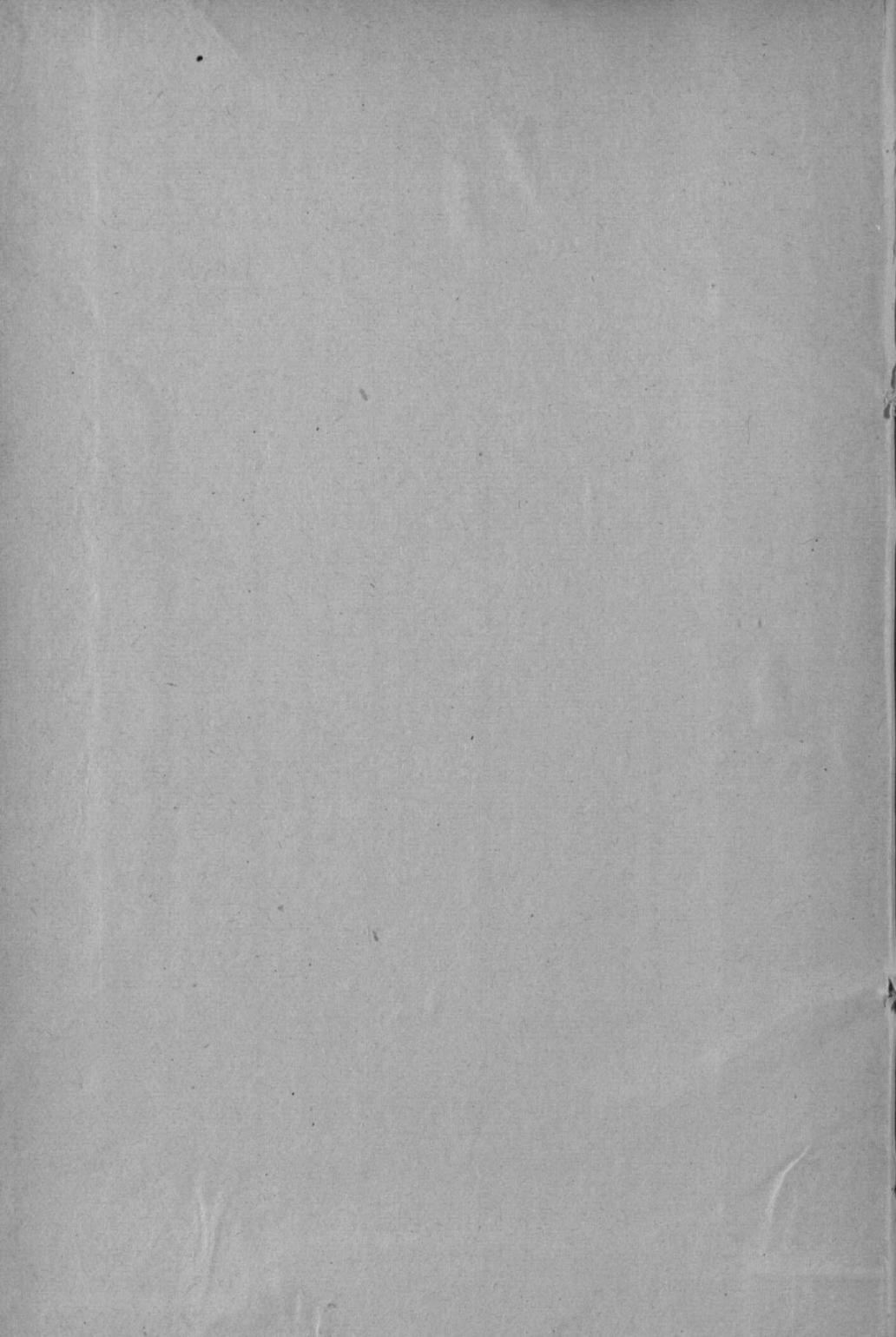


RIATICI
ECA

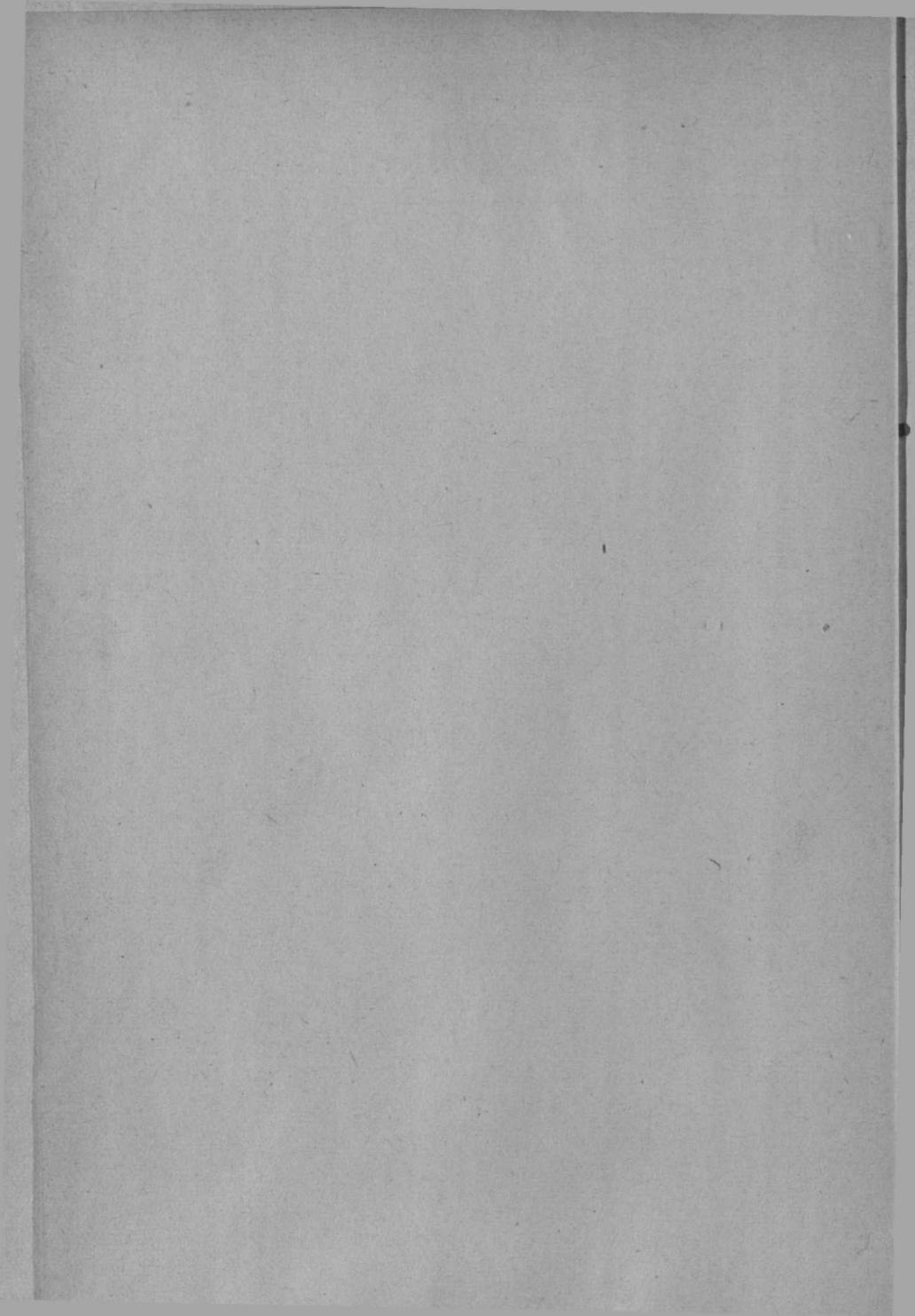




I. S. A.
VENEZIA

BIBLIOTECA

1. e. 94



Alcune manifestazioni del potere marittimo.

QUADERNI DELLA GUERRA

GIÀ PUBBLICATI:

- Gli Stati belligeranti nella loro vita economica, finanziaria e militare, alla vigilia della guerra**, di **G. PRINZIVALLI**. L. 1 10
- La Guerra**, conferenza tenuta a Milano il 5 febbraio 1915 da **Angelo GATTI**, capitano di Stato Maggiore 1 —
- La presa di Leopoli (Lemberg) e la guerra austro-russa in Galizia**, di **Arnaldo FRACCAROLI**. Con 22 fototiple e 2 cartine . 3 50
- Cracovia - antica Capitale della Polonia - di S. KULCZYCKI**
Per i monumenti di Cracovia, di **U. OJETTI**. Con 16 fototiple. 1 50
- In Albania. Sei mesi di regno - Da Durazzo a Vallona - di A. Italo SULLIOTTI**. Con 19 fototiple fuori testo 2 50
- Reims e il suo martirio, tre lettere di Diego ANGELI** 25 inc. 1 —
- Trento e Trieste. L'irredentismo e il problema adriatico, di Gualtiero CASTELLINI**. Con una carta. 1 —
- La Francia in guerra. Lettere parigine di D. ANGELI** . . 2 50
- Il mortalo da 420 e l'artiglieria terrestre, di Ettore BRAVETTA**, capitano di vascello. Con 26 fototiple fuori testo . 1 50
- La marina nella guerra attuale, di Italo ZINGARELLI**. Con 49 fototiple fuori testo 1 50
- Sui campi di Polonia, di Concetto PETTINATO**. Con prefazione di **Enrico SIENKIEWICZ**, 37 fototiple e una carta . . . 2 50
- Al Parlamento Austriaco e al Popolo Italiano. Discorsi del dottor Cesare BATTISTI**, deputato di Trento 2 50
- L'anima del Belgio, di Paolo SAVJ-LOPEZ**. In appendice: la pastorale del **Cardinale MERCIER**. Con 16 fototiple. . . 1 50
- Esercito, Marina e Aeronautica nel 1914, dei Capitani G. TORTORA, O. TORALDO e G. COSTANZI**. Con 29 incisioni 1 —
- Paesaggi e spiriti di confine, di Giulio CAPRIN** . . . 1 —
- L'Italia nella sua vita economica di fronte alla guerra. Note statistiche raccolte e illustrate da Gino PRINZIVALLI** . 2 50
- Alcune manifestazioni del potere marittimo, di Ettore BRAVETTA**, capitano di vascello 1 —

SEGUIRANNO PRONTAMENTE:

- L'Austria e l'Adriatico. Note e appunti di un giornalista italiano a Vienna (Franco CABURI)**.
- I Dardanelli. L'Oriente e la Guerra europea, di Giuseppe PIAZZA**.
- Un mese in Germania durante la guerra, di L. AMBROSINI**.
- La Turchia in guerra, di E. C. TEDESCHI**.
- L'aspetto finanziario della guerra, di Ugo ANCONA**, deputato.
- La guerra vista dagli scrittori inglesi, di Aldo SORANI**.
- A Londra durante la guerra, di Ettore MODIGLIANI**.

ETTORE BRAVETTA

Capitano di Vascello

Alcune manifestazioni del potere marittimo



MILANO

FRATELLI TREVES, EDITORI

1915.

PROPRIETÀ LETTERARIA.

*I diritti di riproduzione e di traduzione sono riservati
per tutti i paesi, compresi la Svezia, la Norvegia e l'Olanda.*

Copyright by Fratelli Treves, 1915.

ALCUNE MANIFESTAZIONI DEL POTERE MARITTIMO NELLA GUERRA EUROPEA.

*.... the history of sea power,
while embracing in its broad sweep
all that tends to make a people
great upon the sea, is largely a
military history....*

(... la storia del potere marittimo, mentre
racchiude nella sua vasta cerchia tutto ciò
che tende a far un popolo grande sul mare,
è largamente una storia militare....)

MAHAN - *The influence of sea
power upon history-Introductory.*

Conferenza detta a Milano il giorno 4 ed
a Torino il giorno 8 di Febbraio 1915.

Signore e Signori,

Sebbene la vostra squisita cortesia mi dia ampio affidamento di una benevola accoglienza, non è senza qualche titubanza che mi accingo a parlarvi di alcune manifestazioni del potere marittimo nella guerra europea; titubanza giustificata dalla considerazione che il mio tema è forse soverchiamente arido e tecnico, e non si presta certamente a quelle che i nostri vecchi chiamavano « le veneri dello stile ».

Credo perciò mio dovere di prevenirvi schiettamente che la mia non sarà una conferenza nel nobile artistico e letterario significato della parola, ma soltanto una modesta lettura, nella quale esporrò, molto semplicemente, alcune mie considerazioni ed idee sui fatti navali della guerra.

Mi auguro, anzi vi auguro di tutto cuore, che il mio discorso non vi riesca troppo lungo

e tedioso, e prima di entrare nell'argomento, credo pure dover mio di premettere che mi sono proposto e studiato di sottoporre tali fatti ad una disamina esclusivamente tecnica, astraendo da qualsiasi sentimento di simpatia od antipatia verso i belligeranti, per ricavarne quelle deduzioni e quegli ammaestramenti, che credo siano la logica conseguenza di essi.

Pertanto, se alcune delle idee, o considerazioni, che esporrò, non collimeranno con quelle professate da qualcuno dei benevoli miei ascoltatori, spero, anzi son certo, che essi vorranno tener conto di questa mia schietta dichiarazione, ed applicar al mio caso il *veniam petimusque damusque vicissim* della sapienza latina.

Carattere marittimo e coloniale della guerra europea.

La guerra che insanguina tanta parte d'Europa ed ha avuto le sue ripercussioni cruento in tutto l'orbe terraequeo, è una guerra principalmente marittima e coloniale, sebbene questo suo carattere possa sfuggire a gli osservatori superficiali, che la credono invece essenzialmente continentale. Essa non è altro, in

ultima analisi, che un grave duello fra l'impero britannico e l'impero germanico per l'egemonia mondiale. Ad un secolo di distanza si è manifestata una situazione analoga a quella che generò l'aspro ed annoso conflitto fra la Gran Bretagna ed il primo Napoleone, dal quale quella uscì vittoriosa solo perchè, allora come ora, aveva saldo nel pugno quel tridente di Nettuno che è davvero, e non soltanto retoricamente, lo scettro del mondo.

La convinzione ormai generale che col mare e sul mare si decideranno sempre più le sorti delle nazioni è confermata dalla storia, e basterà, per darne una prova, ricordare le vicende degli ultimi anni del secolo scorso e dei primi di questo.

Fu sopra tutto navale la guerra fra gli Stati Uniti e la Spagna, combattuta nel Mare delle Antille, che diede alla grande Repubblica federale il modo di affermare, insieme con la teoria di Monroe, la sua egemonia sul continente americano; non fu invece navale, nello stretto senso della parola, la guerra fra i Boeri e gli Inglesi, ma la padronanza del mare permise a questi di portar tranquillamente a tan-

ta distanza i loro eserciti e di conseguirla vittoria.

Il dominio del mare e la battaglia di Tsushima decisero l'esito della guerra nipponico-russa; il potere marittimo ci diede la vittoria sulla Turchia, che avremmo potuto ridurre assai più presto ai nostri voleri, se al logico impiego di codesto potere non fossero state messe le pastoie della politica; il potere marittimo, conquistato da poche navi elleniche, diede la vittoria alle nazioni balcaniche.

E tutto tende a confermare le previsioni dei teorici, cioè che pure l'attuale guerra sarà decisa sul mare e finirà soltanto il giorno in cui l'Ammiragliato inglese, compulsando i valori marittimi superstiti nel mondo, troverà nel confronto coi proprii una sproporzione equivalente a quella che si manifestò all'indomani di Trafalgar.

Definizione del potere marittimo.

Secondo l'ammiraglio Marchese, il potere marittimo è la facoltà per cui uno Stato prospettante sul mare può preponderarvi o dominarvi

rispetto ad altri Stati con dominio territoriale sullo stesso mare. E l'ammiraglio ci avverte che « costituiscono tale potere la configurazione geografica, l'estensione delle coste con frequenza di buoni porti e piazze marittime di importanza strategica, le popolazioni marinare del litorale in riguardo del numero, come dell'attività ed intraprendenza sul mare, lo sviluppo delle industrie navali, e la potenza del naviglio militare, per valore degli equipaggi e perfezione delle navi ».

« Preponderanza e dominio sul mare, latente la prima in tempo di pace, ed agente il secondo in tempo di guerra, possono essere *assoluti*, *costanti* e *mondiali*, per la facoltà dello Stato di raccogliere ad ogni grave evento, in qualsiasi mare del mondo, una forza navale uguale o superiore a quella degli Stati ivi dominanti; oppure *temporanei* e *locali*, per una superiorità di forza navale in certe speciali circostanze di tempo e di luogo; ed infine *eventuali* e *momentanei*, per concorso di propizie circostanze, od abilità a crearle e servirsene contro un avversario più potente per superiorità di forza navale ».

