i maggiori piroscafi di linea germanici, specialmente quelli dell' « Hamburg-Amerika Linie », che si trovano al disarmo nei porti di New York e Boston.

Il progetto, del quale si è mostrato tanto sollecito il presidente Wilson, è giudicato poco favorevolmente non soltanto in Inghilterra, ma anche da autorevoli personalità americane, le quali mentre dubitano fortemente che si riesca a trarre un reale vantaggio dallo Stato armatore, reputano dall'altra che lo acquisto delle navi germaniche non sarebbe compatibile con i doveri della neutralità, sia perchè equivarrebbe a liberare gli armatori delle spese alle quali sono obbligati per la custodia, sia perchè porterebbe un aiuto diretto in danaro ad uno dei belligeranti.

Come già avvertimmo nello scorso settembre, noi riteniamo che le vedute sulle quali si basa il disegno di legge siano in aperta opposizione con i criterii accolti dall'art. 56 della Dichiarazione di Londra del 1909. È vero che questa non ha efficacia di atto impegnativo nei rapporti internazionali per quegli Stati che non l'hanno ratificata, ma non è men vero che tutti gli Stati firmatari furono d'accordo nel riconoscere, con la disposizione preliminare della Dichiarazione, che le regole elaborate rispondevano, in sostanza, ai principii generalmente riconosciuti dal diritto internazionale;

non gli Stati Uniti dovrebbero, dunque, venir meno a tali principii dopo la vibrata nota di protesta che han diretto all'Inghilterra pel rispetto dovuto al diritto delle genti nei rapporti col commercio neutrale.

Dal momento che il diritto di predare la proprietà privata nemica in mare, per quanto in opposizione al fondamento della civiltà presente, sussiste ancora e costituisce una delle armi maggiori di guerra, è giocoforza rispettarlo in tutte le sue conseguenze per parte di chi non voglia influire in favore nè dell'uno, nè dell'altro belligerante.

Ciò diciamo inspirandoci a considerazioni puramente obbiettive; chè se ci facessimo guidare unicamente dai nostri interessi, noi dovremmo propugnare il principio opposto. Con l'imperversare di questa bufera e con le presenti elevatissime quotazioni nei noli, quale migliore occasione per i nostri armatori di quella che adesso loro consentirebbe di acquistare a buon prezzo non poche efficienti navi mercantili della Germania e dell'Austria-Ungheria?

In ogni modo non sarà privo d'interesse per noi il seguire le vicende del progetto americano, poichè se, in definitiva, la corrente che lo ha fatto nascere dovesse prevalere, anche nei riguardi del Governo inglese, non sarebbe il caso che il nostro paese rimanesse solo paladino del diritto delle genti.

A proposito di navi germaniche che dovrebbero mutare bandiera, merita di essere rilevata una questione sorta riguardo al piroscafo *Dacia*. Questo piroscafo germanico, che è stato in disarmo nel porto di Galveston, venne recentemente acquistato da tal Breitung, suddito americano, ma figlio di cittadino tedesco, ed il nuovo proprietario ha manifestato al Governo di Washington il proposito di esercitare i suoi diritti di cittadino americano, mandando la nave in Europa a qualunque costo. Il Governo americano ha chiesto al Governo inglese, se questo fosse disposto a considerare valido il trasferimento di proprietà e di bandiera; ma pare che la risposta sia stata, com'era da attendersi, negativa. Il signor Breitung persiste intanto nel suo proposito d'inviare col *Dacia* un carico di cotone in Europa; presto sentiremo dunque quali risultati egli abbia avuto dalla sua persistenza.

Il mercato dei noli e delle assicurazioni.

La guerra, che in sul principio produsse come una paralisi nello svolgimento dei trasporti marittimi, è venuta a mano a mano costituendo la causa prima d'insperati guadagni per gli armatori, quelli, ben s'intende, a cui non sono precluse le vie del mare. I noli sono aumentati sempre in maggior misura, tanto che in sulla fine dell'anno per viaggi di grano dalla Argentina si sono pagati perfino 50 scellini a tonnellata, mentre in luglio per gli stessi viaggi il tasso corrente non oltrepassava 12 scellini e 6 pence. Le cause di questo enorme aumento si possono riassumere: 1°) nel gran numero di navi acquistate o noleggiate dai governi inglese e francese, e fra queste navi son da comprendere specialmente i più grandi e veloci piroscafi di linea e numerosi carbonai; 2°) nell'inattività delle marine mercantili della Germania e dell'Austria; 3°) nelle perdite di navi avvenute per effetto delle mine o per opera delle navi germaniche o sequestrate nei porti germanici ed austriaci; 4°) nello straordinario affollamento di molti porti britannici e continentali, dove le navi sono costrette a rimanere inoperose per lungo tempo prima di potere scaricare o caricare e partire.

Tutte queste cause hanno fatto diminuire l'offerta di tonnellaggio in misura da sorpassare la diminuzione nel volume del traffico mondiale e hanno prodotto, per conseguenza, il forte rialzo dei noli.

Occorre notare per altro che sono anche aumentate le spese dell'armamento sia per l'assicurazione contro i rischi di guerra, sia pel maggior costo del combustibile, sia per le maggiori richieste degli equipaggi a cagione dei più gravi rischi ai quali si devono esporre. Non lieta è stata la posizione di quegli armatori che avevano noleggiato a tempo i propri piroscafi, e con contratti che hanno continuato ad aver vigore in questo fortunoso periodo.

Anche il tasso dell'assicurazione contro i rischi di guerra è venuto migliorando per i trasporti marittimi. Il tasso minimo è disceso da 2 ghinee a $1\,^1/_2$ per cento al principio della seconda decade di dicembre e ad una ghinea alla fine del-

l'anno. Ciò è avvenuto principalmente per effetto della battaglia delle isole Falkland; continua tuttavia a mantenersi un tasso elevato in quelle direzioni nelle quali o per la presenza delle mine o per l'azione dell'armata nemica i pericoli sono maggiori.

Da calcoli fatti si è valutata a circa 5 milioni di sterline la perdita di proprietà avvenuta con l'affondamento delle navi mercantili inglesi per parte degl'incrociatori germanici, primi fra tutti l'*Emden* e il *Karlsruhe*. Questa somma costituisce, invero, una quota percentuale piccolissima di fronte al valore totale del commercio britannico che è corso sui mari nel trascorso periodo di guerra.

I traffici internazionali.

Durante il mese di novembre e più ancora nel mese di dicembre, si è avuta una accentuata ripresa nel movimento delle importazioni del Regno Unito. Le esportazioni, invece, sono, ancora diminuite, e così pure le riesportazioni.

Dalle statistiche del « Board of Trade » desumiamo i seguenti dati riassuntivi, riferentisi ai cinque mesi di guerra confrontati con quelli dei mesi corrispondenti del 1913

	Importazioni	Percentuale di diminuzione in confronto al 1913	Esportazioni	Percentuale di diminuzione in confronto al 1913	Riesportazioni	Percentuale di diminuzione in confronto al 1913
Agosto . . . . Ls.	42 362 034	24,3 %	24 211 271	45,1 %	4 419 833	45,7 %
Settembre . . . . »	45 051 937	26,5	26 674 815	37,1	5 274 041	23,1
Ottobre. . . . . »	51 559 289	28,1	28 601 815	38,6	7 179 857	24,8
Novembre . . . . »	55 559 289	18,2	24 601 619	45	5 642 977	29,5
Dicembre . . . . »	67 554 960	5,1	26 278 928	39,3	5 870 546	39,6

È da notare che l'esportazione effettiva apparirebbe molto più elevata se nelle statistiche si fosse compreso il valore delle enormi provviste inviate dalla Gran Bretagna ai governi dei paesi alleati. D'altra parte per giudicare dell'effetto reale che la guerra ha avuto nel commercio internazionale

della Gran Bretagna occorre anche tener presente che le statistiche sono redatte sui prezzi correnti delle merci, prezzi di molto superiori a quelli dell'anno 1913.