« È chiaro che la manifestazione e l'azione del potere marittimo possono, per la configurazione geografica e la distesa del mare, subire diverse forme iniziali nella funzione strategica della guerra, risolvendosi però sempre nella funzione tattica navale che, pur adattandosi nel miglior modo alla configurazione del campo della battaglia, si svolge e si compie con gli stessi mezzi ».

L'ammiraglio Bettòlo, parlando al Congresso della Lega Navale tenutosi in Palermo nel 1913, disse sinteticamente che « il potere marittimo è l'esponente di tutti quei fattori per cui un popolo acquista la capacità ad espandersi, ad affermarsi, ad arricchirsi nel mare e per il mare ».

I fattori del potere marittimo.

Dalle definizioni dei due illustri ammiragli, appare subito ed evidentemente, che il potere marittimo non è costituito soltanto dal numero e dalla mole delle unità da battaglia, come si crede dai più; ma pur anco da altri elementi, materiali e morali, ponderabili ed imponde-

rabili, efficienti tutti, sebbene in diversa misura, ai quali sembrami utile accennare brevemente, allo scopo di far comprendere l'influenza che hanno già esercitato, e presumibilmente eserciteranno su l'andamento e l'esito della guerra europea, giusta la misura diversa con cui li posseggono le nazioni belligeranti.

Troppo ristretta invero ed incompleta sarebbe quella concezione del potere navale che si limitasse a considerarlo come un effetto esclusivo del possesso di una marina militare, per quanto potente ed allenata; essa deve invece riunire e legare in un sol fascio tutti quei fattori che conferiscono a chi li possiede la maggiore o minore capacità di avventare sulle ferree prore, attraverso gli Oceani, la somma delle sue energie vitali e produttive, esercitando con esse quelle influenze politiche ed etniche le quali sono il più certo segno di superiorità, e si imprimono nella psiche delle genti meno evolute, così come un suggello nella duttile cera.

I fattori materiali.

Sono fattori materiali del potere navale la Marina da guerra, che è nel medesimo tempo presidio della Patria e strumento efficace di conquiste e di trasformazioni economiche; la Marina mercantile, che è il mezzo più certo dell'espansione industriale e commerciale; le arti fabbrili navali e meccaniche, quando siano intese ad affrancare dalla soggezione straniera l'allestimento degli ordigni e strumenti bellici e la costruzione tanto delle onerarie ventrose come dei levrieri del mare; nonchè alla conquista dei mercati lontani.

I fattori morali.

Sono fattori morali del potere navale le tradizioni nautiche, per cui l'amore del mare e di quanto ad esso si pertiene diventa in certo qual modo connaturato con l'anima stessa di un popolo; il ricordo delle passate vittorie, sti-

molo a nuove imprese gloriose; la persuasione e la conoscenza dell'influenza terribile che il dominio del mare ha esercitato ed eserciterà sempre sulla sorte delle nazioni; la ferrea tenacia nel proposito di conquistare e di mantenere codesto dominio.

È strano, ma pur vero, che l'importanza di questi fattori morali sia, se non del tutto trascurata, per lo meno non apprezzata abbastanza; ma ciò è forse l'effetto di quella naturale tendenza per cui le masse sono propense a credere che la vittoria sia conseguibile tanto più facilmente quanto più sono numerosi, mostruosi, orrendi, gli ordegni guerreschi dei quali si dispone. Ne consegue che è sempre stato, ed è tuttora in uso di misurare la potenza navale di uno Stato alla stregua del numero e della mole di sue navi da guerra, sicchè, ad esempio, si parla di una flotta di dieci corazzate, anzichè di una raccolta di diecimila marinai. Ciò, per quanto sia umano e comprensibile, non è giusto; e sempre se ne sono rammaricati gli uomini di mare, a cominciare da Nelson, il quale ammoniva che «gli uomini, non le navi, combattono».

Infatti, a che gioverebbero le navi più perfette che la mente dell'ingegnere sappia ideare e la mano dell'artefice costruire, a che i cannoni più formidabili, capaci di briccolare con precisione infallibile un proietto di una tonnellata ad un bersaglio lontano dodici mila metri, se nella torre di comando, se alla ruota del timone, se alle leve delle motrici, se alla mira del cannone, non fossero uomini di eccezione, uomini freddi ed impassibili, dal saldo cuore di acciaio?

«A lato della forza materiale e visibile — diceva recentemente il Bergson — havvi la forza morale, invisibile, ma più importante, perchè può, in una certa misura, supplire alle deficienze di quella, mentre senza di essa a nulla vale tutto il resto».

Codesti uomini speciali, che vivono di una vita diversa dalla comune, e pur sapendo di esser sempre votati al sacrificio ed alla morte, questa e quello affrontano con animo sereno, non si improvvisano; ond'è che assai più gravi sono state alla Regina dei Sette Oceani, nella guerra attuale, le perdite degli equipaggi che delle navi.

Come dice giustamente un canto nautico degli Inglesi:

*“ The sea has not changed his men;
The ships must do and the men must dare;
And now is the same as then!
They raked and they fought at pistol shot,
We fight at two miles and more:
Think you their dangers discount ours,
You, men of books ashore? „*

(“ Il mare non ha cambiato i suoi uomini;
Le navi devono agire e gli uomini osare;
Ed ora è lo stesso come allora!
Essi si cannoneggiavano e combattevano a tiro di pistola,
Noi combattiamo a due miglia e più:
Credete voi che i loro pericoli diminuiscono i nostri,
Voi, pennaiuoli che state in terra? „)

Io non voglio insistere sui fattori morali concorrenti a costituire il potere marittimo, perchè il farne l'analisi nei riguardi delle marine belligeranti mi condurrebbe a pronunziar giudizi che preferisco tenere *in pectore* per ragioni ovvie.

Si può, del resto, affermare sinteticamente che tutte, meno forse l'ottomana, la quale è una quantità trascurabile, li posseggano in ugual misura. La Marina inglese ha una secolare tradizione di glorie e di vittorie navali, per cui è gonfio di legittimo orgoglio il cuore di ogni marinaio britannico; glorie che saranno

evocate in una sintesi suprema nel giorno della grande battaglia, quando l'ammiraglio Jellicoe alzerà all'antenna il segnale di Nelson a Trafalgar: «L'Inghilterra attende che ciascuno faccia il suo dovere». ¹⁾

La Marina francese, sebbene debba registrar nei suoi annali più di una sconfitta sanguinosa, può tuttavia vantare tante gesta eroiche e tanti nomi di marinai illustri, che il suo spirito navale è certamente insuperabile e teso alla vittoria come l'arco di Ulisse allo scocco dello strale omicida.

La Marina austro-ungarica non ricorda imprese lontane, ma d'una recente si vanta, che è piaga fumante nel cuore d'ogni marinaio italiano, ed invoca nella nuova guerra lo spirito animatore di Tegetthoff; la Marina russa, sorpresa in pieno rifacimento, e perciò di scarsa potenza, nondimeno anela a riscattare Tsu-

¹⁾ Nell'introduzione degli *Articles of War* cioè del Codice militare navale inglese, si legge: *It is upon the Navy that, under the good providence of God, the wealth, the prosperity, and the peace of these Islands, and of the Empire, mainly depends.* (È dalla Marina da guerra, che sotto la buona provvidenza di Dio, la ricchezza, la prosperità e la pace di queste Isole e dell'Impero dipendono principalmente.)

shima; la Marina giapponese, vincitrice della più grande battaglia navale dei tempi moderni, altro non chiede che nuovi allori.

Ed infine la Marina tedesca, nuova di trinca e senza passato, poichè uscì armata dal ferreo volere dell'Imperatore, così come Minerva fu espressa dal cervello di Giove, si argomenta di iniziar la sua storia con pagine di gloria, e dimostra di possedere appieno quella che un illustre ammiraglio nostro chiamò l'anima silurante della marina moderna.

Tutti dunque del pari prodi sono i marinai delle flotte nemiche, e del pari pronti a dar serenamente la vita; tutti valorosi, questi uomini singolari e speciali, che ogni marina da guerra trae in gran parte, già allenati e rotti ai quotidiani pericoli della vita nautica, dalla marina mercantile; ed è questo uno dei motivi per cui le due marine concorrono a vicenda a costituire il potere navale. Ma la minor sorella rende alla maggiore, e contemporaneamente al paese, altri e non meno importanti servigi. Così, per esempio, se la Gran Bretagna non avesse posseduto in pari tempo la maggiore armata e la più grande flotta mercan-

tile del mondo, non avrebbe potuto acquistare, quasi senza colpo ferire, il dominio del mare, e profittarne in quel modo che dirò in appresso, e che secondo ogni probabilità avrà l'influenza più decisiva sull'esito del conflitto immane.

È ovvio che io consideri più specialmente, dal punto di vista marinaresco, l'Inghilterra e la Germania, cioè le due maggiori potenze navali del mondo; ma quel che dirò si applica ugualmente alla Francia di fronte all'Austria, così al Mare del Nord come al Mediterraneo.

La prevalenza navale del Regno Unito.

Lo studioso che indaga senza partito preso lo svolgersi navale della guerra europea, constatata come il ritmico accordo e la giusta penetrazione di due dei fattori materiali del potere navale abbia posto il Regno Unito, fin dal principio, in una posizione di assoluta prevalenza sul nemico, la quale non potrà che accentuarsi sempre più, in processo di tempo, appunto perchè anche il terzo di codesti fat-

tori, e cioè quello industriale, ha già corrisposto e corrisponde perfettamente allo scopo.

Il primo Lord dell'Ammiragliato ebbe ad affermare or non è molto alla Camera dei Comuni, che se l'Inghilterra perdesse una *dreadnought* al mese dal principio delle ostilità alla fine del 1915, conserverebbe nondimeno una superiorità certa sulla flotta germanica, e queste non furono vane parole di un millantatore, ma l'espressione stessa della verità.

Infatti l'Ammiragliato, al romper della guerra, non solo dispose per affrettare l'allestimento delle molte unità navali in costruzione, ma fece man bassa su tutte quelle commesse ai cantieri inglesi da nazioni straniere, e compè le due *dreadnoughts* turche e le due cileni, tutte le siluranti sopracquee e subacquee disponibili e perfino i tre piccoli *monitors* fluviali che il Brasile destinava al gran fiume delle Amazzoni, e che invece, avvicinando, grazie alla scarsa pescagione, le coste del Belgio, cannoneggiarono così fieramente i Tedeschi che ne fecero fallire la marcia verso Dunkerque e Calais.

Bene dunque ha meritato della sua Patria

l'industria navale britannica, perchè grazie alla sua politica di espansione, che le altre nazioni avrebbero dovuto contrastare ed invece favorirono a torto, le ha fornito un'intera squadra quando più ne sentiva la necessità suprema, mentre ora attende con tutta la formidabile potenza dei suoi mezzi all'incremento di quella che gli Inglesi chiamano a ragione la Grande Flotta. Della quale potenza si può avere un indizio da un fatto straordinario or ora trapelato.

Un incrociatore sottile leggermente corazzato, del tipo *Arethusa*, di circa 4000 tonnellate, posto sullo scalo il 28 gennaio e varato il 21 settembre del 1914, è stato consegnato pronto a combattere il 17 dicembre scorso, con un anticipo superiore a cinque mesi. Da noi, sia detto per incidenza, le navi ritardano normalmente due anni!

I cantieri e le fabbriche di cannoni lavorano in Inghilterra notte e giorno, dandosi gli operai il cambio di otto in otto ore; sugli scali vuoti si impostano nuove navi; e la Marina inglese sarà, a guerra finita, più potente che mai.

Gli approntamenti dei Francesi e dei Russi.

Non meno intensamente lavorano i Francesi ed i Russi: questi confidano di aver pronte nel Baltico, a primavera, le quattro *dreadnoughts* tipo *Sebastopol*, veloci, ciascuna con dodici cannoni da 305, superiori, nave per nave, alle germaniche. Unite alla squadra preesistente e rinforzate da molti cacciatorpediniere e sommergibili, costituiranno una seria minaccia per Königsberg e Danzica ed accresceranno le difficoltà cui la flotta tedesca deve far fronte. I Francesi intensificano l'allestimento delle loro potentissime *superdreadnoughts* con dodici pezzi da 34 cm., e non si erra affermando che anche in Germania ferve alacremente il lavoro.¹⁾

¹⁾ Due di quelle con 10 cannoni da 340, la *Bretagne* e la *Gascogne*, sono arrivate a Malta il 30 di Marzo, dirette ai Dardanelli.

Gli sforzi dei Tedeschi.

Ma siccome l'industria tedesca non era riuscita, ad onta dei suoi sforzi, a strappare all'inglese i mercati stranieri, la marina imperiale non potè arricchirsi, all'inizio delle ostilità, che di poche siluranti e di due navi sottili ordinate da altre nazioni. Essa aveva in costruzione ed allestimento tre *dreadnoughts*, che si calcola saranno pronte a primavera; attende pure con lena febbrile a costruir siluranti e sommergibili. Ma per allestir completamente navi di questo tipo, dotate del raggio d'azione del famoso *U 21*, occorrono da dieci a quindici mesi di intenso lavoro, e ne abbisognano assai più per avere comandanti ed equipaggi allenati a farne utile impiego. È lecito per conseguenza affermare, che procedendo la guerra, la situazione navale degli imperi centrali, e della Germania specialmente, non muterà in meglio, ma anzi sarà aggravata la sproporzione di forze fra le marine nemiche.

Ed è proprio durante una guerra guerreg-

giata che la Gran Bretagna raggiungerà e supererà quel rapporto del 60 per 100 in più rispetto alla forza navale tedesca, che si era prefisso come il limite di superiorità necessario per conseguire un sufficiente margine di sicurezza.

Io non istarò a far qui un arido elenco di nomi, di tonnellaggi e di cannoni, tanto più che tutti i dati occorrenti ad un ragguaglio tra le flotte belligeranti ho raccolto, e troverà chi ne abbia voglia, nel nuovo *Annuario della Lega Navale*: dirò soltanto che, a contare dall'apertura delle ostilità, la Gran Bretagna ha aggiunto, od aggiungerà alla sua flotta, prima che finisca il 1915, ben quindici navi da battaglia di prima classe, del costo complessivo di quasi 900 milioni, mentre la Germania crescerà la sua di tre sole.

Difettano i dati per calcolare quale sarà l'aumento delle navi sottili e siluranti, sapendosi soltanto, che, secondo gli ultimi bollettini, l'Inghilterra possedeva 84 sommergibili, 76 la Francia e 31 la Germania; ma non si erra affermando che per ogni nave sottile o silurante tedesca ne entreranno in servizio al-

meno tre inglesi, senza contare le francesi e le russe. Basti dire a conferma di ciò, che l'Inghilterra ha in costruzione al Canadà e ne gli Stati Uniti 34 grandi sommergibili.

Il potere marittimo appartiene alla Triplice Intesa.

Il potere marittimo, secondo le definizioni dei due illustri ammiragli che ho citato, appartiene dunque senza discussione alla Triplice Intesa; e forse non si trova nella storia navale un altro esempio paragonabile a quello che ci offre la guerra attuale, se non risalendo all'epoca in cui Roma, fiaccata definitivamente la potenza punica e ridotta in vassallaggio la Grecia e la Sicilia, poteva con giusta ragione parlare del Mediterraneo come di un lago romano.

Quando la guerra fu dichiarata, e la Grande Armata britannica, che il Re Giorgio aveva appena allora passato in rivista, sferrò dal porto, e parve immergersi e svanire subitamente nelle brume del Mare Settentrionale, il mondo intero stette in sospenso, attendendo con ansia ed angoscia le prime nuove dell'immane

battaglia fra *dreadnoughts*, di cui si era lungamente parlato e discusso, e che certamente — così presumevasi — si stava combattendo.

Ma codeste nuove non giunsero, o furono fantastiche invenzioni di giornalisti; e sebbene volga ormai il settimo mese della guerra, il mondo è sempre in attesa della gigantesca battaglia che neppur Omero saprebbe adeguatamente descrivere, ed al confronto della quale sembrerà giuoco di fanciulli quella, pur nondimeno terribile, che si svolse al largo delle isole Frisie il 24 di gennaio. Ed è possibile che molti mesi trascorrano ancora, prima che le potentissime flotte nemiche vengano, se pur verranno, al duello formidabile e supremo.