Ma, come già avvertimmo altra volta, il Regno Unito è venuto a trovarsi nello stato di guerra in condizioni di gran lunga migliori che non gli altri Stati belligeranti.

In *Francia* nel mese di agosto (il solo di cui si abbiano notizie statistiche uficiali) le importazioni discesero a 272 milioni di franchi, contro 585 milioni a cui ammontarono nell'agosto 1913, e le esportazioni si ridussero a 267 milioni, contro 526 milioni nell'agosto 1913. Sono vigorosi gli sforzi del Governo per incoraggiare e assistere la vita industriale del paese, dove grande attività è mantenuta, per altro, dalle forniture occorrenti all'esercito.

In *Austria-Ungheria* nel mese di agosto 1913 si era avuta un'importazione per 268 milioni di corone, mentre nell'agosto 1914 le importazioni si ridussero a 94 milioni; le esportazioni nei corrispondenti periodi furono rispettivamente di 215 milioni e 30 milioni di corone.

Non si hanno notizie ufficiali per la *Germania*; ma le ripercussioni della guerra nel traffico si desumono facilmente quando si pensi che del commercio estero di quell'Impero il 70 per cento veniva fatto, in tempi normali, per via di mare e per più che il 40 per cento con i paesi contro i quali la Germania combatte.

Per la *Russia* è difficile valutare l'entità dei danni economici, tanto più che la sua vasta popolazione che non risente gravi conseguenze dall'invio di forti contingenti nel teatro della guerra, le grandi sue culture di generi di prima necessità, l'esistenza di giacimenii carboniferi nelle regioni meridionali, attenuano in gran parte la condizione d'isolamento in cui è venuto a trovarsi quell'immenso Impero di fronte alle correnti maggiori dei traffici internazionali.

La guerra mentre ha paralizzato il traffico di moltissimi porti fiorenti, in altri ha generato una grave congestione per sovrabbondanza di movimento commerciale.

A Londra, per esempio, allo scopo di attenuare gli effetti dello straordinario ingombro, che vi si è prodotto, si è dovuto aumentare il numero degli scaricatori e costruire tettoie e depositi supplementari.

Gli spostamenti degli affari avvenuti negli empori marittimi dei paesi belligeranti si verificano d'altronde anche in quelli degli Stati neutrali, e da noi si è dovuto risolvere il problema di sfollare il porto di Genova, mentre tanti altri porti nazionali soffrono di stasi.

Le vittime delle mine.

Continua la serie lunga e dolorosa delle navi mercantili vittime delle mine. Il campo in cui esse in maggior numero sono state mietute è, ben s'intende, il Mare del Nord dove più aspra si svolge la lotta, più forti sono i nemici che stanno di fronte, e più attivo si svolge necessariamente il movimento del traffico; ma, peraltro, non pochi bastimenti hanno incontrato la stessa sorte nel Baltico e negli stretti che ne dipendono, e qualcuno anche lungo le coste irlandesi.

Delle varie marine mercantili, quella che ha dato un maggior contingente alle perdite è l'inglese.

Tra le altre navi britanniche sono affondate per urto contro le mine il piroscafo *Tritonia* (tonn. 4272) sulla costa irlandese a 38 miglia W d'Inistrahull, il piroscafo *Kartoum* (tonn. 3020) al largo di Grimsby, il *Linaria* (3081 tonn.), il *Gem* (464 tonn.) in navigazione nel Mare del Nord.

La notte seguente al *raid* compiuto il 16 dicembre dagli incrociatori germanici contro Hartlepool, Scarborough e Whitby saltarono, poi, in aria a poche miglia da Scarborough, i piroscafi inglesi *Princess Olga* (998 tonn.) e *Elterwater* (1228 tonnellate) e il piroscafo norvegese *Vaaren* (1090 tonn.). Un altro piroscafo inglese nuovissimo, il *Gallier*, di 4950 tonn., ha urtato contro una mina ed è stato portato in secco a Scarborough, con gravi danni.

Numerose navi inglesi da pesca a vapore sono state affondate per lo scoppio delle mine.

La marina norvegiana, oltre al *Vaaren* di cui si è detto, ha perduto l'*Eli* (1107 tonn.); la francese il *Pluton* di tonnellate 979; l'olandese il piroscafo *Leersum*, di tonn. 1455; tutti periti nel Mare del Nord.

Gravemente colpita, più che ogni altra marina neutrale, è stata quella svedese che ha perduto il piroscafo *Atle* (1183 tonnellate) presso Cross Sand, il piroscafo *Andrea* (1445 tonn.) nel Baltico, in navigazione i piroscafi *Luna* (tonn. 1079), *Elve-*

rida e *Norra Sverige* (tonn. 759) sulla costa finlandese, presso Raumo-Björneborg.

I disastri prodotti dalle mine continuano a preoccupare vivamente tutte le classi marittime ed i Governi dei paesi neutrali. I Governi degli Stati belligeranti proseguono intanto a riversare l'uno sull'altro la responsabilità di questo stato di cose che tanto turba e compromette la libera navigazione. In dicembre, in seguito alla distruzione dei piroscafi *Luna*, *Elverida* e *Norra Sverige*, di cui si è fatto cenno, il Governo svedese procedette ad investigazioni per stabilire se il tristissimo avvenimento fosse stato cagionato da mine tedesche o russe, ma non potè venire ad accertamenti definitivi.

Le autorità germaniche dichiararono che le mine erano russe, non avendo al tempo del disastro la marina tedesca lasciato delle mine in quella località; d'altra parte le autorità russe dichiararono di aver trovato presso il luogo del sinistro delle torpedini le quali erano germaniche e non russe.

Secondo gli elementi raccolti dalla « Liverpool Underwriters' Association », il numero totale delle navi mercantili di stazza lorda unitaria superiore a 500 tonnellate, affondate, sino al 31 dicembre, per opera delle navi da guerra o per urto di mine, si elevò a 105.

LE ARTIGLIERIE NAVALI

DELLE MARINE BELLIGERANTI

Annotazione. — Nelle tabelle che seguono sono riuniti i dati dei diversi calibri, in ordine decrescente, classificati in « grosso, medio e piccolo calibro » e dei varî tipi in uso presso le Marine belligeranti. Per ciascuna nazione oltre ai cannoni di tipo regolamentare effettivamente sistemati sulle navi della rispettiva Marina, si è ritenuto opportuno riportare anche i dati caratteristici dei cannoni fabbricati dalle sue industrie private. Ne consegue che alcuni dati si ripetono, ma per converso si completano, giacchè il riserbo che esiste pei modelli regolamentari non sussiste per gli analoghi pezzi delle industrie private che nelle proprie tabelle ne indicano i dati con maggiore larghezza di particolari.

1.