Se consideriamo il numero ingente e l'enorme potenza delle navi costituenti le marine belligeranti, e specialmente quelle d'Inghilterra e di Germania, ci persuaderemo facilmente che gli scontri fra incrociatori e gli attacchi dei sommergibili, che ebbero luogo finora, non sono altro che avvisaglie di avamposti, le quali non hanno avuto nessun effetto pratico sulla linea di combattimento, sul grosso delle forze.

Le navi da battaglia, pur distando poche ore

di navigazione le une dalle altre, ancora non hanno, in più di sei mesi di guerra, parlato fra loro « con la bocca rotonda del cannone ».

Ma questo silenzio, se può essere ai profani motivo di sorpresa e fors'anche di derisione, costituisce per lo stratega navale il segno certo d'una vittoria completa al pari di quella che potrebbe esser vinta a furia di cannonate, frantumando corazze, torri e barbette, affondando navi nemiche. È la muta evidenza della persistente e terribile pressione esercitata dal più formidabile blocco di cui si abbia contezza nella storia navale; è la testimonianza più perfetta della giustezza di quelle teorie sul comando del mare, di cui l'americano Mahan fu, non l'inventore, come si crede a torto da molti, ma l'apostolo convinto.

Le teorie sul dominio del mare, sebbene non per anco codificate ed esposte con lucida analisi dal filosofo marinaio, erano patrimonio di quanti navarchi e generali del mare solcarono nei secoli le onde amare; erano ben note alla sapienza greca, e più ancora alla romana, sicchè Cicerone poteva scrivere ad Attico, a proposito della guerra di Spagna e di Pom-

peo, esser questi del parere che *qui mare tenent, eum necesse esse rerum potiri.*

Ed invero, da quando Cartagine, non potendo assalire altrimenti Roma, padrona del Mediterraneo, fu costretta a mandare Annibale in Italia attraverso l'Iberia e la Gallia, fino a quando noi, duemila anni dopo, conquistammo la Libia senza che la Turchia potesse mandarvi truppe per mare, la storia del potere marittimo poteva esser descritta da chiunque avesse saputo ricercare, con acume di critico, l'influenza che esso ha sempre esercitato sulle sorti e le fortune dei popoli più diversi.¹⁾

I vantaggi conferiti all'Inghilterra ed alla Francia dal comando del mare.

Il comando del mare! — Consideriamo brevemente che cosa abbia significato e significhi per la Germania la spontanea rinuncia a tale dominio, e quale vantaggio ne abbia invece tratto l'Inghilterra.

¹⁾ Lord Bacon scrisse che: *to be master of the sea is an abridgement of a monarchy.* (Esser padroni del mare è un compendio d'una monarchia). Walter Raleigh ammoniva che: *whosoever commands the sea commands the trade and whosoever com-*

Così come Atene, poichè Temistocle ebbe saggiamente interpretato l'oracolo apollineo, trovò nelle triremi le mura di legno che le diedero la sicurezza dapprima, e poscia a Salamina la vittoria talassia, oggi giorno la Britannia trova nelle sue navi formidate il vallo di acciaio finora inattaccato, e forse infrangibile, che la difende dall'invasione teutonica.

Nel 1804, come ora, le posizioni delle squadre britanniche e l'importanza del loro com-

mands the trade, commands the riches of the world, and therefore the world itself. (Chi comanda il mare comanda il commercio e chi comanda il commercio dispone delle ricchezze del mondo e quindi del mondo stesso). Sir John Burroughs, in un libro intitolato: *The Sovereignty of the Seas* e pubblicato nel 1651, concluse: *Therefore the Sovereignty of the Seas, the most precious jewel of the Crown, and next under God the principal means of our wealth and saftie, all true English hearth and hands are are bound by all possible means and diligence to preserve and maintain, even at the utmost hazard of their lives, their goods and their fortunes.* (Per conseguenza tutti gli Inglesi veri e leali sono obbligati a preservare e mantenere, con tutta la dilligenza e con tutti i mezzi possibili, anche ponendo al massimo rischio le loro vite, i loro beni e le loro fortune, la sovranità dei mari, il più prezioso gioiello della Corona e, subito dopo Iddio, il mezzo principale della nostra ricchezza e sicurezza.)

Si vede che l'importanza del dominio del mare e la necessità di possederlo a qualunque costo, sono note agli Inglesi da molti e molti anni e costituiscono un fondamento secolare della loro politica.

pito erano pressochè ignorate dal pubblico; tuttavia, come fece rilevare l'ammiraglio Maham, esse, mentre erano corporeamente presenti davanti a Tolone, a Brest, a Rochefort, strategicamente dominavano il Canale e chiudevano la strada a qualunque esercito invasore.

Altrettanto, e più ancora, ha fatto e fa tuttora la Grande Flotta britannica, dominando, nel senso strategico, sebbene invisibile, il teatro occidentale della guerra.

Se essa non fosse esistita, o fosse stata sopraffatta, le coste francesi sarebbero state alla discrezione dei Tedeschi, i quali vi avrebbero sbarcato forze rilevanti e tali da porre gli eserciti repubblicani in critica posizione.

Non sarebbe stato possibile mandar sul continente le truppe inglesi che contribuirono dapprima ad arrestar l'invasione germanica e poscia, successivamente rinforzate, a farla indietreggiare ed a tenerla lontana dal suo obiettivo, — Parigi. ¹⁾

¹⁾ È noto che il nuovo esercito di Lord Kitchener, di almeno 800 000 uomini, sbarca sul continente in ragione di 20 000 uomini al giorno, con tutte le salmerie e le *impedimenta*, senza che i Tedeschi riescano ad impedire od ostacolare l'operazione.

Un poderoso esercito tedesco avrebbe già posto il piede sul territorio inglese e portato la guerra nel cuore del Regno Unito e costretto questo a chieder grazia.

Ora, come nelle grandi guerre del passato, la flotta più potente ha dimostrato di essere non solo il saldo scudo della nazione, ma la più ferma base per l'offensiva.

La flotta inglese ha dato la maggior libertà d'azione a tutte le forze militari dell'Impero britannico. Infatti, come già dissi, grazie al dominio del mare l'Inghilterra ha trasportato in Francia e schierato sui campi cruenti della Fiandra migliaia e migliaia di soldati eccellenti, il fior fiore delle sue truppe bianche e delle indigene tratte dall'India, l'immenso serbatoio d'uomini che le mene germaniche e la proclamazione della guerra santa, fatta dal Paradisià, non hanno smosso dalla fedeltà verso la grande e libera Nazione al cui saggio governo devono prosperità, sicurezza e progresso.

Dal freddo Canada, dalla glaciale Terra Nuova, dall'Australia e dalla Zelanda lontane, dai tropicali Settlements malesi, affluiscono gli ar-

mati e raggiungono la linea di fuoco degli Alleati senza il più piccolo intoppo.¹⁾

Questo è molto. È tanto, che se la Marina britannica non avesse fatto altro, avrebbe già pienamente giustificato l'attesa e la fiducia della Nazione; ma essa ha fatto di più, perchè mentre ha chiuso quelli della Germania, ha tenuto praticamente aperti tutti i porti del vasto Impero, sicchè il commercio britannico ha continuato a svolgersi quasi indisturbato. Gli affondamenti di piroscafi per opera di alcuni sommergibili, le catture fatte dai corsari te-

¹⁾ Il Primo Lord dell'Ammiragliato, in un discorso che fece ai Comuni verso la metà di febbraio, affermò che fino allora l'Inghilterra aveva già provveduto al trasporto per mare di un milione di uomini, fra truppe proprie mandate in Francia, feriti inglesi e belgi rimpatriati o condotti in luoghi di cura; forze francesi e belghe trasferite da un posto all'altro; soldati coloniali giunti da ogni fortezza o possessione della Corona; senza alcun accidente o perdita di vite, non ostante gli incrociatori e sommergibili tedeschi. Solo i tecnici possono comprendere la magnifica immensità di questo lavoro il quale, disse il Primo Lord, procedette così regolarmente, che più di una volta fu necessario di ricordare ai soldati... che erano in guerra.

Da febbraio in qua il milione di uomini è stato superato di molto e chiunque ragioni senza preconcetti, deve riconoscere che il trasporto di tanta moltitudine è una stupefacente dimostrazione della potenza navale inglese.

deschi, operazioni alle quali si diede e si conferisce importanza maggiore di quella che meritano, furono e sono punture di spillo nell'epidermide di una balena; i traffici marittimi britannici ne hanno riportato un danno che non raggiunge il due per cento del totale, ed è quasi cessato del tutto in seguito al combattimento delle Falkland dove le navi dell'ammiraglio von Spee, vittoriose a Coronel, furono alla lor volta distrutte ed affondate.

Alla rottura delle ostilità, la marina mercantile germanica constava di 2100 piroscafi del dislocamento totale di 4 400 000 tonnellate in cifre tonde e di circa 2400 velieri del dislocamento complessivo di 450 000 tonnellate; or bene, nel breve volgere d'un mese questa grandiosa flotta, circa cinque milioni di tonnellate, era stata spazzata via dagli oceani. Il dieci per cento, all'ingrosso, del naviglio mercantile tedesco, è stato catturato; il rimanente è chiuso nei porti, non si attenda di uscirne e rappresenta non soltanto un capitale morto e non redditizio, ma una spesa quotidiana, perchè ogni nave esige una costosa manutenzione, e bisogna pagar tasse di ancoraggio e simili.

Al contrario la marina mercantile inglese, che in cifra tonda rappresenta un dislocamento di 500 milioni di tonnellate, non solo corre i mari con sufficiente sicurezza, ma sbarazzata dalla sua rivale germanica, attraversa un periodo di prosperità senza precedenti, lucrando noli altissimi, e può a cuor leggero affrontar la perdita delle poche navi che sono vittime dei sommergibili germanici, in seguito all'inaugurazione del nuovo sistema di guerra corsara col quale l'ammiraglio von Tirpiz spera di affamar l'Inghilterra. Speranza a mio giudizio fallace, perchè troppo inferiore alla bisogna è il numero dei sommergibili di cui può disporre; poichè a formare, come egli disse, un anello di acciaio intorno alle isole britanniche, e bloccar anche i porti francesi, non basterebbero centinaia di navi subacquee.¹⁾ Il recente comunicato germanico è parso ai tecnici più rimbombante che minaccioso, perchè troppe e troppo gravi sono le difficoltà d'ordine tecnico — se pur si voglian trascurare le morali — che si oppongono alla sua integrale applicazione. Oserei dire che è un comunicato da 420, de-

¹⁾ Vedi Appendice in fine del volume.

stinato, come l'ormai celeberrimo mortaio, a far molto più rumore che danno.¹⁾ Il fatto sta ed è che dall'Inghilterra e dalla Francia, perchè sono padrone degli Oceani, è definitivamente allontanato ogni timore di carestia, e che nei loro porti affluiscono quotidianamente enormi carichi di vettovaglie da ogni più lontana regione del mondo, e con esse tutte le materie prime ed i manufatti di cui abbisognano le loro numerose industrie.

Poche cifre sovengono a dimostrare quanto renda al popolo inglese il premio di assicurazione pagato costituendosi la flotta, che quasi senza colpo ferire conquistò il dominio del mare. È stato calcolato, che se la protezione assicurata gli dalla ferrea cerchia delle sue navi fosse venuta meno anche per poco, i prezzi dei viveri sarebbero aumentati nel Regno Unito del

¹⁾ È doloroso dover constatare che il blocco dei sommergibili tedeschi tende a diventar sempre più selvaggio; tanto più feroce quanto più inutile. Il siluramento dell'*Amiral Ganteaume*, carico di profughi belgi; della nave ospedale *Asturias*, piena di feriti; del piroscafo *Falaba*, mentre ne sbarcavano i passeggeri, 123 dei quali affogarono, ed altri atti del genere, dimostrano che la nuova marina tedesca difetta di quel generoso spirito, che finora fu vanto dei marinai di tutto il mondo. Sono atti che nessuna legge di guerra può giustificare.

cinquanta per cento almeno; sicchè assumendo che ogni Inglese spenda normalmente, in media, otto scellini alla settimana per cibarsi, tra ricchi e poveri, adulti e bimbi, il costo individuale settimanale del nutrimento sarebbe salito a dodici scellini.

Questa differenza di quattro scellini a testa, essendo la popolazione di 45 milioni, rappresenta nove milioni di sterline alla settimana, trentasei milioni di sterline al mese.

Enorme è dunque il reddito delle somme spese dai contribuenti inglesi per la marina, e tanto più enorme se ad esso si aggiunga, com'è logico, il risparmio sopra il costo delle materie prime, de gli oggetti manifatturati, delle stoffe, ecc., computato a 12 milioni di sterline ogni mese. In complesso l'Inghilterra, grazie alla sua marina, risparmia mensilmente 48 milioni di sterline, ed ha finora evitato, ed eviterà anche in futuro, gli oltraggi d'ogni genere che la guerra infligge alle popolazioni del Continente.

L'Impero tedesco ha dedicato alla sua marina, nell'ultimo decennio, l'egregia somma di 4650 milioni all'incirca, nella quale non sono

incluse le somme occorse per fortezze, canali, bacini, ecc.; di essa sono stati spesi 2250 milioni a costruire navi da guerra d'ogni specie. Nel medesimo periodo di tempo la Gran Bretagna ha speso per la sua marina 9750 milioni in totale, 3325 dei quali nella costruzione di navi.

Ne consegue che essa, spendendo in media annualmente 500 milioni di più della Germania, ha ottenuto il quadruplice risultato: di annullare cinque milioni di tonnellaggio mercantile appartenente a questa; di proteggerne 500 milioni proprii; di risparmiare 1180 milioni di lire nostre al mese; di impedire l'invasione del proprio territorio. Francamente, non si può dire che l'Inghilterra abbia sciupato i denari spesi per la marina da guerra.

La Francia si trova in condizioni ancora più favorevoli, perchè, mentre la Marina austro-ungarica è stata praticamente annullata, nel Mediterraneo non vi sono corsari o sommergibili tedeschi.

Perciò la Francia, quantunque il suo territorio sia ancora in parte occupato dal nemico, attinge indisturbata dal mare nuove e sempre

crescenti energie con le quali continuare la guerra, così come fece nel 1870, quando potè, essendo padrona del mare, creare quegli eserciti repubblicani, che se non valsero ad evitarle la sconfitta, le salvarono l'onore.

Attualmente le industrie nord-americane costruiscono per conto della Francia, della Gran Bretagna e della Russia, una quantità enorme di materiale da guerra, come cannoni, fucili, munizioni, armi bianche, fili per reticolati, ecc.; di indumenti, scarpe, attrezzi da tiro, selle, automobili; di viveri in conserva; l'ammontare totale di queste ordinazioni è di un miliardo e mezzo di lire, e la Francia sola ha ordinato ben 50 milioni di *shrapnells*. Queste cifre enormi sono un'altra conferma dell'immenso vantaggio che conferisce la padronanza del mare, la quale permette a quelle nazioni dei rifornimenti cotanto ingenti; mentre in Germania ed in Austria è cominciata la carestia delle vettovalie e la penuria d'ogni materiale; si manifesta cioè uno stato di cose così grave, che induce quei governi a provvidenze straordinarie, ed avrà non poca influenza sulla durata della guerra.

**I danni che subisce la Germania
non avendo il dominio del mare.**

Quanto la Germania traesse dall'estero si apprende da uno studio documentato che il dottor Carlo Ballod stampò nella *Preussische Jahrbücher* dello scorso luglio, e da un articolo che il *Vorwärts* pubblicò poco prima che incominciasse la guerra. Il professore prevede e dimostrò, che la chiusura dei porti tedeschi avrebbe avuto inevitabilmente il risultato di determinare in Germania una carestia peggiore di quella che nella Guerra dei Trent'anni uccise per fame metà della popolazione; ed il giornale berlinese, rilevando che il blocco inglese avrebbe interrotto completamente il traffico d'oltremare germanico, il cui importo complessivo era di 17 500 milioni, dei quali 7 500 per l'importazione e 10 000 per l'esportazione, specificò che ciò avrebbe determinato la rovina dell'industria tedesca e la carestia. Infatti, secondo il giornale socialista, la Germania importava annualmente tanto grano per il valente di

465 milioni; uova per 100 milioni; latte e burro per 90; fieno per 25; lardi e sugne per 140; riso per 58; caffè per 189 milioni.

L'importazione di questi generi alimentari è quasi completamente cessata, ed i Tedeschi ammettono che la loro nazione comincia ad essere affamata e che l'intero paese deve esser messo a razione come il presidio di una piazza assediata. Sono i Tedeschi stessi, che nel tentativo di giustificare l'impiego dei sommergibili contro i piroscafi mercantili, siano o pur no carichi di contrabbando di guerra, inglesi o neutrali; nel tentativo di dare una parvenza di ragione a questo atto di rappresaglia e di disperazione, confessano di farlo perchè l'Inghilterra, precludendo ad essi le vie del mare, li ha affamati.

È proprio il caso di ricordare il *male suada fames* dei Latini.

La fame è una cattiva consigliera, ed il provvedimento germanico testè annunciato, cioè l'aver dichiarato regione di guerra le acque intorno alla Gran Bretagna e all'Irlanda, mentre recherà enormi danni ai neutrali e sarà origine di nuovi conflitti, non potrà che far

peggiore una condizione di cose già per se stessa gravissima. Molto probabilmente l'Inghilterra, per rappresaglia, dichiarerà il blocco completo della Germania e sequestrerà tutti i carichi, di qualunque genere, che finora ha lasciato passare; mentre i sommergibili russi inaugureranno nel Baltico lo stesso sistema di attacco contro le navi che dai porti svedesi trasportano materiali nei porti settentrionali della Germania. E così la guerra acquisterà un carattere sempre più selvaggio, ed ancora una volta i trattati del diritto internazionale saranno considerati dei pezzi di carta straccia e sempre più difficile diventerà la posizione dei paesi neutrali, che saranno costretti dalla necessità stessa di vivere a por mano alla spada per troncar con essa il nodo gordiano d'una situazione intollerabile.¹⁾

¹⁾ Tutto questo io scrissi prima che Francia ed Inghilterra emanassero le nuove sanzioni per render sempre più difficili i rifornimenti tedeschi: fui facilmente profeta. L'Olanda ha già protestato, sebbene inutilmente finora, contro l'affondamento di alcune sue navi; da gli Stati Uniti ricevo lettere dalle quali apprendo che l'indignazione popolare contro la Germania è enorme, sicchè, se un siluro tedesco affonderà un piroscafo nordamericano, il Presidente Wilson sarà costretto a dichiarar la guerra.

Poichè il mio discorso deve necessariamente esser costretto in limiti adeguati alla benevola pazienza dei miei ascoltatori, non posso dilungarmi oltre sui vantaggi considerevoli che il dominio del mare ha conferito alla Triplice Intesa, ed all'Inghilterra in ispecial modo; e sui danni enormi che son toccati alla Germania per avervi senz'altro rinunciato, — della quale rinuncia non mi riesce davvero di darmi una spiegazione convincente.

Il motivo per cui la flotta inglese attende gli eventi.

Prima però di passare ad altro argomento, farò rilevare come l'esposizione sintetica dei vantaggi che il potere marittimo conferisce all'Inghilterra valga anche a spiegare il motivo per cui essa ritiene perfettamente inutile di assalire con le sue navi le fortezze marittime tedesche, o di mandarle nel Baltico alla ricerca della flotta nemica.

Poichè questa rinuncia spontaneamente a contendere il dominio del mare alla grande flotta britannica, sarebbero colpevoli e stolti gli ammiragli inglesi, se esponessero a quasi

certa rovina le formidabili corazzate che sono per la Gran Bretagna, come disse il Tennyson, il suo « tutto per tutto, e nelle quali è riposto il suo fato ». ¹⁾

È assiomatico, fin dai tempi di Napoleone, che i cannoni a terra valgono più di quelli a bordo, e che nessuna nave che non siavi costretta debba duellar con dei forti. ²⁾

In quanto poi al penetrar nel Baltico attraverso gli Stretti, idrograficamente pericolosi, ormai zeppi di mine, e favorevoli alle insidie delle navi subacquee, il tentarlo sarebbe impresa, piuttosto che temeraria, addirittura folle.

L'Italia ha bisogno di una flotta potente.

Io vorrei che nel cuore di ogni Italiano pensoso dei destini della Patria, si imprimevano indelebilmente gli insegnamenti che sgorgano da questi risultati tangibili del potere marittimo,

¹⁾ *The Fleet of England is her all-in-all,
And in her Fleet her fate.*

²⁾ Questo assioma ha ricevuto più di una smentita, e specialmente nell'attacco dei Dardanelli, ma il discorrerne mi porterebbe troppo per le lunghe.

e con essi la persuasione, che il possesso di una flotta potente è per l'Italia questione di vita o di morte, insieme col proposito incrollabile di nulla tralasciare per conseguirla.

Assai più e meglio all'Italia, che non alla Germania, si applica veracemente l'ammonimento di Guglielmo Secondo: «Il nostro avvenire è sul mare»; il motto anseatico: *Vivere non necesse, navigare necesse*; ed a noi Italiani giova rammentar di continuo che Napoleone affermò: «L'Italia sarà una Nazione marinara, oppure non sarà!»

Gli elementi costitutivi dell'Armata ed il loro valore reciproco.

Delineati così sommariamente i fattori che costituiscono il potere marittimo e l'influenza che questo potere ha già esercitato ed esercita sullo svolgimento e le sorti della guerra, mi pare non inutile una succinta disamina degli elementi costitutivi di quello fra codesti fattori, che più e meglio degli altri rappresenta ed esprime la forza navale di una Nazione; cioè dell'Armata.

E così facendo spero di chiarire come i fatti di guerra finora svoltisi sul mare, sebbene non siano tali ed in tal modo esaurienti da consentire giudizi definitivi, tendano però a confermare l'esattezza, almeno nelle loro linee generali, dei principii sui quali si fonda la costituzione delle flotte moderne.

Ed anche confido di poter dare circa il valore reciproco dei suddetti elementi un'idea forse più esatta di quella desunta in molti da alcuni avvenimenti i quali, esaminati criticamente, sono meno gravi e meno decisivi di quanto sembrano a prima vista.

Gli elementi costitutivi di una flotta moderna sono, com'è noto: le navi di linea, chiamate generalmente *dreadnoughts* dal nome della prima unità monocalibra; gli incrociatori da battaglia, i quali differiscono dalle precedenti per essere molto più veloci ed avere minor numero di grandi artiglierie e corazze meno grosse; le navi sottili, destinate ai servizi di scoperta, di scorta e di guida delle siluranti; le cacciatorpediniere ed i sommergibili.

Tutte le navi costruite prima del 1905, anno dal quale incomincia la nuova era navale delle

dreadnoughts, sono militarmente svalutate; potranno servire nel solo caso, che dalla battaglia futura le *dreadnoughts* escano tanto malconcie da non poter più combattere durante la guerra, cosa non improbabile.

La nave monocalibra.

Il concetto informativo della nuova nave da battaglia, quello cioè di un armamento unico di molti e grossi cannoni, anzichè di pochi grossi e molti di media e piccola potenza, detto perciò «armamento monocalibro», appartiene al mio compianto amico, il generale Vittorio Cuniberti, e fu applicato per la prima volta in Inghilterra nel 1905.

La voga che ha preso questo tipo di nave è dimostrata da ciò, che mentre nel detto anno ne esisteva una sola, la capostipite, ora, sebbene non siano ancor trascorsi due lustri, ve ne sono in servizio, in allestimento ed in costruzione su gli scali almeno 147, del costo complessivo di circa 9200 milioni.

Il continuo crescere della sua mole, che non dipende dal capriccio dei costruttori o dalla

mania essenzialmente americana di far tutto sempre più grosso, ma da necessità tecniche e belliche, risulta dal fatto, che le recenti navi da battaglia inglesi dislocano, ossia pesano 10 000 e le nord-americane 14 500 tonnellate più della *Dreadnought* primogenita, e si noti che le più grosse corazzate *predreadnoughts* dislocavano appunto da 14 000 a 15 000 tonnellate.

E se i successi dei sommergibili non faranno mutar le idee, del che dubito molto, l'aumento delle dimensioni e della potenza continuerà, essendo ben noto che gli Stati Uniti studiano una nave di 40 000 tonnellate, con cannoni del calibro di 406 mm. e che i risultati dei combattimenti avvenuti confermano la bontà della teoria fondamentale della nave monocalibra.

L'aumento della potenza offensiva nelle "superdreadnoughts",

L'aumento di potenza offensiva, ottenuto nel trapasso dalla *dreadnought* alla così detta *superdreadnought*, è dimostrato da un esempio.

Sommando le singole energie iniziali di un colpo di ogni cannone della *Iron Duke*, l'ammiraglia della Grande Flotta inglese, si ottiene un'energia totale, che, se fosse applicata istantaneamente al centro di gravità della nave, la quale pesa 25 000 tonnellate, basterebbe a sollevarla all'altezza di metri 8,25; cioè a farla uscire completamente dall'acqua, librandola in aria.

Facendo il medesimo calcolo per la *Dreadnought* capostipite, risulta invece che l'energia totale di un colpo di ciascuno dei suoi cannoni la solleverebbe appena di metri 5,18, sebbene pesi non più di 17 500 tonnellate.

Gli incrociatori da battaglia.

Come già dissi, gli incrociatori da battaglia, che appartengono al tipo della nave monocalibra, e sono probabilmente l'embrione gigantesco della futura *ultrasuperdreadnought*, portano un armamento minore, cioè soltanto otto grossi cannoni, anzichè dieci, dodici, tredici od anche quattordici come le unità di linea. Sono, ciò nondimeno, di mole colossale a cagione

delle loro potentissime motrici, le quali sviluppano perfino 100 000 cavalli vapore, e la cui mercè raggiungono velocità enormi.

I più recenti incrociatori da battaglia, tanto inglesi quanto germanici, filano trenta nodi, hanno cioè la velocità di quasi 56 chilometri l'ora, sebbene pesino da 28 000 a 30 000 tonnellate.

Le navi sottili.

La famiglia delle navi sottili esploratrici è così numerosa, che non mette conto di occuparsene, bastando dire, che pur essendo di modeste dimensioni, devono avere una grande velocità ed un armamento relativamente molto potente.

Il tipo più moderno è quello dei così detti incrociatori corazzati leggeri, di circa 3800 tonnellate, con 27 nodi di velocità, sei cannoni da 152 mm. e corazze grosse 7 centimetri. Il primo Lord dell'Ammiragliato inglese li descrisse come i più piccoli e veloci bastimenti corazzati del mondo; il loro capostipite, l'*Arethusa*, si comportò brillantemente nel primo combat-

timento di Helgoland, dove affrontò e ridusse malconci due incrociatori protetti del nemico.

A questi tipi di nave appartengono il *Breslau*, l'*Emden*, il *Königsberg* ed altri consimili, dei quali tanto si è parlato.

Le siluranti.

Le siluranti sono ormai ridotte a due specie, cioè la cacciatorpediniera, velocissima, tanto che le più moderne filano abitualmente 35 nodi, cioè poco meno di 65 chilometri l'ora, ed il sommergibile, che per la prima volta partecipa, e convien aggiungere efficacemente, alla guerra.

Il sommergibile ed il suo valore bellico.

Se io potessi fare, sia pur brevemente, la storia del sommergibile, renderei certamente più interessante il mio discorso, perchè l'invenzione d'una nave capace di navigar sott'acqua e dimorarvi lungo tempo, è stata perseguita ansiosamente da molti e molti tenaci ed ingegnosi uomini, e la sua estrinsecazione, per cui è ormai quasi tradotta in realtà la geniale fantasia

di Giulio Verne, è indubbiamente uno dei portenti, e non certamente il minore, della tecnica e dell'ingegneria navale.

Ma ciò mi porterebbe fuori del mio tema, che è di esaminare alla stregua dei fatti, se davvero possa il sommergibile scacciare dagli Oceani la grande nave da battaglia, secondo il vaticinio che un celebre ammiraglio inglese fece prima della guerra.¹⁾

Codesti fatti sono abbastanza vivi alla memoria di tutti perchè sia sufficiente accennarvi brevemente: i sommergibili hanno a più riprese affondato delle navi, tutte di modello antiquato e di scarso valore militare, ed il numero delle vittime navali ed umane è stato maggiore per gli Inglesi che pei Tedeschi; non perchè questi siano più audaci, ma perchè quelli, dovendo tener la crociera, sono più esposti a tale genere di attacchi.

Inglesi, Tedeschi, Francesi ed Austriaci hanno dato tutti prova di elevato spirito militare, di coraggio indomito e di perizia nautica nel maneggio dei sommergibili, e gesta audaci co-

¹⁾ Ai sommergibili è dedicato un mio volumetto che sarà pubblicato prossimamente in questa collezione.

Si consiglia anche una torpedine del tipo di quelle così dette galleggianti, che in realtà rimangono fra due acque, e mentre per il loro peso tendono ad affondare, giunte ad una certa profondità ne sono impedita da un'elica ad asse verticale, che si mette automaticamente in moto per effetto di aria compressa e riporta la torpedine alla profondità per cui fu regolata; l'elica cessa allora di girare e la torpedine tende ad affondare un'altra volta, per poi risalire di nuovo; e così di seguito, fino a che non si esaurisca la provvista dell'aria compressa.

Queste torpedini avrebbero in più una potente calamita, per cui, quando il sommergibile passasse vicino ad una di esse, l'attrarrebbe, e l'esplosione sarebbe determinata automaticamente dal contatto. Mi consta che a gli Stati Uniti sono in esperimento degli apparecchi elettrici capaci di avvertire l'avvicinarsi di un sommergibile immerso ed indicarne la posizione; codesti apparecchi sono di due specie, alcuni basati sul principio del ricevitore telefonico subacqueo, già in uso, che percepisce rumori prodotti alla distanza di venti miglia;

altri invece costruiti in modo da subir l'influenza degli effluvi elettrici del sommergibile il quale, navigando sott'acqua, non solo produce dei rumori, ma adopera per la propulsione motrici elettriche di grande potenza.

L'efficienza guerresca dimostrata dal sommergibile e gli immani disastri a cui esso dà luogo, hanno invogliato molti a studiare i mezzi per combatterlo, e chi riesca a scoprirne di acconci, potrà dire di aver trovato un filone d'oro. Per ora, lo stare in moto a buone velocità, una scorta di cacciatorpediniere e meglio ancora, quando si possa, di aeroplani; nonchè un buon servizio di vedetta, disimpegnato da personale provetto e bene addestrato, sono i mezzi più pratici e sicuri.

I meravigliosi successi dei sommergibili sono diminuiti non appena si cominciò ad applicare tali sistemi; ed infatti essi, mentre affondarono cinque navi da guerra in settembre e quattro in ottobre, in tutto novembre ne distrussero una; in tutto dicembre danneggiarono soltanto la *Courbet*; in gennaio affondarono la *Formidable*; e ciò sebbene siano cresciuti di numero, di attività ed ardimento.

Personalmente io suggerii, ma il suggerimento non ebbe fortuna, di usare contro i sommergibili i cannoni di maggior calibro, sparando con essi, e mediante cariche di peso ridotto, grosse granate speciali dalle pareti sottili e perciò capaci di pesanti cariche da 50 a 60 chilogrammi di alto esplosivo.

A mio parere non è necessario che queste granate, le quali dovrebbero esser munite di spoletta leggermente ritardata in modo che scoppino sott'acqua, colpiscano il sommergibile; basterebbe che il loro scoppio avvenisse vicino ad esso per distruggerlo.

Due fattori importanti per l'impiego guerresco dei sommergibili.

Comunque sia, e prima di abbandonare l'argomento dei sommergibili, sembrami opportuno far ancora rilevare che nel loro impiego guerresco, e più ancora nei loro successi, entrano in grandissima parte il fattore uomo e il fattore idrografico.

L'importanza del fattore uomo è dimostrata dal fatto che i sommergibili dei quali si sente

parlare come autori di gesta ardimentose sono sempre i medesimi, certamente comandati da uomini di tempra eccezionale: essa può esser facilmente compresa riflettendo alle molte e serie difficoltà che si presentano ad un comandante di sommergibili quando muove per attaccare. Il periscopio gli concede una limitata e non sempre chiara visione; il suo sommergibile ha oggi giorno una velocità troppo scarsa in confronto di quella delle navi; la ricerca dei dati occorrenti alla soluzione del problema del lancio è assai difficile, mentre lo stesso ambiente nel quale si deve svolgere con serenità consapevole l'attività di chi comanda e di chi obbedisce, è quanto di più contrario si possa immaginare alla piena estrinsecazione delle facoltà riflessive e volitive.

Del resto, a coloro che non hanno pratica di questi ordegni di guerra, penso che possa tornar gradita una geniale descrizione che fece di queste difficoltà, or non è molto, l'ammiraglio Bacon, — un esperto in sommergibili — in una lettera al *Times*.