ARTIGLIERIE DEL GROSSO CALIBRO

(DAI CM. 20 IN SU)

CALIBRI DELLE ARTIGLIERIE NAVALI DELLE MARINE BELLIGERANTI

	GROSSO CALIBRO								MEDIO CALIBRO						PICCOLO CALIBRO								
Inghilterra . . . . . mm.	381	(*)	343	305	..	254	234	..	190	..	..	152	..	120	..	102	..	..	76	..	57	47	..
Francia . . . . . »	..	..	340	305	274	240	.	..	194	..	164	..	138	..	..	..	100	..	75	65	..	47	37
Giappone . . . . . »	..	356	320	305	..	254	..	203	..	..	..	152	..	120	..	..	..	..	76	..	57	47 42	37
Russia . . . . . »	..	356	..	305	..	254	..	203	..	..	..	152	127	120	..	..	..	..	75	63	57	47	37
Germania . . . . . »	381	..	..	305	280	240	..	210	..	170	..	150	..	..	105	..	..	88	..	..	52	50	28
Austria - Ungheria . . . . »	..	355	..	305	..	240	.	..	190	..	..	150	.	120	..	..	100	..	70	..	..	47	37
Turchia . . . . . »	..	..	..	..	280	..	..	..	..	..	..	152	..	120	..	..	..	..	..	..	..	..	..

Avvertenza. — All'Inghilterra compete la superiorità del grosso calibro; fra poche settimane si prevede l'entrata in servizio di qualche unità della classe *Queen Elizabeth*, cioè delle prime navi armate di 381; quelle germaniche progettate con tale calibro sono ancora sullo scalo. Inoltre l'Inghilterra ha in servizio 16 super-dreadnoughts (4 *Orion*, 4 *King George V*, 4 *Iron Duke*, 4 *Lion*) armate di 343. Invece le corazzate francesi armate dello analogo calibro 340 sono ancora parte in allestimento, parte sullo scalo (3 *Bretagne*, 5 *Normandie*, 4 *Duquesne*).

Quanto al 356, ne è già armato il grande incrociatore corazzato nipponico *Kongo;* le altre 3 unità gemelle e le 4 corazzate della classe *Fuso* della Marina giapponese che pure sono dotate di 356 sono ancora in costruzione; i due superdreadnoughts austroungarici da armarsi coi 355 sono all'inizio sullo scalo; i 4 incrociatori corazzati russi della classe *Borodino* armati di 356 sono ancora in costruzione. Delle due navi cilene armate di 356, una, già pronta, è stata requisita dall'Inghilterra col nome di *Canada* (*); con ciò viene introdotto nella Marina inglese anche il 356, calibro finora non regolamentare.

La maggior parte delle dreadnoughts delle varie Marine sono armate di 305.

Riassunto delle caratteristiche essenziali dei principali calibri.

	Peso cannone tonn.	Peso proietto Kg.	Peso carica Kg.	Velocità iniz. m/sec	Energia iniz. ton. × m.	Celerità di tiro colpi al primo	*Annotazioni*
381/45 V	98	885	—	762	26 200	1,2	
356/45 V	85	675	147	770	20 374	1,5	Giappone
356/45 A	86,4	635	147	823	21 916	2	
343/45 A	77,2	567	134,3	823	19 568	2	
340/45 mod. 1914	67	540	—	815	20 250	2	Francia
305/45 V	58,6	385,6	117,9	899	15 885	2	Giappone
305/45 A	60,2	385,6	117,9	853	14 310	2	
280/45 K	33,3	300	110	890	12 110	—	
254/45 A	36,8	226,8	75,7	853	8 418	3	
240/45 K	21	190	69,1	893	7 714	—	
234/45 A	27,2	172,4	55,3	838	6 171	4	
210/45 K	13,9	125	45,8	890	5 047	—	
203/45 A	18,3	113,4	36,3	867	4 345	5	
190/45 A	16,0	90,7	34,5	914	3 865	6	
170/45 K	7,8	70	25,7	890	2 826	—	
164/45 - M 93 - 96 M.	8,2	52	18,5	900	2 150	3	Francia
152/45 A	8,5	45,4	14,1	853	1 683	9	
138/45 Mod. 91-93	6,5	35	7,275	730	950	4,5	Francia
120/45 A	2,69	20,4	4,39	792	653	12	
102/50 A	2,13	14,1	2,76	914	599	12	
88/45 K	1,23	9,5	3,0	890	383	—	
76/50 A	0,90	5,7	1,36	792	181	20	
57/50 A	0,53	2,72	0,52	731	74	25	
47/50 V	0,28	1,5	0,484	853	55,5	30	
37/35 Hotchiss	0,05	0,455	0,040	500	6,5	35÷40	

Avvertenza. — I dati caratteristici principali variano, come è noto, anche a parità di calibro, colla lunghezza del pezzo (p. es. 40 o 45 o 50 calibri), col tracciato speciale dei vari costruttori (Armstrong, Vickers, Krupp, Schneider, ecc.), con la composizione del pezzo (a elementi o a nastro), con la natura della carica propellente adoperata (nitrocellulosa pura) o alla nitroglicerina. Tuttavia per dare un'idea sintetica dei dati principali pei vari calibri in uso dal massimo attuale di 381 al minimo, disposti in ordine decrescente, si sono raccolti nella presente tabella i dati medi, corrispondenti cioè a cannoni di 45 calibri, lunghezza intermedia fra i 40 e i 50. Le lettere A,V,K indicano le note case Armstrong, Vickers e Krupp. Qualora dal pezzo di 45 calibri si volesse passare a quello di 40 oppure di 50 calibri si può tener presente che la variazione di velocità iniziale è del 5 % al 6 % circa in meno o in più rispettivamente e che pertanto la corrispondente variazione in meno o in più dell'energia iniziale è del 10 % al 12 %.

CANNONI DA 381 (= 15″)

	Lunghezza in calibri	Peso cannone	Peso proietto	Peso carica	Velocità iniziale	Energia iniziale	Celerità di tiro	*Annotazioni*
	N.	tonn.	kg.	kg.	m/sec	m.×t.	colpi al primo	
Inghilterra								
Marina	45	96	885	—	760	26 174	—	Classe *Royal Sovereign* sullo scalo.
								Classe *Queen Elizabeth*, in allestimento.
Casa Vickers	45	98	885	—	762	26 200	1,2	
	45	98	780	—	810	26 000	1,2	
Casa Coventry	45	107,7	884,5	204,1	792,5	28 307	—	
Casa Beardmore	42	91,4	839	—	762	24 800	—	
Germania								
Marina (Krupp)	*45*	*83,8*	*760*	—	*890*	*30 680*	—	Classe *T*, sullo scalo.
Casa Krupp	50	93,2	760	315	940	34 230	—	*N. B.* I cannoni sono da 380.
	50	85,8	760	279	900	31 380	—	
	45	*83,8*	*760*	277	*890*	*30 680*	—	
	40	76,1	760	241	850	27 990	—	
	40	74,4	760	241	840	27 330	—	
	40	67,0	760	207	800	24 790	—	
Austria-Ungheria								
Marina	Non ha ancora adottato questo calibro							
Casa Skoda	50	(*)96,5	670 / 865	300	965 / 850	31 853	—	N. *B.* I cannoni sono da 380.
	45	(*)85,5	670 / 865	266	908 / 800	28 216	—	(*) Senza otturatore.
	40	(*)75,0	670 / 865	243	852 / 750	24 799	—	

CANNONI DA 356 (= 14″)

Inghilterra								
Marina	Non ha introdotto questo calibro (fa eccezione la corazzata *Canada*).							
Casa Armstrong	45	86,4	635	147	823	21 916	2	Classe *Canada*.