« Se un lettore — egli scrisse — desidera apprezzare qualcuna delle difficoltà del lavoro

di un sottomarino, si ponga a sedere in una camera sotto una carta, per esempio della Manica, sospesa e rivolta al soffitto, nella quale avrà praticato un foro, e sopra di questo avrà disposto, inclinato a 45° , uno specchio (così che egli vedrà sullo specchio la Manica attraverso il foro della carta).

« Immagini che la sedia e lo specchio si muovano da un lato, per imitare gli spostamenti del sommergibile dovuti alla corrente; riempi la stanza di vapore per simulare la nebbia; finalmente raggrinzi la carta per riprodurre le onde, e in queste condizioni provi a fare tutte quelle manovre che sembrano così facili quando la carta è spiegata su di una tavola e la si guarda dal di sopra in uno studio bene illuminato ».

L'importanza del fattore idrografico è stata ammessa dallo stesso ammiraglio von Tirpiz, il quale disse che i sommergibili operano meglio sulle coste ed in località poco profonde, ed aggiunse non esser possibile asserire che avrebbero dato risultati altrettanto soddisfacenti in acque diverse da quelle in cui hanno finora combattuto. Al pari di molti miei colleghi, io

sono del parere che assai più difficili e meno propizie alle imprese dei sommergibili siano, ad esempio, le acque del nostro mare, e ne trovo la prova nella quasi completa inattività di quelli francesi ed austro-ungarici nell'Adriatico.

Il cannone è l'altissimo signore della guerra.

Sembrami, in conclusione, di aver dimostrato che la nave subacquea non scaccerà dai mari la sopracquea, ed aggiungo che il cannone è tuttora, e resterà sempre, il vero altissimo signore della guerra, l'arma decisiva della battaglia navale. Come avrebbe potuto una squadra di sommergibili, per quanto numerosa, fare quello che fece la squadra di Sturdee, che veramente può ripetere il « venni, vidi e vinsi » di Cesare ?

Io sono un vecchio cannoniere; ho passato la miglior parte della mia vita studiando ed sperimentando in tutte le sue forme ed in tutti i suoi progressi questo formidabile congegno, che è senza dubbio la macchina più potente escogitata dal genio umano, nessun'altra potendo reggere al suo paragone, sia per

le forze terribili che sprigiona, sia pei risultati che consente, e se fossi poeta vorrei fare un inno al cannone; siccome però sono soltanto un modesto prosatore, mi accontenterò di rallegrarmi di esser uno di coloro la cui fede non venne mai meno, uno dei pochi, che appena compresane l'importanza, preconizzarono la necessità di aumentar il calibro e la potenza delle artiglierie ed incoraggiarono il Ministero della Marina all'adozione del cannone da 381 mm., avversata da molti.

Quello che hanno dimostrato le recenti battaglie navali.

I combattimenti navali avvenuti dal principio della guerra, hanno infatti esaurientemente dimostrato:

1.º che la teoria della nave monocalibra è perfettamente esatta;

2.º che la nave meglio armata ed i cui cannoni sono più potenti, vince rapidamente e quasi senza suo rischio e pericolo.

Il combattimento di Helgoland al principio della guerra; lo scontro fra le cacciatorpediniere inglesi e le tedesche al largo della costa olandese.

dese; la distruzione dell'*Emden* per opera del *Sidney*; le battaglie di Coronel e delle Falkland, quella recentissima delle Isole Frisie, furono decise soltanto ed esclusivamente dal cannone.

Di queste battaglie, importanti sebbene di nessun peso sui risultati ultimi della guerra, si conoscono i particolari con precisione sufficiente per poter dire che la loro testimonianza in favore del cannone è schiacciante, tanto nel significato materiale come nel senso morale; per poter indurre che l'arme vera ed unica della nave di linea è il cannone di grosso calibro, sicchè si potrebbe fare a meno d'ingombrarle con lanciasiluri e siluri; tesi questa, che ho sempre sostenuto. Dal momento che due navi giungono a distanza utile di tiro, vince quella che spara proietti più grossi, ed a più forte ragione quella i cui cannoni hanno maggiore gittata.

Il combattimento di Coronel.

Se esaminiamo, per esempio, il combattimento di Coronel, vediamo che il suo interesse si concentra nella parte che vi presero

i quattro incrociatori, due inglesi e due tedeschi; questi superiori a quelli per uniformità di tipo, corazza, velocità, e maggior calibro delle artiglierie.

Dalla parte degli Inglesi vi erano soltanto due cannoni da 234 e trenta da 152 complessivamente; invece le due navi tedesche disponevano insieme di venti pezzi da 210 mm. e di ventiquattro da 152, che usarono soltanto nell'ultima fase del combattimento; allorquando, fatto tacere il fuoco degli incrociatori inglesi, serrarono le distanze e li crivellarono di colpi.

Ogni nave tedesca poteva sparare una fiancata di otto cannoni da 210; sedici in tutto. Il combattimento avvenne con mare assai grosso in poppa, che impedì ogni manovra tattica; le navi nemiche correvano parallelamente in linea di fila. I Tedeschi, atteso che il sole al tramonto profilasse nettamente sull'orizzonte le sagome degli incrociatori inglesi, e coi suoi raggi obliqui ne disturbasse la punteria, mentre le loro navi erano invece nella penombra, aprirono il fuoco a dodici mila metri, distanza alla quale i cannoni inglesi, meno i due da 234, erano perfettamente inutili.

Essi concentrarono il fuoco dei loro sedici pezzi da 210 sui due incrociatori inglesi successivamente, e questi, come risulta dal rapporto del capitano di vascello Luce, alla terza fiancata erano già in fiamme, sicchè i loro equipaggi dovevano combattere ad un tempo ed i Tedeschi e l'incendio.

Successive scariche avendoli sempre più malconci ed impossibilitati a rispondere efficacemente, gli incrociatori tedeschi serrarono la distanza, prima a 6000, poi a 4500 metri, per adoperare anche i pezzi da 152 mm. In meno d'un'ora i due bastimenti inglesi, corazzati e rispettivamente di 14 000 e di 9800 tonnellate, erano in fondo al mare coi loro equipaggi, nessuno essendosi salvato.

In riassunto, il combattimento di Coronel si ridusse, per le navi tedesche le quali ne uscirono quasi incolumi, ad un tiro al bersaglio alquanto movimentato.

Esso ha dimostrato la bontà della teoria monocalibra, perchè le navi germaniche, le quali iniziarono e decisero il combattimento coi cannoni da 210, si possono considerare come navi monocalibre e supercalibre, in confronto

delle inglesi, che astraendo da due cannoni da 234, troppo pochi per far qualche effetto, erano pure navi monocalibre, ma subcalibre, armate cioè di cannoni meno potenti.

Il combattimento delle Falkland.

Il combattimento delle Falkland si svolse diversamente: è noto che la squadra tedesca, trovatasi di fronte ad una squadra inglese di potenza apparentemente eguale, se non inferiore, l'attacò senza indugio, non sospettando che due grandi incrociatori da battaglia, colossi di 17 500 tonnellate, con otto cannoni da 305 ciascuno e capaci di filare 26 nodi, fossero in fondo alla baia, riparati alla vista dalle alte terre circostanti.

L'ammiraglio tedesco, quando vide sbucar dall'agguato i formidabili nemici, comprese che la fine era giunta, e prese caccia: era la sola decisione possibile. Ma la differenza di velocità essendo troppo forte, gli incrociatori inglesi poterono facilmente portarsi alla distanza di tiro per essi conveniente, quella cioè dalla

quale potevano offendere, coi loro potenti cannoni, senza essere offesi.

Ed allora le navi tedesche, correndo eroicamente incontro alla sorte inevitabile, invertirono la rotta e procurarono di stringer le distanze al punto da poter infliggere gravi danni al nemico, pur ricevendone colpi mortali.

Fu vana speranza; testimoni oculari riferiscono che i loro proietti si infransero sulle corazze degli incrociatori britannici, i quali riportarono avarie insignificanti ed ebbero perdite minime.



Il combattimento delle Frisie.

Il combattimento delle Isole Frisie è così recente, che non è il caso di ricordarne i particolari; come ognuno sa, esso è il primo fra navi tipo *dreadnoughts* che sia mai avvenuto, ed il solo bastimento *predreadnought* il quale vi prese parte, cioè l'incrociatore corazzato *Blücher*, fu affondato con pochi colpi di cannone in brevissimo tempo. Di data recente, del 1908, il *Blücher* dislocava 15 500 tonnellate, cioè assai più di qualunque nostra *predreadnought*;

aveva un armamento formidabile dato il suo tipo; tenuto conto dei criteri prevalenti al tempo della sua costruzione, era un bastimento riuscitissimo: tuttavia i formidabili incrociatori da battaglia lo raggiunsero, passandogli al traverso lo fulminarono, e proseguirono l'inseguimento delle navi più grosse lasciandolo, in forme rottame, in balia di alcuni cacciatorpediniere, uno dei quali gli diede il colpo di grazia con un siluro.

La futura grande battaglia navale.

Nei tre combattimenti, di Coronel, delle Falkland e delle Frisie, il cannone distrusse completamente sette navi corazzate di rilevante dislocamento e perirono insieme con esse circa 4500 marinai d'ogni grado.

A Trafalgar, battaglia importantissima alla quale presero parte trentatrè navi, una sola, l'*Orient*, fu affondata, e perdettero la vita meno di 500 Inglesi e circa 7000 Franco-Spagnuoli. Queste cifre sono significative: esse dimostrano che attualmente, in mare, la sconfitta significa la completa distruzione del vin-

to, ed è perciò che non si può pensare senza orrore a ciò che sarà la futura grande battaglia navale, quando le potentissime *dread-noughts* moderne verranno alla prova suprema.

Circa il modo come essa avrà origine si possono fare tante ipotesi, che sarebbe lungo e vano soffermarsi ad esporle; intanto giova rilevare che i combattimenti di Coronel, delle Falkland e delle Frisie confermano la previsione che i primi colpi di una battaglia fra *dread-noughts* saranno tirati a 12 000 e più metri di distanza, purchè sia bello il tempo e nitido l'orizzonte; perchè, evidentemente, se vi sarà nebbia, o bruma, o cielo fosco, le distanze dovranno necessariamente esser minori.

Siccome è certo che una nave moderna raggiunta da cinque o sei proietti di grosso calibro sarà subito posta in condizioni tali d'inferiorità da esser poi rapidamente distrutta senza poter opporre valida difesa, è ovvio il vantaggio di quella flotta che riuscirà per la prima a regolar il proprio tiro e colpir il nemico ancora lontano, subordinatamente, s'intende, alla potenza delle proprie artiglierie; ed è questo uno dei motivi per cui il calibro di

esse è cresciuto continuamente. Inoltre, se l'avversario ha cannoni meno potenti, la grande distanza conferisce un aumento di protezione. equivale cioè ad un accrescimento di grossezza delle proprie corazze.

Insomma, la tattica di un ammiraglio, e l'applicò von Spee, deve consistere nel manovrare in modo da schiacciare il nemico col fuoco delle proprie artiglierie nel minor tempo e dalla maggior distanza possibile; si comprende però come questo concetto teorico sia soggetto in pratica ad un numero infinito di limitazioni, e come sia necessario far sempre la parte del caso e della fortuna. Ma si comprende pure che le maggiori probabilità di vittoria sono dalla parte del combattente che ha i cannoni di maggior calibro, le corazze più grosse, le navi più veloci, i direttori di tiro più esperti, i puntatori più allenati.

Si presume che la flotta germanica conti di presentarsi al combattimento non soltanto con le *dreadnoughts*, ma altresì con le siluranti sopracquee e subacquee, insieme con una squadra di *Zeppelin* bombardieri, e questa presunzione riceve la sua conferma da quanto è

avvenuto nel combattimento delle Isole Frisie. I Tedeschi, nelle loro manovre navali, hanno sempre dato molta importanza alla cooperazione fra le navi di linea e le cacciatorpediniere, eseguendo una manovra che chiamano *durchbruch*, e che non è una novità per noi Italiani, che l'abbiamo inventata, lungamente sperimentata, e credo anche abbandonata.

A tal fine, tempo, permettendo, le cacciatorpediniere si tengono al riparo, sottovento della loro flotta impegnata nella battaglia, finchè, ad un segnale dell'ammiraglio, si lanciano contro il nemico passando negli intervalli della linea di combattimento delle navi amiche. Navigano, naturalmente, alla loro velocità massima, e, giunte a distanza di lancio, scaricano contro il nemico tutti i loro siluri, dando poi subito volta per tornare a mettersi al coperto come prima.

Questa manovra, descritta pittorescamente dal tenente di vascello Baudry, della Marina francese, nel suo volume *La Bataille Navale*, dovrebbe aver il risultato di produrre il massimo disordine nella linea nemica, anche se i siluri non giungano al segno, perchè si pre-

me l'affondamento della *Messudiè*, la distruzione di mine nei Dardanelli, il tentativo del francese *Curie* contro Pola, il siluramento della *Courbet*, onorano qualunque marina. Sono però tentato di dar la palma all'equipaggio inglese del *B 11*, perchè l'aver silurato una nave turca riparata da uno sbarramento di torpedini ed esser poi usciti a salvamento dopo nove ore d'immersione, è impresa che sembra sovrumana.

L'affondamento degli incrociatori inglesi

“*Aboukir*”, “*Hogue*”, e “*Cressy*”.

Fra le gesta fortunate dei sommergibili, quella che impressionò maggiormente e dalla quale furono tratte conclusioni troppo affrettate, è l'affondamento a Capo d'Olanda dei tre vecchi incrociatori inglesi *Aboukir*, *Hogue* e *Cressy*.

L'Ammiragliato inglese fece in proposito una comunicazione della quale credo utile leggere alcuni passi:

«L'affondamento dell'*Aboukir* è una naturale conseguenza del rischio al quale espone il servizio di vigilanza. Ma gli altri due incrociatori

furono affondati perchè vollero dare assistenza ai naufraghi dell'*Aboukir*, e rimanendo con le macchine ferme allo scopo di salvar vite umane, presentarono un facile e certo bersaglio agli ulteriori attacchi dei sottomarini».

«Il sentimento di umanità è stato la causa di gravi perdite che si sarebbero potute evitare attenendosi strettamente a considerazioni di ordine militare».

«La guerra navale moderna si presenta con situazioni così strane, che un errore di giudizio di questo genere è perdonabile».

«Ma è stato necessario indicarlo, perchè le navi di S. M. sappiano che il caso di un bastimento di squadra danneggiato da una mina o da un siluro deve esser considerato alla stregua degli altri che possono occorrere in un'azione navale, e che quindi la norma di lasciare la nave inabilitata alle proprie risorse è perfettamente applicabile, almeno quando si tratta di grandi navi».

«Nessun atto di umanità a pro dell'amico o del nemico deve indurre a trascurare le proprie precauzioni e le disposizioni di guerra; e nessuna misura deve esser presa per sal-

var vite, la quale possa pregiudicare la situazione militare».

Perciò l'Ammiragliato ordinò, che qualora una nave sia silurata, le altre se ne allontanino a tutta forza, chiamando radiotelegraficamente al soccorso dei pericolanti piccoli bastimenti e siluranti; e concluse la sua nota dicendo:

«Il servizio che disimpegnavano queste navi è una parte essenziale delle disposizioni alle quali è affidato e per le quali è mantenuto il dominio dei mari e per esso la salvezza del Paese; e la perdita di vite è così utile, così necessaria e così gloriosamente offerta agli obblighi del servizio di S. M., come la perdita di vite che ricorre in un grande combattimento».

«In vista della certezza che di tanto in tanto debbano ripetersi simili disgrazie era necessario che fossero conosciuti questi apprezzamenti».

Il commento del triste avvenimento non poteva essere più sobrio e adeguato.

Certamente non havvi cosa più ripugnante ai marinai dell'abbandonare i proprii compagni: e si ricordano innumerevoli esempi dei rischi mortali che non esitano ad affrontare

per tale motivo; ma non può esservi dubbio su ciò, che se i comandanti delle navi inglesi fossero stati pari alle circostanze, il sommergibile tedesco *U 9* non avrebbe conseguito un successo così strepitoso, non ostante il sangue freddo innegabile del tenente di vascello Weddigen suo comandante, la cui condotta, dal punto di vista militare e prescindendo dalle considerazioni umanitarie invocate da qualche giornale inglese, è ammirevole, perchè non si contentò del primo importante risultato ottenuto affondando l'*Aboukir*, ma apprezzando serenamente le favorevoli circostanze creategli dagli errori del nemico, rimase sul luogo dell'attacco per silurare la seconda e poi ancora la terza nave.¹⁾

Avvenimento dunque in tutto e per tutto eccezionale, che non si è rinnovato e non si rinnoverà mai più, e che non ha affatto battuto il rintocco funebre della nave di linea, la quale rimane la regina del mare e della battaglia.