(*Segue*) CANNONI DA 356 (= 14″)

	Lunghezza in calibri	Peso cannone	Peso proietto	Peso carica	Velocità iniziale	Energia iniziale	Celerità di tiro	*Annotazioni*
	N.	tonn.	kg.	kg.	m/sec	m.×t.	colpi al primo	
Casa Vickers. . . .	45	82	635	—	797	20 560	1,35	
Casa Coventry . . .	45	82,3	635	136,1	792	20 322	—	
	45	82,3	726	138,3	747	20 619	—	
Giappone								
Marina (Vickers e Kure)	45	85	675	—	770	20 374	—	Classe *Kongo*; classe *Fuso* sullo scalo.
Russia								
Marina.	(Si dice che i cannoni siano Vickers)							Classe *Borodino* sullo scalo.
Germania								
Marina.	Non ha adottato questo calibro							
Casa Krupp	50	75,8	620	256	940	27 920	—	
	50	69,7	620	227	900	25 600	—	
	45	68,1	620	225	890	25 080	—	
	45	61,9	620	196	850	22 830	—	
	40	60,5	620	196	840	22 300	—	
	40	54,5	620	169	800	20 220	—	
Austria-Ungheria								
Marina (Skoda) . . .	45	70,2	710	215	800	23 160	—	Il calibro è 355 mm. Corazzate *VIII* e *IX* sullo scalo.
Casa Skoda	50	79,3	710	243	850	26 146	—	
	50	79,3	550	243	965	26 146	—	
	45	70,2	550	215	908	21 700	—	
	40	61,6	710	190	750	20 356	—	
	40	61,6	550	190	852	20 356	—	

Cannoni da 343 (= 13,″5)

	Lunghezza in calibri	Peso cannone	Peso proietto	Peso carica	Velocità iniziale	Energia iniziale	Celerità di tiro	*Annotazioni*
	N.	tonn.	kg.	kg.	m/sec	m.×t.	colpi al primo	
Inghilterra								
Marina	45	80	635	—	800	22 000	1,5	classe *K. George V*; cl. *Iron Duke*; *Q. Mary* e *Tiger*.
	45	77	567	—	823	19 570	1,5	cl. *Orion*; cl. *Lion*.
Casa Armstrong	45	77,2	567	134,3	823	19 568	2 ?	
Casa Vickers	45	78,0	567	—	823	19 600	2 ?	
			635	—	762	18 810		
Casa Coventry	45	77,7	567	131,5	793	18 163	—	
Casa Beardmore	46	78,2	623,7	—	800	20 375	—	

Cannoni da 340

Francia								
Marina	45	67,3	605	—	815	20 250	—	classe *Normandie*; classe *Bretagne*.
Casa Schneider	45	67,4	605	—	815	20 270	—	
	40	64,7	605	—	780	18 820	—	

Cannoni da 305 (= 12″)

Inghilterra								
Modelli regolam. della Marina	M. XI e XII	50	69	385,5	—	917	16 540	2	classe *St Vincent*, classe *Neptune*.
	M X	45	58	385,5	118	880	14 770	2	cl. *L. Nelson*, cl. *Dread.* e *Beller.*, cl. *Indomit.*, cl. *Indefat.*, *Australia*
	M IX	40	50	385,5	115	790	12 160	—	classe *Formid.*, cl. *Duncan*, cl. *K. Ed. VII*.
	M VIII	35	46	385,5	91	720	10 230	—	cl. *Majestic*, cl. *Canopus*
Casa Armstrong	50	67,8	385,6	129,3	914	16 428	2	
	45	60,2	385,6	117,9	853	14 310	2	
	40	51,8	385,6	117,9	807	12 816	2	
	40	49,3	385,6	70,3	732	10 513	2	

(*Segue*) CANNONI DA 305 (= 12″)

		Lunghezza in calibri	Peso cannone	Peso proietto	Peso carica	Velocità iniziale	Energia iniziale	Celerità di tiro	*Annotazioni*
		N.	tonn.	Kg.	Kg.	m/sec	m.Xt.	colpi al primo	
Casa Vickers. . . .		50	66,9	385,5	—	918	16 600	2	
		45	58,6	385,5	—	869	14 850	2	
Casa Coventry . . .		50	68,1	385,6	129,3	900	15 884	—	
Casa Beardmore. . .		50	67,1	431	—	861	16 400	—	
Francia									
Modelli regolam. della Marina	Mod. 1906 .	50	61	440	—	875	16 840	—	classe *J. Bart.*
	Mod. 1902 .	45	55	440	—	865	14 430	—	classe *Danton*
	Mod. 93 - 96 M	40	48,1	340	111	815	11 340	—	classe *République* e *Démocratie*
	Mod. 93 - 96	40	48,1	340	111	815	10 350	—	*Suffren*
	Mod. 93. .	45	45,8	340	89	780	10 350	—	*Bouvet*
	Mod. 93. .	40	44	340	98,5	780	10 350	—	classe *Charlemagne*
	Mod. 87 . .	45	49,6	340	89	780	10 350	—	*Carnot, C. Martel, Jauréguiberry.*
Casa Schneider . . .		50	58,2	375	170	950	17 272	—	
		45	53,7	375	160	900	15 500	—	
Russia									
Modelli regolamentari della Marina . . .		50	47,4	324	—	915	13 840	—	classi *Cangut* e *Imperatriza Maria*
		40	42,8	324	—	793	10 395	—	*Sviatitelja, Pantel., Czarew. Slawa*, classe *Imp. Pawel*, cl. *J. Slatoust.*
		35	56,3	324	—	637	6 707	—	*G. Pobjedonossez.*
		30	51,5	324	—	570	5 370	—	*Imp. Alex. II, Ssinop.*
Giappone									
Modelli della Marina	Armstrong	50	67,1	385,6	—	902	15 992	—	classe *Kawachi*
	Armstrong	45	60,2	385,6	—	853	14 312	—	cl. *Kawachi, Aki, Satsuma, Kashima*

(*Segue*) CANNONI DA 305 (= 12″)

	Lunghezza in calibri	Peso cannone	Peso proietto	Peso carica	Velocità iniziale	Energia iniziale	Celerità di tiro	*Annotazioni*
	N.	tonn.	Kg.	Kg.	m/sec	m.×t.	colpi al primo	
Modelli della Marina — Vickers	45	58,6	385,6	—	899	15 885	—	*Katori*, *Mikasa*.
Modelli della Marina — Kure	45	60,0	385,6	—	853	15 340	—	*Iwami*, cl. *Sagami*, cl. *Ibuki* e cl. *Tsukuba*.
Modelli della Marina — Armstrong	40	49,3	385,6	—	732	10 512	—	*Asahi*, *Shikishima*, *Fuji*
Modelli della Marina — Armstrong	40	51,8	385,6	—	807	12 818	—	*Asahi*, *Shikishima*, *Fuji*
Modelli della Marina — Obuchow	40	42,8	324	—	793	10 395	—	*Izen*, *Tango*
Germania								
Krupp	50	47,8	390	162	940	17 560	1	classi *Kaiser*, *Koenig*, *Derfflinger*
Krupp	45	43	390	—	890	15 750	1	classe *Helgoland*.
Casa Krupp	50	47,8	390	162	940	17 560	—	
Casa Krupp	50	44,0	390	143	900	16 100	—	
Casa Krupp	45	43	390	142	890	15 750	—	
Casa Krupp	45	39	390	123	850	14 360	—	
Casa Krupp	40	38,2	390	123	840	14 030	—	
Casa Krupp	40	34,4	390	106	800	12 720	—	
Austria-Ungheria								
Skoda	45	54,3	450	138	800	14 680	—	classi *Viribus* e *Radetzky*.
Casa Skoda	50	61,3	450 350	—	850 960	16 570	—	
Casa Skoda	45	54,3	450 350	—	800 905	14 680	—	
Casa Skoda	40	47,7	450 350	—	750 850	12 900	—	

CANNONI DA 280

Germania								
Modelli regolamentari Marina	50	37	300	—	940	13 510	1,5	classe *Moltke*.
Modelli regolamentari Marina	45	33,3	300	—	890	12 110	1,5	classi *Nassau*, *Von der Tann*.
Modelli regolamentari Marina	40	29,6	300	—	840	10 790	1,5	classi *Deutschland*, *Braunschweig*.