¹⁾ Il tenente di vascello Weddigen fu poi destinato a comandare il sommergibile "U 29", la cui perdita completa, con tutto l'equipaggio, è stata annunciata dall'Ammiragliato inglese il 25 di Marzo. — *Incidit in foveam saepe qui effodit illam.* — Anche il sommergibile "U 9" è stato distrutto da gli Inglesi.

Questioni tecniche ed infiltrazioni industriali.

Pur troppo le questioni tecniche navali sono tutte inquinate dalle infiltrazioni industriali, in quanto certe tesi sono sostenute per degli scopi, che nulla hanno di comune con la ricerca della verità e dell'interesse nazionale, ed è questo il motivo per cui da alcuni si tende ad esagerare i fatti che convengono alla propria ed a diminuire quelli che giovano all'avversa.

Sarebbe assurdo sostenere che il sommergibile non abbia introdotto nella guerra navale un elemento nuovo, pericoloso, del quale si deve e si dovrà tener molto conto; però è non solo assurdo, ma delittuoso addirittura il pretendere che di fronte alla minaccia del sommergibile si debba desistere dal costruire quelle grandi e possenti navi che possono, esse soltanto, assicurare a chi le possiede il dominio del mare e la vittoria decisiva.

Il parere dell'ammiraglio von Tirpiz.

Lo stesso grande ammiraglio von Tirpiz ha detto esplicitamente che i sommergibili non faranno affatto scomparire la nave corazzata.

Il parere del ministro della Marina americana.

Ed il ministro della Marina americana, in cospetto dell'agitazione prodotta negli Stati Uniti dai successi dei sommergibili nell'attuale guerra, e dei tentativi di persuaderlo a non costruire le nuove formidabili *superdreadnoughts* di 32 000 tonnellate, ha pubblicato tempo fa una nota ufficiosa, che non potrebbe essere più esplicita e dalla quale stralcio la parte più importante.

Osserva il ministro americano, che le operazioni terrestri della guerra sono state così colossali ed i combattimenti in mare relativamente tanto scarsi, che è facile perder di vista l'importanza delle operazioni navali compiute dalle varie nazioni belligeranti.

« Sono sempre — egli dice — i fatti brillanti

quelli che colpiscono l'immaginazione, come ad esempio il colpo di mano degli inglesi ad Helgoland, e la distruzione di tre incrociatori per opera di un solo sommergibile tedesco, piuttosto che la lenta e schiacciante pressione che la flotta alleata esercita, per il solo fatto della sua massa, contro l'intera linea delle coste germaniche.

« Finora il sommergibile ha riportato gli onori della guerra, ma nel medesimo tempo è stato motivo di una grande disillusione per i suoi ammiratori, in quanto non ha fatto di più.

« Prima della guerra si prevedeva apertamente la fine dell'era delle *dreadnoughts*, le quali sarebbero state cacciate dagli Oceani dai sommergibili.

« La distruzione dei tre incrociatori inglesi, *Hogue*, *Cressy* ed *Aboukir*, e successivamente l'affondamento dell'*Hawke* per opera dei sommergibili, fu accolto come una dimostrazione dell'impotenza delle navi sopracquee.

« Tuttavia i partigiani dei sommergibili cominciano a dar segni d'impazienza per la pochezza dei risultati; essi constatano che ve ne sono più di duecento nelle marine delle varie

nazioni belligeranti e che finora ben pochi di essi hanno fatto qualche cosa.

« Gli incrociatori che furono colpiti erano vecchi, armati affrettatamente con equipaggi tratti dalla riserva navale; due di essi, quando furono silurati, erano fermi, occupati a mettere in mare le lance per il salvataggio della gente del primo colpito.

« La perdita di questi tre incrociatori non ha avuto, sui risultati della guerra, un effetto maggiore di quello che può produrre su di essi la cattura di un aeroplano tedesco fatta da un sommergibile inglese. Nessuno vorrebbe propugnare seriamente l'uso dei sommergibili come mezzi adatti contro gli aeroplani, eppure è stato ufficialmente riferito che uno di questi, costretto a posarsi sulla superficie del mare, fu preso da un sommergibile che si trovava in quei paraggi ed emerse dall'acqua nelle sue vicinanze.

« La condizione ideale per un attacco subacqueo consiste nel trovare il nemico fermo; e soltanto allora può il sommergibile aver buone speranze di successo.

« Ma anche in questo caso le probabilità so-

no contro il sommergibile se si prendono le opportune e necessarie precauzioni; com'è dimostrato dall'azione delle forze navali alleate, che hanno, per diversi e successivi giorni, cannoneggiato efficacemente il fianco tedesco, operando entro specchi acquei molto ristretti, e rimanendovi un tempo lungo abbastanza perchè un gruppo di sommergibili potesse muovere ad attaccarle da un qualunque porto germanico, sia per distruggerle, sia per costringerle ad allontanarsi. Ma non è accaduto nulla di simile; eppure erano navi di velocità tanto modesta, che non avrebbero potuto fuggire se fossero state attaccate».

Secondo il ministro americano, i fatti nudi e crudi della guerra dimostrano che l'azione di circa duecento sommergibili, operanti entro specchi acquei di estensione molto limitata, è stata praticamente zero, e per conseguenza egli dichiarò di aver deliberato, sentito il parere dei competenti corpi consultivi, di esser cauto e di proceder lentamente prima di decidersi ad accrescere il numero dei sommergibili a costo di una riduzione del numero delle navi da battaglia, perchè se la possibilità di trovare un

mezzo economico di far la guerra ha molte attrattive, gli insegnamenti della storia stanno a dimostrare come il perseguire simili ideali abbia sempre avuto, per risultato, in definitiva, un aumento delle spese. Perciò fece porre in costruzione quattro *superdreadnoughts* di 32 000 tonnellate con dodici pezzi da 356 mm. ¹⁾

Queste considerazioni sono tanto più interessanti in quanto le fa un ministero che nulla tralascia per portar a perfezione le navi sommergibili, e si accinge a costruirne alcune di mole e potenza inusitate finora. Esse furono fatte

¹⁾ “ Quando incominciò la guerra, scrive il *Naval and Military Record* del 24 Marzo, alcuni sciocchi corsero alla conclusione che dovesse essere l'ultima, e che le Grandi Potenze non avrebbero più fabbricato navi da battaglia. Altri avevano predetto, che fin quando la guerra europea non fosse finita, non si sarebbe posta sugli scali alcuna nave da guerra di nessun genere, e ciò perchè i costruttori navali avrebbero aspettato di potersi valere dell'esperienza di questa guerra. Ma nemmeno questa umile predizione si è avverata. Naturalmente, non si sa nulla di quanto facciano le nazioni belligeranti, ma quanto agli Stati Uniti, la sola Nazione la quale possieda una flotta considerevole rimasta fuori dell'influenza della guerra, non hanno fatto nemmeno la pausa di un minuto. Dal principio delle ostilità gli Stati Uniti hanno costruito tre delle più grandi navi di linea che siano mai state progettate, oltre ad altre unità minori. Il Congresso ha ora dato l'autorizzazione per altre costruzioni. Il *Navy Department* ha ricevuto istruzioni di far preparare i piani di due

prima che fosse avvenuto il siluramento per opera di un sommergibile austriaco della corazzata *Courbet*, di tipo moderno, la quale non andò a fondo, riportò danni non ingenti, raggiunse Malta coi suoi mezzi, ed è già ritornata in isquadra. Furono fatte prima che gli Inglesi compissero, il giorno di Natale, l'audace attacco combinato con gli idrovolanti contro Cuxhaven, durante il quale rimasero più di tre ore nelle acque tedesche, sfidando impunemente gli attacchi dei sommergibili, andati tutti a vuoto. Furono fatte prima che si conoscessero i particolari di linea, due sommergibili, sedici sottomarini costieri, ed un bastimento a combustibile liquido.

Questo vasto programma non sembra fatto per suggerire all'osservatore, che gli Stati Uniti considerino che dopo la guerra attuale la necessità di possedere delle buone flotte sarà passata. È inoltre particolarmente interessante osservare il programma, per quanto riguarda la costruzione di navi da battaglia e di sommergibili. I membri del Congresso non sembra siano rimasti molto colpiti dai successi ottenuti dai sommergibili tedeschi nelle operazioni offensive, ed hanno perciò determinato di costruire soltanto due grandi sommergibili, mentre, nello stesso tempo, si continuerà ad aumentare e rafforzare la flotta sopraacquea. Neppure il fato della *Formidable* ed altri incidenti di questa guerra, hanno potuto consigliare la costruzione di navi da battaglia più piccole. D'altra parte, il valore del sottomarino, come uno strumento mobile per la difesa costiera, ha condotto alla decisione di costruirne sedici di un dislocamento relativamente piccolo „

lari dell'accidente toccato all'*Audacious*, dread-nought inglese del 1903, di 23 000 tonnellate, armata con dieci pezzi da 343 mm.

Il caso dell' "Audacious",

Questa potentissima e moderna nave, mentre eseguiva esercitazioni di tiro al bersaglio al largo della costa d'Irlanda, urtò contro una delle torpedini poste in quei paraggi da navi tedesche sotto bandiere neutrali, e riportò un'enorme avaria, tanto che la notizia della sua perdita totale, avvenuta per affondamento tredici ore dopo l'accidente, fu data per certa. Essa destò nel mondo tecnico un'impressione enorme, la quale si mutò in un senso quasi di compiacimento, quando si apprese che la nave, portata temporaneamente in secco, poscia alleggerita e riparata con mezzi di fortuna, aveva potuto essere rimorchiata in un arsenale ed immersa in bacino.¹⁾

Compiacimento, perchè la rude prova dimo-

¹⁾ L'*Audacious* è stata riparata a Belfast nei Cantieri di Harland e Wolff; i lavori durarono quattro mesi. La potentissima nave è rientrata in isquadra.

stra come non sia tanto facile affondar le navi moderne quanto gli incrociatori di vecchio tipo.

E si noti, che secondo i calcoli probabili di un giornale tecnico americano, la torpedine scoppiata sotto i fianchi della *dreadnought* inglese doveva contenere almeno 225 chilogrammi di quel formidabile esplosivo moderno che è il tritolo, adottato anche dalla nostra Marina, cioè una carica assolutamente straordinaria.

Sapendo che l'effetto distruttivo prodotto dalla detonazione di una massa di esplosivo varia come il cubo della carica, e che questa produsse almeno 180 000 litri di gas, si comprenderà quanto grande dovette essere il potere dirompente di questo volume di gas, che penetrò e poté espandersi nell'interno della nave dopo la detonazione.

L'acqua circostante allo scafo essendo incompressibile, la forza dell'esplosione si estrinseca secondo la linea di minore resistenza, la quale, com'è ovvio, è rappresentata dalla struttura della nave, relativamente fragile, e si deve considerare che l'energia distruttiva non si limita allo sfondamento delle lamiere ed alla

rottura delle ordinate appartenenti allo scafo esterno, ma continua ad esercitarsi sotto la forma di un ingente volume di gas ad alta pressione, che sottopone quasi istantaneamente le paratie dei compartimenti stagni ad una pressione formidabile, alla cui azione si aggiunge quella di un torrente d'acqua che produce un colpo di ariete contro di esse.

È importantissimo di poter constatare che un'azione cotanto violenta abbia bensì, come si prevedeva, inutilizzato la nave per alcuni mesi, ma non sia bastata ad affondarla; e ciò deve esser argomento di soddisfazione anche per noi, essendo noto come le nostre navi abbiano un ben studiato sistema di protezione contro le offese subacquee, il quale è stato ancor meglio perfezionato nel caso delle grandi *superdreadnoughts*, tipo *Caracciolo*, ora finalmente poste sugli scali.

La minaccia subacquea ed i mezzi per difendersene.

La minaccia subacquea dunque, per quanto considerevole, non è mortale, ed i sommergibili avrebbero fatto minor numero di vittime, se fosse stato minore lo scetticismo circa la loro

attitudine a compier la funzione bellica a cui li destina la loro stessa natura.¹⁾

Giacchè, caso strano ma pur vero, tutte le marine militari, mentre profondevano milioni nel costruire e nel perfezionare queste navicelle insidiose, erano scettiche anzi che no circa la loro utilità effettiva: le costruivano tanto per averle e per usarle come spauracchi, piuttosto che in altro modo.

Ora che i sommergibili hanno dimostrato coi fatti che qualche cosa possono fare, si corre ai rimedi, i quali saranno di due sorta, cioè difensivi ed offensivi.

Nell'attesa che si possano escogitare ed applicare dei presidii difensivi nella costruzione, fra i quali sono preconizzati l'aumento dei compartimenti cellulari interni, la soppressione di ogni apertura nelle paratie stagne, l'adozione

¹⁾ Dal primo gennaio 1915 in poi, giorno in cui fu affondata la corazzata *Formidable*, ed è dubbio se sia stata vittima di un sommergibile, nessuna nave da guerra è stata silurata dai sommergibili. Secondo un comunicato ufficiale russo, i sommergibili tedeschi fecero nel Baltico, dal principio della guerra, diciannove attacchi, uno solo dei quali ebbe successo. Per contro, gli Inglesi ne hanno affondati almeno undici nella Manica e nel Mare del Nord, ed i Russi cinque nel Baltico.

di apparecchi per espellere l'acqua dai compartimenti allagati immettendovi dell'aria compressa, la corazzatura completa della carena con corazze di acciaio al vanadio grosse 10 centimetri, si constata che si può tutelarsi tatticamente dagli attacchi dei sommergibili mantenendosi con le navi in moto a velocità più forte di quella, abbastanza limitata, che essi hanno navigando immersi.

È risultato che un colpo di cannone, sia pure di piccolo calibro, basta ad affondare un sommergibile; è probabile che ritorni in onore contro di essi lo sperone, e già si pensa in Inghilterra di costruire, e forse si costruiscono, dei *destroyers* di tipo speciale, straordinariamente veloci, molto manovrabili e muniti di un aguzzo rostro d'acciaio col quale squarciare i fianchi delle navi subacquee appena avvistate e prima che possano immergersi.

Si propone altresì di spargere sulle acque, quando si temono attacchi di sommergibili, molte alghe, oppure una miscela di olio minerale e nerofumo; l'uno e l'altro mezzo dovendo servire ad oscurare il periscopio e togliere la visione al comandante.

sume che ogni nave di essa evolverà per schivarli. In tal caso, riformato l'ordine di battaglia, le navi nemiche sarebbero costrette a ricominciare da capo il non facile lavoro di regolare il proprio tiro e rimarrebbero nello stesso tempo sotto quello delle corazzate tedesche, le quali in tal maniera acquisterebbero un rilevante vantaggio. In definitiva, il *durchbruch* avrebbe lo scopo, non tanto di silurar le navi nemiche, quanto di far perdere ad esse il controllo e la prevalenza del fuoco d'artiglieria; ma si può osservare che per eseguirlo con qualche speranza di successo bisogna disporre di un ingente numero di cacciatorpediniere; che nulla vieta al nemico di operar analogamente lanciando le proprie al contrattacco, così come reggimenti di cavalleria ne affrontano altri in campo per coprire le fanterie od i cannoni; che, se la distanza fra le navi è, come si cerca che sia, molto rilevante, nulla vieta di far uso delle artiglierie antisiluranti.

La partecipazione ad una battaglia navale dei dirigibili e dei sommergibili sembra, alla stregua dei fatti, problematica. Come già dissi, i sommergibili non hanno, tanto in emersione

quanto immersi, la velocità necessaria; tutt'al più si potrebbe ammettere che stiano all'agguato in una posizione determinata, e che l'ammiraglio il quale vuol servirsene manovri in modo da attirar il nemico nelle loro acque. Questo tentativo è stato fatto, sembra, nel combattimento delle Frisie, ma i cacciatorpediniere inglesi frustrarono gli attacchi dei sommergibili germanici, ed ancora una volta è risultato che la nave subacquea nulla può contro quella sopraacquea in moto a tutta velocità. Si può pertanto ritenere che i sommergibili interverranno a combattimento finito, per dar il colpo di grazia alle navi rimaste avariate al punto da non potersi allontanare.

In quanto agli *Zeppelin*, certamente l'idea di una flotta aerea che preceda la navale e ne prepari l'azione, lasciando cadere una pioggia di bombe sulle navi nemiche, è fatta per colpire l'immaginazione; ma l'operazione inglese contro Cuxhaven ed il recente combattimento delle Isole Frisie sono venuti in buon punto a confermare la difficoltà di raggiungere dall'alto dei bersagli mobilissimi come sono le navi in moto a tutta forza. Inoltre gli *Zeppelin* presentano a loro

volta un bersaglio rilevante e possono esser cannoneggiati dalle artiglierie navali a grande distanza, quando appaiono all'orizzonte, e costretti in tal modo a tenersi a tanta altezza da renderne mal certa l'azione offensiva; mentre gli idrovolanti possono assalirli ed i cannoni antiaerei cannoneggiarli con speranza di successo. È dunque molto probabile che nella futura battaglia navale gli *Zeppelin* ed i sommergibili non avranno una parte importante; ma ciò nondimeno è certo che essa sarà quanto di più orrendo la mente umana possa concepire.¹⁾

Un paragone di Mr. Churchill e le sue previsioni.

Il primo Lord dell'Ammiragliato, uomo facondo, che predilige il linguaggio immaginoso e pittoresco, disse alcun tempo fa alla Camera dei Comuni, che il combattimento fra *dreadnoughts* potrebbe paragonarsi ad « un duello fra gusci d'uovo i quali si colpissero a vicenda con pesanti martelli »; ma in un prece-

¹⁾ È ormai un fatto che gli *Zeppelin* sono inferiori molto all'aspettativa: anche l'escursione sopra Parigi fu un fiasco.

dente discorso egli aveva fatto rilevare che nella moderna guerra navale la costituzione relativa di due flotte avversarie avrebbe dovuto esser computata per sottrazione, perchè le battaglie non sono decise da rapporti di numero o da percentuali, ma forniscono risultati definitivi ed assoluti.

«Noi dobbiamo attenderci — egli disse — che in una prima battaglia fra due buone e bene allenate flotte, esse si infliggeranno reciprocamente un danno enorme. Molte navi delle due parti andranno a fondo o salteranno in aria; altre riporteranno avarie tali da richiedere molti e molti mesi di lavoro per ripararle; altre, infine, non potranno più riprendere il mare per tutta la durata della guerra. In verità, più ci sforziamo a raffigurarci l'orrendo svolgimento di una moderna battaglia navale, e più siamo portati a credere che rassomiglierà al conflitto fra Mamilio ed Erminio al Lago Regillo, oppure, per usare un'immagine più familiare, a quello «fra i gatti di Kilkenny», dei quali rimasero soltanto le code».

Tuttavia il primo Lord considerò questo risultato pienamente soddisfacente per la Po-

tenza navale più forte, alla quale conviene perdere unità per unità di ogni classe. « Questo processo di reciproca eliminazione — egli conclude — ci condurrà, sebbene per una strada spaventevole, alla vittoria finale, nonchè ad una condizione di superiorità assoluta, e non già relativa. Inoltre, con una reciproca distruzione delle navi più moderne, crescerà rapidamente il valore delle più vecchie. Giocato l'asse — egli disse — la carta migliore è il re, e così via ».

L'orrore della grande battaglia e l'eroismo dei combattenti.

Come si vede, le conclusioni del Primo Lord sono tali da far raccapricciare, ma tutto lascia credere che si adempiranno alla lettera; mentre neppur la fantasia di Dante potrebbe, io credo, descrivere con efficacia i fatti spaventevoli che si svolgeranno sulle singole navi, quando sotto l'uragano dei proietti colossali tutto andrà in frantumi, lanciando ovunque all'intorno scheggie laceranti e mortifere; quando dalle granate ad alto esplosivo scoppianti si sprigioneranno turbini di gas asfissianti e velenosi con la temperatura enorme di tremila

gradi; quando l'aria sarà piena di un pulviscolo d'acciaio, e le navi sobbalzeranno come persone vive sotto le percosse del nemico e lo sforzo titanico dei proprii cannoni eruttanti fiamme e proietti; quando un rombo come di tuoni a migliaia riempirà lo spazio.

Semenoff, nel suo celebre volume: *L'agonia di una corazzata*, ci ha lasciato un documento terribile; ma la prossima futura battaglia navale sarà ancor più spaventevole di quella di Tsu-shima; ed io non posso pensare senza commossa ammirazione — e quasi oserei dire senza invidia — a quegli uomini di acciaio, che, rinchiusi nelle loro torri di acciaio, porteranno alla battaglia i colossi ubbidienti ai loro minimi cenni, e dovranno, fra tanto furor di strage e di morte, serbarsi calmi ed impassibili, unendo alla prontezza dell'intuito la fulminea rapidità dell'esecuzione.

E non meno degni di ammirazione saranno i direttori del tiro, imperturbabili nell'eseguire le misure ed i calcoli necessari per fornire i dati di punteria ai tiratori; e questi, con l'occhio fisso alla mira infallibile; ed i cannonieri, attenti alla manovra dei precisi conge-

gni per cui di trenta in trenta secondi i mastodontici cannoni saranno caricati e pronti a far fuoco. Nè potrà negarsi un eguale tributo ai macchinisti, assorti nel governo dei molteplici meccanismi e delle vorticosamente ruotanti turbine che son la forza motrice dei colossi natanti; ai seminudi fuochisti, affannati a gettar carbone a tonnellate entro i roventi forni delle caldaie; ai marinai ed artefici diversi rinchiusi nelle ime latebre della nave per sorvegliarne i multiformi congegni; a tutti coloro, insomma, cui è conteso di combattere e di morire, occorrendo, all'aria aperta, e che sanno di esser condannati a certissima morte in caso di affondamento, senza che perciò vengan meno ad essi le menti, i cuori e le braccia!

Saluto ai combattenti:

« Sia gloria ai vinti! Sia pace ai morti! »

Signore e Signori!

Delineata in questo modo, molto imperfettamente, la futura sanguinosa battaglia navale, io sono giunto al termine dello svolgimento del

tema propostomi; ma prima di por fine al mio dire, consentitemi che, nella mia qualità di vecchio marinaio io mandi, a nome di tutti i miei antichi compagni d'arme, un commosso e riverente saluto ai nostri commilitoni che vigilano e combattono sul mare, qualunque sia la bandiera che sventola al picco delle loro navi e l'idea che ne infiamma i cuori e le menti.

Sono tutti egualmente prodi e degni d'essere additati ad esempio!

.... Sia gloria ai vinti! Sia pace ai morti!

Ora che la grande tragedia navale si compie, e che tutti i mari sono solcati dalle prue ferrate e rostrate, e su tutte le onde imperversa lo scoppio tremendo delle granate, dei siluri, delle mine, noi, non ancora chiamati al cimento, noi, marinai d'Italia, vogliamo intessere una gloriosa corona di alghe alla fronte di tutti gli eroi che sono sprofondati e sprofonderanno negli abissi, dentro il feretro gigantesco di una nave colpita a morte!

Nessuna partigianeria può offuscare in quest'ora la visione del coraggio, uguale a tutti i marinai; nè diminuire la commozione pie-

losa e l'ammirazione ossequente che ci invita a salutare con tutte le nostre bandiere, non ancor bacciate dal vento guerresco, i morti e i morituri.

Marinai, fratelli sul mare sino a ieri; Marinai di ogni Nazione, che sul mare portavate, come segno di colleganza contro il pericolo comune, il senso ammirevole del mutuo aiuto in un eguale slancio di umanità; Marinai inglesi, francesi, russi, tedeschi, austriaci, giapponesi, oggi nemici, io vi saluto, o nobilissimi campioni di tutte le Patrie, le quali tutte anelano al Mare come al più vasto dominio, come alla sorgente di Vita!

Salute, o Marinai di tutti i Popoli, vigili dietro i cannoni delle corazzate formidabili o al periscopio dei sommergibili: oggi è la vostra epopea! Oggi è il vostro giorno, ognuno di voi ha glorie da ricordare, vittorie da acquistare: siate tutti degni del Mare, o Marinai!

Voi, primi nei pericoli, voi, educati alla guerra dalle tempeste; voi, oscuri poeti dell'elemento, nelle cui vene fluisce un sangue ricco di salsedine e splendono dentro gli occhi gli sconfinati orizzonti, sapete e saprete stupire il mon-

do con il vostro eroismo, ed esaltarvi a vicenda col darvi a vicenda la morte.

La morte più bella, la morte più grande, la morte più vasta: quella che si corona di lampi come una tempesta e si placa nelle onde come un mistero indicibile, fatto di azzurro e di silenzio infinito....

Sotto il grande velario del mare, dove voi — la Pietà profetica mi stringe il cuore — discenderete ancora in eroiche ecatombi, tumultati nelle vostre navi, covertati dalle vostre bandiere, altri Morti vi attendono, e — ri-desti — porgono l'orecchio al rombo della battaglia che tumultua e rugge alta sulle onde sconvolte.

Sono i vostri Padri, i vostri Precursori, quelli che già abitano i rosei cimiteri di corallo e diffondono le loro anime nella fosforescenza opalina delle onde notturne. Li salutano le Stelle, cadendo, a notte, sul mare, come calde lagrime appena piante; ma il Sole, che raggiando balza purpureo dall'abisso, ne raccoglie, ad ogni aurora, il sangue migliore, e lo offre nel suo rosso cratere come un'ardente offerta al cielo!

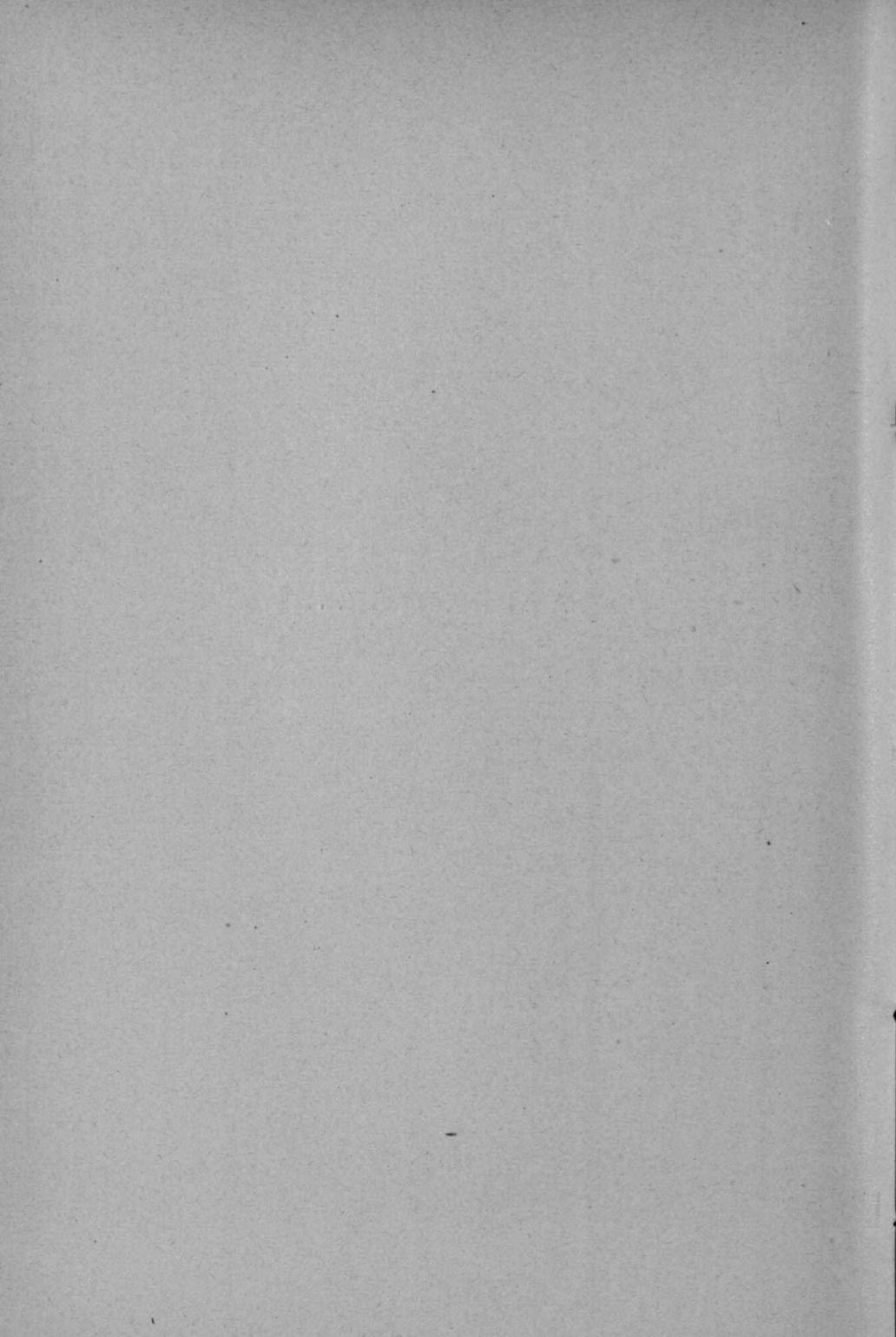
O Marinai, o morituri, e voi guardate al
Sole!

Ricevetelo negli occhi coraggiosi, nei cuori
animosi: vi illumini egli le bandiere e le ani-
me, o Marinai d'ogni Nazione, divisi dalla guer-
ra in vita, riuniti in morte dalla gloria!





APPENDICE.



L'Ammiragliato pubblicò il 20 marzo, per mezzo del *Press Bureau*, la lista completa delle navi mercantili perdute dal principio della guerra in seguito alle ostilità. Sono inclusi in essa gli otto bastimenti affondati od attaccati dai sommergibili tedeschi durante i sette giorni che precedettero il 18 febbraio, giorno in cui cominciò l'ormai celeberrimo blocco.

FINE DI SETTIMANA	ARRIVI E PAR- TENZE	NAVI MERCANTILI INGLESII AFFONDATE O CATTURATE da			DISLOCAMENTO LORDO
		incro- ciatori	mine	sotto- marini	
12 agosto	801	1	—	—	6 800
19 "	935	4	—	—	18 861
26 "	1270	1	—	—	4 233
2 settembre	1274	1	—	—	4 306
9 "	1297	2	1	—	8 663
16 "	1120	8	—	—	41 136
23 "	1228	3	—	—	13 339
30 "	1223	7	1	—	29 254
7 ottobre	1328	3	—	—	16 931
14 "	1340	3	—	—	12 096
21 "	1416	6	1	1	25 508
28 "	1374	2	1	—	18 413
4 novembre	1237	—	—	—	—
11 "	1354	—	—	—	—
18 "	1227	1	—	—	3 691
25 "	1310	—	—	1	718
2 dicembre	1295	1	1	1	6 230
9 "	1217	2	—	—	8 881
16 "	1326	1	2	—	4 010
23 "	1294	—	1	—	4 272
30 "	1329	1	2	—	7 028
6 gennaio	1180	—	—	—	—
13 "	1355	1	1	—	7 043
20 "	1584	2	—	—	7 885

FINE DI SETTIMANA	ARRIVI E PAR- TENZE	NAVI MERCANTILI INGLESI AFFONDATE O CATTURATE da			DISLOCAMENTO LORDO
		incro- ciatori	mine	sotto- marini	

Principio degli attacchi dei sommergibili contro le navi
del commercio.

27 gennaio	1503	—	—	1	1 301
3 febbraio	1420	—	—	6	15 825
10 "	1418	—	—	—	—
17 "	1438	1	—	1	4 710

18 " Principio del blocco coi sottomarini.

24 "	1381	2	1	7	26 941
3 marzo	1474	1	—	—	1 94
10 "	1557	—	—	4	9 916
17 "	1539	—	—	8	22 825

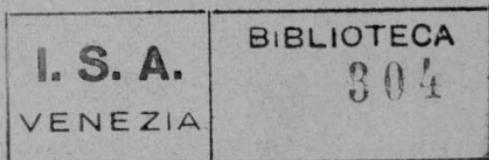
Altre tre navi furono silurate, ma raggiunsero il porto.