(*Segue*) CANNONI DA 280.

	Lunghezza in calibri	Peso cannone	Peso proietto	Peso carica	Velocità iniziale	Energia iniziale	Celerità di tiro	*Annotazioni*
	N.	tonn.	Kg.	Kg.	m/sec	m.×t.	colpi al primo	
Casa Krupp	50	37,0	300	125	940	13 510	—	
	50	34,1	300	111	900	12 390	—	
	45	33,3	300	110	890	12 110	—	
	45	30,2	300	95	850	11 050	—	
	40	29,6	300	95	840	10 790	—	
	40	26,6	300	82	800	9 790	—	
Austria-Ungheria								
Casa Skoda	50	47,1	345 270	99	850 960	12 705	—	
	45	41,7	345 270	91,5	800 904	11 254	—	
	40	36,6	345 270	83	750 848	9 891	—	
Turchia								
Marina (Krupp). . .	40	44	240	—	700	6 740	—	classe *Barbarossa*.
Marina (Krupp). . .	35	43,9	240	—	680	5 500	—	
Inghilterra								
Casa Coventry . . .	50	42,7	344,7	122,5	900	14 203	—	

CANNONI DA 274.

Francia									
Marina	Mod. 93-96	40	37,7	255	—	815	8 470	1,5	*Henry IV.*
	Mod. 93. .	45	35,8	255	—	780	7 760	1,5	*Bouvet, Massena.*
	Mod. 87. .	45	37,7	255	—	780	7 760	1,5	*Carnot, C. Martel, Jauréguiberry.*

CANNONI DA 254.

Inghilterra								
M IV	47	31	227	—	850	8 430	3	classe *Swiftsure.*

(*Segue*) CANNONI DA 254.

	Lunghezza in calibri	Peso cannone	Peso proietto	Peso carica	Velocità iniziale	Energia iniziale	Celerità di tiro	*Annotazioni*
	N.	tonn.	Kg.	Kg.	m/sec	m.×t.	colpi al primo	
Casa Armstrong. . .	50	38,25	227	90,7	914	9 663	3	
	45	36,25	227	75,7	853	8 418	3	
	40	31,5	209	69,2	740	5 970	3	
Casa Vickers. . . .	50	39,1	225	—	873	8 800	3	
	45	36,0	217	—	869	8 345	3	
Giappone								
Marina . Armstrong	45	36,8	227	—	853	8 418	3	*Aki, Satsuma, Kagoshima.*
Marina . Vickers .	45	35,4	217	—	869	8 400	3	*Katori.*
Marina . Obuchow .	45	22,5	220	—	694	5 406	—	cl. *Minoshima, Kasuga.*
Russia								
Vickers	50	27,9	220	—	854	8 186	3	*Rurik.*
	45	22,5	220	—	694	5 406	—	*Rostislaw.*

CANNONI DA 240.

Germania							
Marina	40	18,6	190	—	840	6 833	1 3/4	classe *Wiltelsbach*, classe *K. Fried.*, classe *Fried. Karl, Fürst, Bismarck.*
	35	22,0	190	—	580	3 686	1 3/4	classe *Aegir.*
Casa Krupp	50	23,3	190	78,8	940	8 557	—	
	50	21,5	190	69,8	900	7 844	—	
	45	21,0	190	69,1	890	7 671	—	
	45	19,0	190	60,1	850	6 997	—	
	40	18,6	190	60,1	840	6 833	—	
	40	16,8	190	51,8	800	6 198	—	
Austria-Ungheria								
Marina . Skoda . .	45	27,5	215	—	800	7 010	—	Classe *Radetzki.*
Marina . Skoda 1901	40	28,2	229	—	705	5 800	2 1/2	*Babenberg*, cl. *E. Karl, St. Georg.*
Marina . Krupp 1897	40	30,7	215	—	705	5 650	2 1/2	*Habsburg, Arpad, K. Karl VI.*
Marina . Krupp 1894	40	28,3	215	—	690	5 220	2 1/2	cl. *Monarch.*

(*Segue*) CANNONI DA 240.

	Lunghezza in calibri	Peso cannone	Peso proietto	Peso carica	Velocità iniziale	Energia iniziale	Celerità di tiro	*Annotazioni*
	N.	tonn.	Kg.	Kg.	m/sec	m.×t.	colpi al primo	
Casa Skoda	50	29,5	215 170	60,5	850 956	7 917	—	
	45	26,0	215 170	54	800 900	7 013	—	
	40	22,8	215 170	49	750 843	6 164	—	
Francia								
Marina — Mod. 02-06	50	—	220	—	875	8 040	3	classe *Danton*.
Marina — Mod. 93	40	22,7	170	—	800	5 440	1	cl. *d'Entrecasteaux*.
Casa Schneider	50	28,3	185	80	950	8 520	—	
	45	26,2	185	75	900	7 647	—	

CANNONI DA 234.

Inghilterra								
Marina — M. XI	50	28	172,3	—	880	6 870	4	cl. *L. Nelson*, *Minotaur*
Marina — M. IX e X	47	28	172;3	—	850	6 400	4	cl. *K. Edw.*,, cl. *Drake*, cl. *D. of Edin.*, cl. *Warrior*, cl. *Cressy*.
Marina — M. VIII	40	25	172,3	—	715	4 500	4	*Terrible*.
Casa Armstrong	50	29,3	172,4	61,7	914	7 340	4	
	45	27,2	172,4	55,3	838	6 171	4	
Casa Vickers	50	28,2	172,4	—	900	7 108	4	
	45	27,3	172,4	—	853	6 400	4	
Casa Coventry	50	28,5	172,4	43,1	900	7 108		
Casa Beardmore	50	29	192,8	—	861	7 212		

CANNONI DA 210.

Germania								
Marina	50	15,5	125	52,3	940	5 629	3	
	45	13,9	125	45,8	890	5 047	3	cl. *Blücher*.
	40	12,3	125	39,9	840	4 495	3	cl. *Gneisenau*, cl. *Yorck*, cl. *Fried-Karl*.
Casa Krupp	identici ai suddetti							

(*Segue*) CANNONI DA 210

	Lunghezza in calibri	Peso cannone	Peso proietto	Peso carica	Velocità iniziale	Energia iniziale	Celerità di tiro	*Annotazioni*
	N.	tonn.	Kg.	Kg.	m/sec	m.×t.	colpi al primo	
Austria-Ungheria								
Casa Skoda	50	20,7	140 113	41,5	870 968	5 401	—	
	45	18,8	140 113	38,2	825 918	4 857	—	
	40	17,0	140 113	33,8	770 857	4 231	—	

CANNONI DA 203.

Inghilterra								
Casa Armstrong. . .	50	20,7	113,4	40,8	914	4 831	5	
	45	18,3	113,4	36,3	867	4 345	5	
Casa Vickers. . . .	50	14,8	112	—	854	4 786	5	
Giappone								
Marina . Kure . .	45	18,8	113,4	—	756	3 316	—	*Iwami*, cl. *Ibuki*.
Marina . Arm. . .	45	18,3	113,4	—	867	4 345	—	*Nisshin*, cl. *Aso*.
Marina . Arm. . .	40	15,5	113,4	—	786	3 568	—	*Azuma*, *Yakumo*, cl. *Izumo*, cl. *Asama*, *Kasagi*, *Chitose*.
Russia								
	50	14,3	96	—	915	4 102	—	cl. *Imp. Pavel I*, classe *J. Slatoust*, *Rurik*.
	45	21,1	85,8	—	891	3 480	—	*Imp. Alex II*, *Adm. Makarow*, *Rossija*, *Chrabry Gromoboi*, cl. *Pallada*.

ARTIGLIERIE DI MEDIO CALIBRO

(DAI CM. 10 AI CM. 20)

Cannoni da 194.

		Lunghezza in calibri	Peso cannone	Peso proietto	Peso carica	Velocità iniziale	Energia iniziale	Celerità di tiro	*Annotazioni*
		N.	tonn.	kg.	kg.	m/sec	m.×t.	colpi al primo	
Francia									
Marina	Mod. 02.	50	—	115	—	875	4 500	2	classe *Démocr.*, classe *Quinet, Renan, Michelet*
	Mod. 93-96.	45	12,6	86	–	840	3 370	1	classe *Gambetta*, classe *Gloire.*
	Mod. 93.	40	10,7	86	—	770	2 550	—	cl. *Gueydon, J. d'Arc, Pothuau.*
	Mod. 87.	45	10,7	86	—	770	2 550	1	classe *Bruix.*

Cannoni da 190.

Inghilterra								
Marina	M II e V	50	16	90,7	—	850	3 370	5	classe *Swiftsure*, classe *Minotaur*, cl. *Warrior.*
	M I	45	14	90,7	—	790	2 890	5	cl. *Devonshire*, *Antrim.*
Casa Armstrong		50	15,7	90,7	34,5	914	3 865	6	
		45	19,8	90,7	33,6	884	3 612	6	
Casa Vickers		50	16,3	90,7	—	915	3 880	8	
		45	14,2	90,7	—	876	3 550	8	
Caaa Coventry		50	15,3	90,7	32,2	900	3 741	—	
Austria Ungheria									
Marina (Skoda 1901)		42	12,3	97	—	800	3 160	4 ÷ 6	classe *E. Karl, St. Georg, K. ü K. M. Theresia.*
Casa Skoda		50	15,4	107	33,0	870	4 128	—	
		45	13,8	107	30,3	325	3 712	—	
		40	12,0	107	26,9	770	3 234	—	
Germania									
Casa Krupp		50	11,6	95	39,1	940	4 278	—	
		45	10,4	95	34,3	890	3 835	—	
		40	9,2	95	29,8	840	3 417	—	

Cannoni da 170.

	Lunghezza in calibri	Peso cannone	Peso proietto	Peso carica	Velocità iniziale	Energia iniziale	Celerità di tiro	*Annotazioni*
	N.	tonn.	kg.	kg.	m/sec	m.×t.	colpi al primo	
Germania								
Marina	40	6,9	70	—	840	2 517	5	classe *Deutschland*, cl. *Braunschweig*.
Casa Krupp	50	8,7	70	29,3	940	3 152	—	
	45	7,8	70	25,7	890	2 826	—	
	40	6,9	70	22,4	840	2 517	—	

Cannoni da 164.

Francia								
Marina	Mod. 93-96 M	45	8,2	52	—	900	2 150	3	classe *République*, *Renan*, *Michelet*.
	Mod. 93-96.	45	8,2	52	—	865	1 950	4	*Suffren*, cl. *Gambetta*, cl. *Gloire*, cl. *Gueydon*, cl. *Dupleix*.
	Mod. 87-93.	45	6,7	52	—	765	1 525	3	*J. de la Gravière*, classe *Guichen*.

Cannoni da 152.

Inghilterra								
Marina	M. XI . .	50	8,7	45,3	—	890	1 840	7	classe *R*, classe *Queen Eliz.*, *Tiger*, classe *Arethusa*, classe *Benbow Britannia*, *Hibernia*, *Africa*, classe *Duke of Edin.*
	M. VII, VIII	45	7,4	45,3	—	840	1 630	7	classe *Formid.*, classe *Duncan*, cl. *K. Edw.* (eccetto *Britannia*, *Hibernia* e *Africa*), classe *Cressy*, cl. *Drake*, cl. *Monmouth*, cl. *Devonshire*.
	M. I e III.	40	7	—	—	660	1 000	6,4	Corazzate antiquate anteriori alla classe *Formidable* e incrociatori protetti antiquati.
Casa Armstrong 1913	50	8,89	45,4	15,0	914	1 932	(*) 9	(*) Le tabelle di Armstrong indicano la celerità di 9 colpi, quelle di Vickers di 10 colpi che invero sembrano piuttosto elevate.
	45	8,53	45,4	14,0	853	1 683	(*) 9	
	40	6,71	45,4	—	762	1 342	(*) 9	

(*Segue*) CANNONI DA 152.

	Lunghezza in calibri	Peso cannone	Peso proietto	Peso carica	Velocità iniziale	Energia iniziale	Celerità di tiro	*Annotazioni*
	N.	tonn.	kg.	kg.	m/sec	m.×t.	colpi al primo	
Casa Vickers 1913 . .	50	7,91	45,4	—	945	2 060	10	
	45	7,11	45,4	—	884	1 800	10	
Casa Coventry . . .	50	8,89	45,4	14,1	900	1 869	—	
Casa Beardmore. . .	50	8,33	45,4	—	914	1 933	—	
Giappone								
Vickers. .	50	7,9	45,4	—	945	2 060	—	classe *Kongo*.
Armstrong.	50	8,9	45,4	—	929	2 011	—	classe *Settsu*, cl. *Hirado*, *Tone*.
Armstrong.	45	8,5	45,4	—	853	1 684	7	*Aki*, classe *Nisshin*, *Aso*, *Kagoshima*.
Marina . Vickers. .	45	7,5	45,4	—	918	1 950	7	*Katori*, *Mikasa*, classe *Tsukuba*.
Kure. . .	45	7,9	45,4	—	853	1 480	—	classe *Sagami*.
Obuchow .	45	5,8	40,5	—	793	1 302	—	*Hizen*, *Tango*, *Tsugaru*, *Soja*.
Armstrong.	40	6,7	45,4	—	762	1 342	—	*Asahi*, *Shikishima*, *Fuji*, *Asuma*, *Jakumo*, classe *Izumo*, *Asama*, cl. *Niitaka*, *Akashi*, *Suma*
Russia								
Marina	50	6 ?	50 ?	—	? 884	? 2 035	—	classe *Butakow*, cl. *Nachimow* (secondo alcune fonti queste navi non avrebbero altro calibro).
	45	5,8	40,5	—	793	1 302	—	Varie corazzate, incr. corazz. e protetti.
	35	6,4	40,5	—	701	1 017	—	*Georg Pobjedonossez Ssinop*.
Turchia	50	8,9	45,4	—	914	1 932	—	*Drama*.

Cannoni da 150.

	Lunghezza in calibri	Peso cannone	Peso proietto	Peso carica	Velocità iniziale	Energia iniziale	Celerità di tiro	*Annotazioni*
	N.	tonn.	kg.	kg.	m/sec	m.×t.	colpi al primo	
Germania								
Marina	45	5,0	46	—	890	1 857	7	Dreadnoughts, *Blücher*.
	40	4,5	46	—	840	1 654	7	classe *Wittelsbach*, cl. *K. Barbarossa*, classe *Gneisenau*, cl. *Yorck*, classe *F. Karl*, *Fürst Bismarck*.
	35	4,5	46	—	680	900	7	Vecchie navi.
	30	4,1	51	—	495	671	2	
Casa Krupp	50	5,6	46	18,9	940	2 072	—	
	45	5,0	46	16,6	890	1 857	—	
	40	4,5	46	14,4	840	1 654	—	
Austria Ungheria								
Marina — Skoda	50	6,1	45,5	—	880	1 800	—	Classe *Viribus*.
Marina — Skoda	40	4,5	45,5	—	700	1 140	8 ÷ 10*	Cl. *Habsburg*, *St. Georg*, *K. Karl VI*.
Marina — Krupp	40	4,7	45,5	8,3	690	1 100	11,5 *	Cl. *Monarch*, *K. Franz Joseph I*.
Marina — Krupp	35	4,0	45,5	8,1	650	980	—	*K. ü K. M. Theresia*, *K. Franz Joseph I*.
Casa Skoda	50	7,4	51	16,2	885	2 036	—	La celerità di 11,5 e di 8 ÷ 10 colpi per i 150 sembrano elevate.
	45	6,8	51	14,9	840	1 834	—	
	40	5,9	51	13,5	790	1 622	—	
Turchia								
Marina (Krupp)	45	5,6	46	—	888	1 850	—	*Hamidieh*.
Francia								
Casa Schneider	50	6,9	44,9	18,5	950	2 072	—	
	45	6,4	44,9	18	900	1 860	—	

Cannoni da 138.

	Lunghezza in calibri	Peso cannone	Peso proietto	Peso carica	Velocità iniziale	Energia iniziale	Celerità di tiro	*Annotazioni*
	N.	tonn.	kg.	kg.	m/sec	m.×t.	colpi al primo	
Francia								
Marina . Mod. 91-93.	45	6,5	35	—	730	930	4,5	classe *J. Bart*, classe *Bretagne*, cl. *Normandie*, *Henry IV*, *Bouvet*, cl. *Charlemagne*, *Masséna*, *Carnot*, *C. Martel*, *Jauréguiberry*, *J. d'Arc*, *Pothuau*, classe *Guichen*.
Mod. 87. .	45	6,5	35	—	730	930	4,5	classe *Bruix*.
Mod. 81-84.	30	4,4	35	—	610	650	4,5	*d'Entrecasteaux*.

Cannoni da 127.

Russia								
Marina								classe *Imp. Maria*, cl. *Amurski*.

Cannoni da 120.

Inghilterra								
	50	3,3	20,4	6,35	914	870	—	
Casa Armstrong. . .	45	2,7	20,4	4,4	792	653	(*) 12	(*) La celerità di 12 colpi indicata nelle tabelle di Armstrong sembra elevata.
	40	2,1	20,4	2,8	670	468	(*) 12	
Casa Vickers. . . .	50	3,25	20,6	—	930	901	—	
	40	3,23	40,4	—	853	760	—	
Casa Coventry . . .	50	3,8	20,4	7,3	914	870	—	
Giappone								
Marina . Armstrong.	50	3,3	20,4	—	914	870	—	classe *Settsu*, *Satsuma*, cl. *Ibuki*, cl. *Tsukuba*, *Tone*, *Jodo*, *Mogami*.
Obuchow .	45	3,0	20,4	—	823	704	—	classe *Mishima*.
Armstrong.	40	2,1	20,4	—	671	468	—	classe *Chitose*, classe *Suma*, *Akitushima*.

(*Segue*) CANNONI DA 120.

	Lunghezza in calibri	Peso cannone	Peso proietto	Peso carica	Velocità iniziale	Energia iniziale	Celerità di tiro	*Annotazioni*
	N.	tonn.	Kg.	Kg.	m/sec	m.Xt.	colpi al primo	
Francia								
Casa Schneider	50	3,35	21,8	8,3	950	1 012	—	
	45	3,30	21,8	8	900	908	—	
Russia								
Marina	50 V	3,1	20,0	—	915	854	—	classe *Gangut*, cl. *Imp. Pavel I*, classe *Borodino*, *Rurik*.
	45	3,1	20,0	—	823	691	—	
	30	1,0	20,0	—	503	258	—	
Turchia								
Marina	50 K	3,2	24	—	933	1 070	—	*Hamidieh*, *Medjidieh*.
Austria Ungheria								
Marina Skoda	40	2,1	23,8	—	700	590	12	classe *Zenta*.
Marina Skoda	10	0,4	20	—	300	92	8 ÷ 12	Monitori del Danubio.
Casa Skoda	50	3,85	27	8,3	870	1 042	—	
	45	3,42	27	7,6	820	925	—	
	40	3,0	27	6,8	770	816	—	
Germania								
Casa Krupp	50	2,91	24	9,85	940	1 081	—	
	45	2,62	24	8,65	890	969	—	
	40	2,33	24	7,5	840	863	—	

III.

ARTIGLIERIE DI PICCOLO CALIBRO

(DAI CM. 10 CIRCA IN SOTTO)

Cannoni da 105.

	Lunghezza in calibri	Peso cannone	Peso proietto	Peso carica	Velocità iniziale	Energia iniziale	Celerità di tiro	*Annotazioni*
	N.	tonn.	Kg.	Kg.	m/sec	m.×t.	colpi al primo	
Germania								
Marina	40	1,56	16	—	840	575	8	Esploratori cl. *Geier*.
	35	1,27	17,4	—	610	510	8	
Casa Krupp	50	1,95	16	6,6	240	721	—	
	45	1,76	16	5,8	890	646	—	
	40	1,56	16	5,0	840	575	—	
Austria-Ungheria								
Marina (Skoda)	50	2	13,8	—	880	540	20 ÷ 25	cl. *Saida*, cl. *A. Spaun*, cl. *E. F. Ferdinand*.
Casa Skoda	50	2,51	18	5,3	860	679	—	
	45	2,22	18	4,8	810	602	—	
	40	1,96	18	4,25	760	530	—	

Cannoni da 102.

Inghilterra								
Marina — M. da IV a VII	50	1,32	14	—	900	610	9 ÷ 10	Nuove corazzate dopo il *Bellerophon* e nuovi iner. dopo il *Boadicea*
Marina — M da II a III A	50	1,16	11,4	1,4	850	370	9 ÷ 10	cl. *Q. Mary*, cl. *Lion*, cl. *Australia*, *Indefatigable*, cl. *Invincible*, nuovi cacciatorpedinieri.
Casa Armstrong	50	2,13	14,1	4,76	914	599	12	
	40	1,32	14,1	2,50	701	352	12	
Casa Vickers	50	2,08	14,1	—	923	612	—	
	40	1,27	14,1	—	701	352	—	
Casa Coventry	50	2,1	14,1	5,1	914	599	—	
	40	1,25	14,1	2,38	701	352	—	
Casa Beardmore	50	2,13	14,1	—	914	599	—	

Cannoni da 100.

	Lunghezza in calibri	Peso cannone	Peso proietto	Peso carica	Velocità iniziale	Energia iniziale	Celerità di tiro	*Annotazioni*
	N.	tonn.	Kg.	Kg.	m/sec	m.×t.	colpi al primo	
Francia								
Marina — Mod. 93.	45	1,7	16	—	710	400	—	*Suffren*, cl. *Charlemagne* cl. *Gloire*, cl. *Gueydon*.
Marina — Mod. 92.	55	2,2	16	—	730	435	—	*Bouvines*, *Am. Trèhouart*
Marina — Mod. 91.	45	—	16	—	710	400	—	*Bouvet*, *Massena*.
Casa Schneider	50	2,02	13	6,26	950	599	—	
	45	1,93	13	6	900	537	—	

Cannoni da 90.

Austria-Ungheria								
Casa Skoda	50	1,30	9 ▮ 11,4	3,9	968 e 860	430	—	
	45	1,16	9 ▮ 11,4	3,5	912 e 810	381	—	
	40	1,01	9 ▮ 11,4	3,1	855 e 760	355	—	

Cannoni da 88.

Germania								
Marina	40	1,09	9,5	—	840	341	10	Dreadnoughts *Blücher*.
	35	—	9,5	—	—	—	10	cl. *Deutschland*, cl. *Braunschweig*, cl. *Gneisenau*. cl. *York*, cacciat.
	30	0,65	7,0	—	650	200	10	cl. *Wittelsbach*, cl. *Aegir*, cl. *F. Karl*, *Fürst Bismark*, *Hela*, cacciat.
Casa Krupp	50	1,37	9,5	3,37	940	428	—	
	45	1,23	9,5	3,0	890	383	—	
	40	1,09	9,5	2,66	840	342	—	

Cannoni da 76.

Inghilterra								
Marina	50	0,914	5,6	—	780	—	25	Nuove navi.
	40	0,610	5,6	—	670	—	—	Vecchie navi.
	28	0,406	5,6	—	480	—	—	Da sbarco.

(*Segue*) CANNONI DA 76.

	Lunghezza in calibri	Peso cannone	Peso proietto	Peso carica	Velocità iniziale	Energia iniziale	Celerità di tiro	*Annotazioni*
	N.	tonn.	Kg.	Kg.	m/sec	m.×t.	colpi al primo	
Casa Armstrong 1913	50 semi-aut.	1,17	6,5	2,61	930	285	—	
	50	0,901	5,67	1,36	792	181	20	
	40	0,609	5,67	0,91	674	131	20	
Casa Vickers 1913	50	0,965	5,67	—	823	196	25	
Casa Coventry 1913	50	0,949	5,67	2,38	914	242	—	
	40	0,622	5,67	0,91	701	142	—	
Giappone								
Marina — Armstrong	40	—	5,4	—	—	—	—	
Marina — Kure	40	—	5,7	—	—	—	—	
Marina — Armstrong	28	—	—	—	—	—	—	

CANNONI DA 75.

Francia								
Marina	65	—	6,4	—	—	—	14	classe *Danton*
Casa Schneider	60	1,16	6,5	2,8	925	284	—	
	50	1,06	6,5	2,5	875	254	—	
Russia								
Marina	50	—	4,8	—	—	—	—	
Germania								
Casa Krupp	50	0,850	5,8	2,09	940	261	—	
	45	0,764	5,8	1,86	890	234	—	
	40	0,677	5,8	1,65	840	208	—	

(*Segue*) CANNONI DA 75.

	Lunghezza in calibri	Peso cannone	Peso proietto	Peso carica	Velocità iniziale	Energia iniziale	Celerità di tiro	*Annotazioni*
	N.	tonn.	Kg.	Kg.	m/sec	m.×t.	colpi al primo	
Austria-Ungheria								
Casa Skoda	50	0,920	5,2 e 6,6	2,0	967 e 860	248	—	
	45	0,820	5,2 e 6,6	1,8	913 e 810	221	—	
	40	0,725	5,2 e 6,6	1,63	860 e 760	196	—	
Giappone								
Marina (Obukow) . .	50	—	4,9	—	—	—	—	

CANNONI DA 70.

Austria-Ungheria								
Marina (Skoda) . . .	50	—	4,5	—	—	—	—	Classe ***Viribus.***
Marina (Skoda) . . .	45	—	5	—	—	—	—	Predreadnoughts incluso l' ***Habsburg***; ***St. Georg***; c. t. cl. ***Huszar.***
Marina (Skoda) . . .	42	—	4	—	—	—	—	
Marina (Skoda) . . .	18	—	5	—	—	—	—	

CANNONI DA 66.

Austria-Ungheria								
Casa Skoda	50	0,660	4	1,32	800	165	—	
	45	0,590	4	1,20	850	147	—	
	40	0,520	4	1,08	800	130	—	

CANNONI DA 65.

Francia								
Marina . Mod. 02. .	50	—	4	—	—	—	—	Cacciatorpediniere.
Mod. 91. .	50	—	4	—	—	—	—	
Mod. 81. .	16	—	3,4	—	—	—	—	

CANNONI DA 63,5.

Russia								
Marina (Baranowski) .	—	—	2,5	—	—	—	—	

CANNONI DA 57.

	Lunghezza in calibri	Peso cannone	Peso proietto	Peso carica	Velocità iniziale	Energia iniziale	Celerità di tiro	*Annotazioni*
	N.	tonn.	Kg.	Kg.	m/sec	m.×t.	colpi al primo	
Inghilterra								
Marina	40	0,406	2,7	—	550	—	—	*Hotchkiss (Nordenfeldt L. 42).*
Casa Armstrong	50	0,533	2'72	0,525	731	74	25	
	40	0,381	2,72	0,283	600	50	25	
Casa Vickers	50	0,472	2,72	—	792	87	28	
Giappone								
Marina	—	—	2,7	—	—	—	—	
Austria-Ungheria								
Casa Skoda	50	0,450	2,72	0,92	900	112	—	
	45	0,400	2,72	0,85	850	100	—	
	40	0,355	2,72	0,72	800	89	—	
Russia								
Marina	58	—	2,65	—	—	—	—	
	50	—	2,65	—	—	—	—	
	40	—	2,65	—	—	—	—	

CANNONI DA 52.

Germania								
Marina	55	—	—	—	—	—	—	Cacciatorpediniere.

CANNONI DA 50.

Germania								
Marina	40	0,201	1,75	—	836	62	12	Cacciatorpediniere.

Cannoni da 47.

	Lunghezza in calibri	Peso cannone	Peso proietto	Peso carica	Velocità iniziale	Energia iniziale	Celerità di tiro	*Annotazioni*
	N.	tonn.	Kg.	Kg.	m/sec	m.×t.	colpi al primo	
Inghilterra								
Marina	40H	0,254	1,4	—	585	—	—	*Hotchkiss.*
	50 V	0,305	1.4	—	850	—	—	Nuovi incrociatori dal *Dartmouth* in poi.
Casa Vickers	50	0,281	1,5	—	853	55,5	30	
Francia								
Marina Modello 02 . .	50	—	1,5	—	—	—	—	
Casa Schneider . . .	60	0,310	1,5	—	950	69	—	
	30	0,120	1,0	—	625	20	—	
Giappone								
Marina	—	—	1,5	—	—	—	—	
Russia								
Marina	43,5	—	1,5	—	—	—	—	
	25	—	1,1	—	—	—	—	
Austria-Ungheria								
Marina (Skoda e Hotch.)	44	—	1,5	—	—	—	—	
Marina (Skoda e Hotch.)	33	—	1,1	—	—	—	—	
Casa Skoda	50	0,310	1,53	—	900	63	—	
	45	0,275	1,53	—	850	56	—	
	40	0,240	1,53	—	800	50	—	

Cannoni da 37.

Giappone							
Marina	—	—	—	—	—	—	—

(Segue) CANNONI DA 37.

	Lunghezza in calibro	Peso cannone	Peso projetto	Peso carica	Velocità iniziale	Energia iniziale	Celerità di tiro	*Annotazioni*
	N.	tonn.	Kg.	Kg.	m/sec	m.×t.	colpi al primo	
Austria Ungheria								
Marina (Skoda) . . .	—	—	0,545	—	—	—	—	
Marina (Hotchkiss). .	23	—	0,455	—	—	—	—	
Russia								
Marina	22,8	—	0,5	—	—	—	—	
	20	—	0,5	—	-	—	—	
Francia								
Casa Schneider . . .	60	0,170	0,8	—	950	37	—	
	30	0,066	0,5	—	625	10	—	

I. S. A.
VENEZIA
BIBLIOTECA
0426