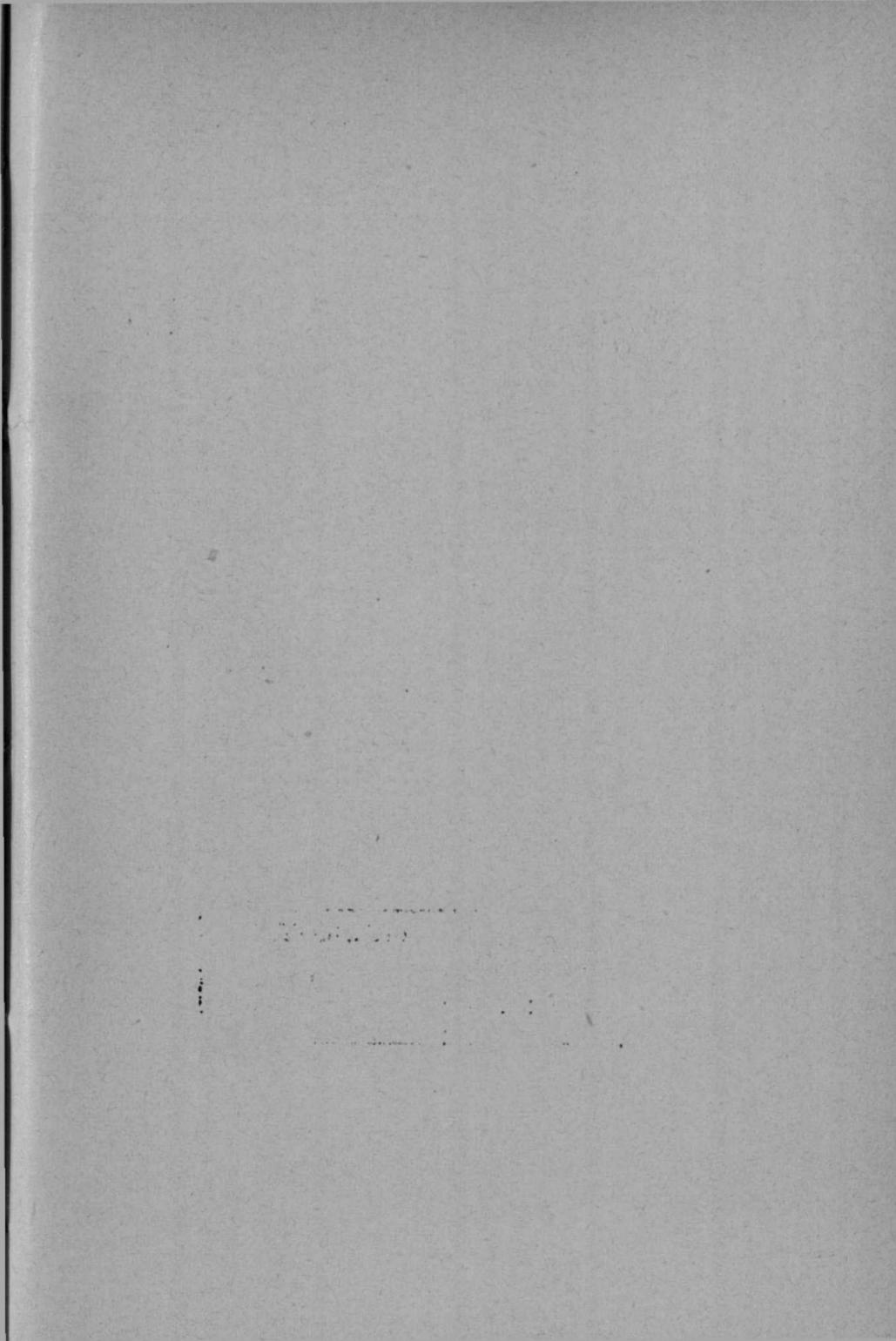
Si è calcolato, che i sommergibili tedeschi, se avessero continuato ad affondare navi mercantili inglesi alla stregua di quante ne distrussero la prima settimana del blocco, che fu la più feconda di risultati, sarebbero riusciti a distruggere la marina commerciale britannica in 24 anni, ammesso che gli Inglesi non avessero più costruito navi.

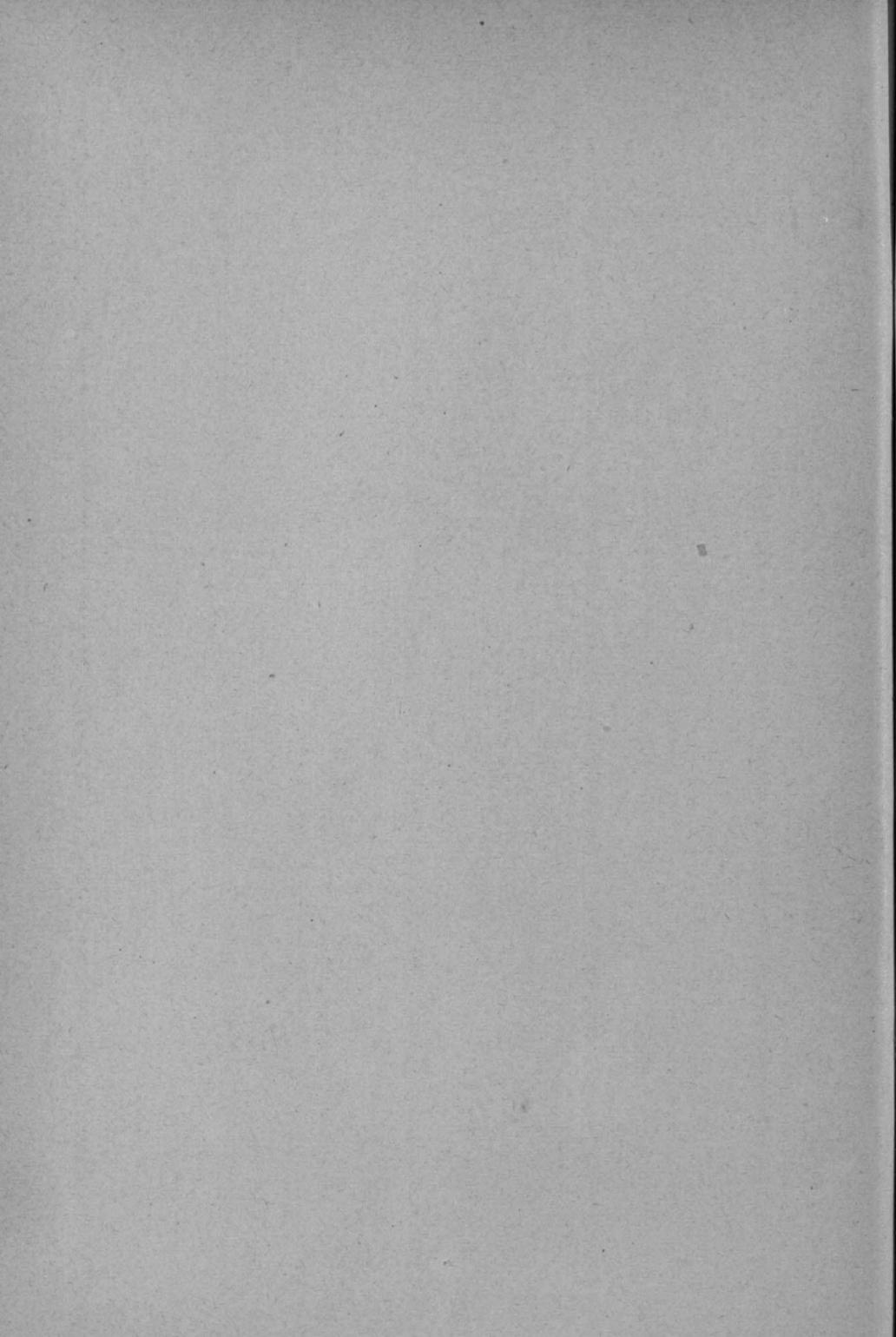
INDICE.

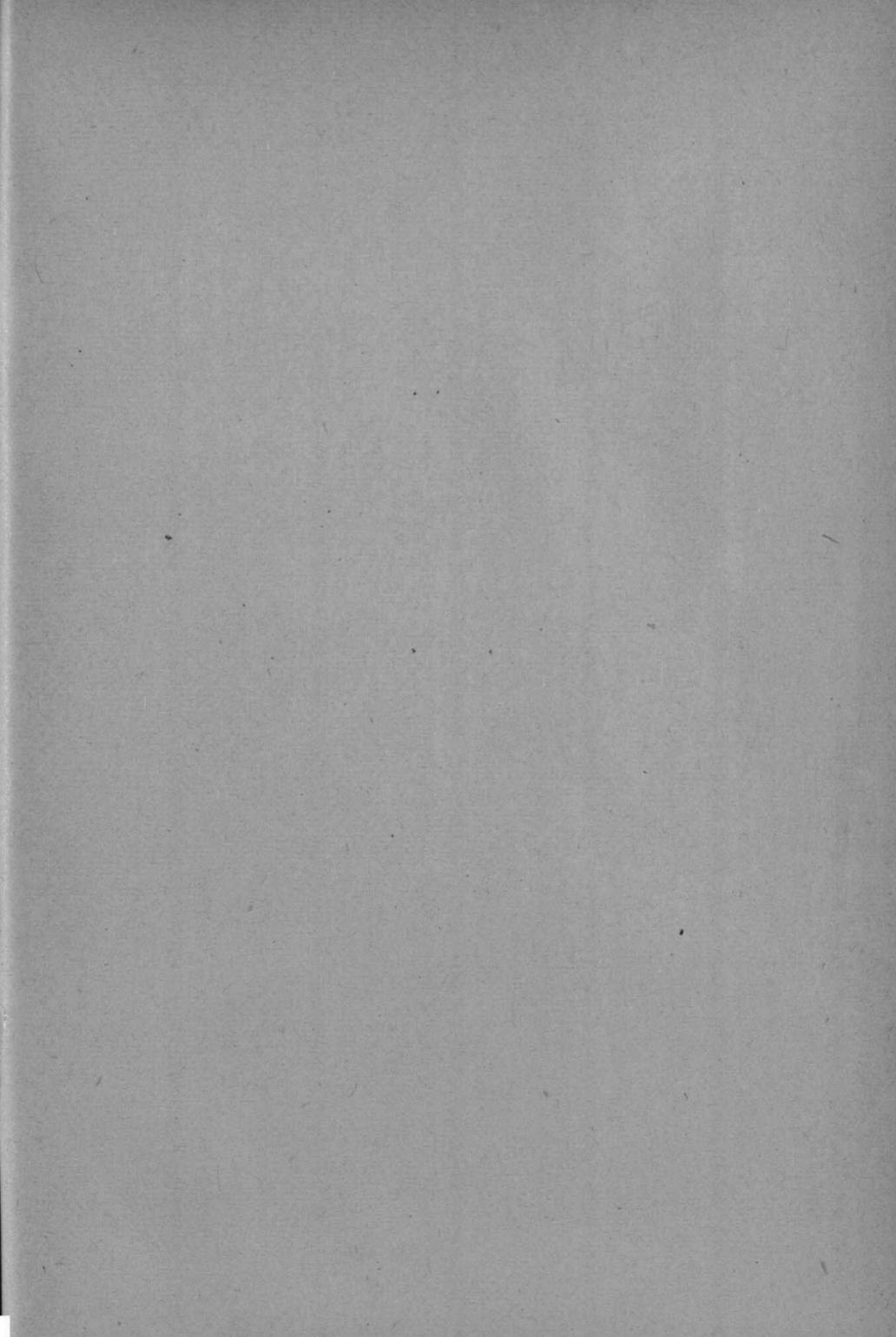
Carattere marittimo e coloniale della guerra europea. Pag.	4
Definizione del potere marittimo	6
I fattori del potere marittimo	8
I fattori materiali	10
I fattori morali	ivi
La prevalenza navale del Regno Unito	16
Gli approntamenti dei Francesi e dei Russi	19
Gli sforzi dei Tedeschi.	20
Il potere marittimo appartiene alla Triplice Intesa.	22
I vantaggi conferiti all'Inghilterra ed alla Francia dal comando del mare	25
I danni che subisce la Germania non avendo il dominio del mare	36
Il motivo per cui la flotta inglese attende gli eventi.	39
L'Italia ha bisogno di una flotta potente	40
Gli elementi costitutivi dell'Armata ed il loro valore reciproco.	41
La nave monocalibra	43
L'aumento della potenza offensiva nelle "superdreadnoughts"	44
Gli incrociatori da battaglia.	45
Le navi sottili.	46
Le siluranti.	47
Il sommergibile ed il suo valore bellico.	ivi
L'affondamento degli incrociatori inglesi "Aboukir", "Hogue" e "Cressy"	49
Questioni tecniche ed infiltrazioni industriali.	53
Il parere dell'ammiraglio von Tirpiz.	54
Il parere del ministro della Marina americana	ivi

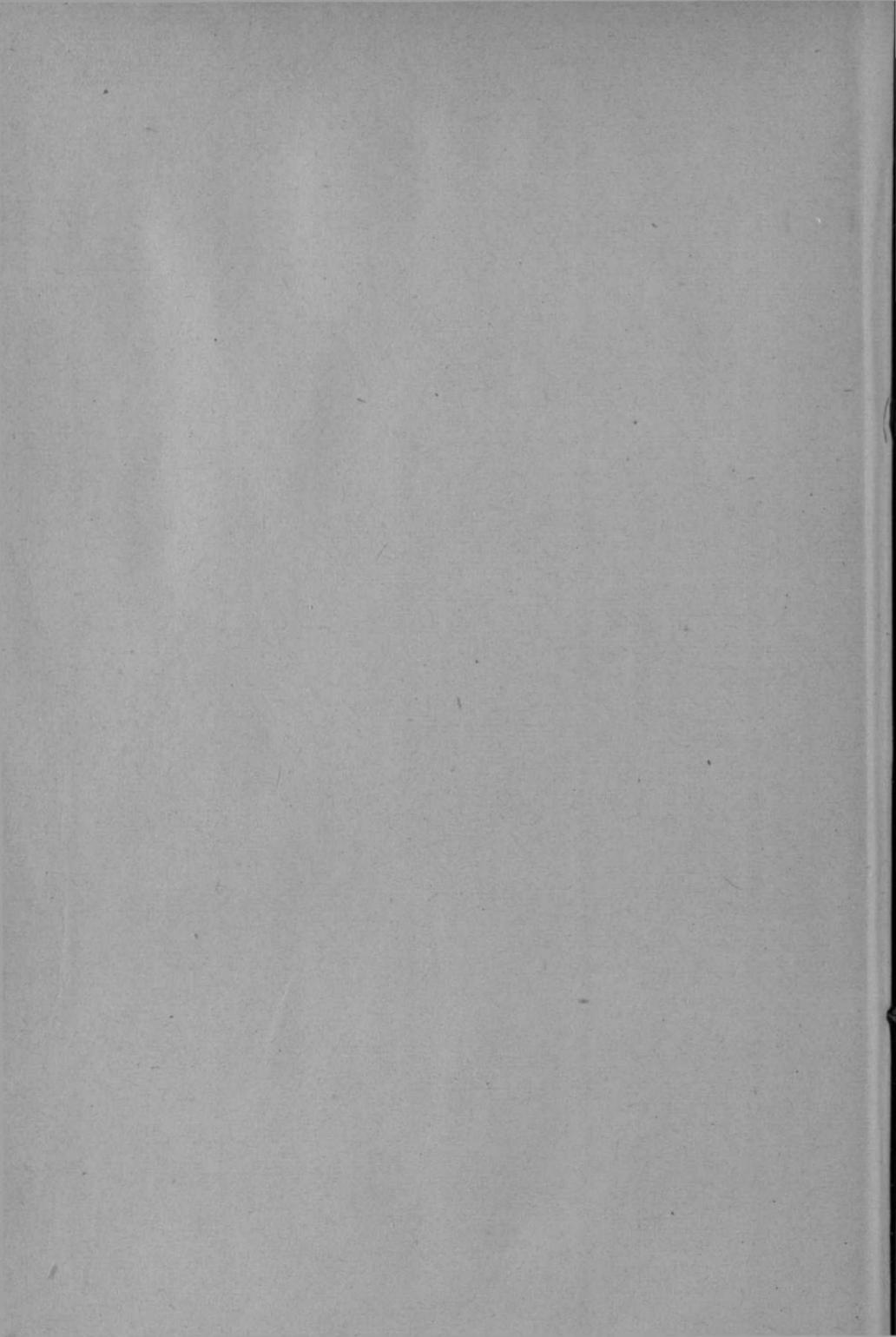
Il caso dell' "Audacious"	Pag. 60
La minaccia subacquea ed i mezzi per difendersene . .	62
Due fattori importanti per l'impiego guerresco dei som- mergibili	67
Il cannone è l'altissimo signore della guerra	70
Quello che hanno dimostrato le recenti battaglie navali .	71
Il combattimento di Coronel	72
Il combattimento delle Falkland	75
Il combattimento delle Frisie	76
La futura grande battaglia navale	77
Un paragone di Mr. Churchill e le sue previsioni . . .	83
L'orrore della grande battaglia e l'eroismo dei combattenti.	85
Saluto ai combattenti: " Sia gloria ai vinti! Sia pace ai morti! "	87
Appendice	93

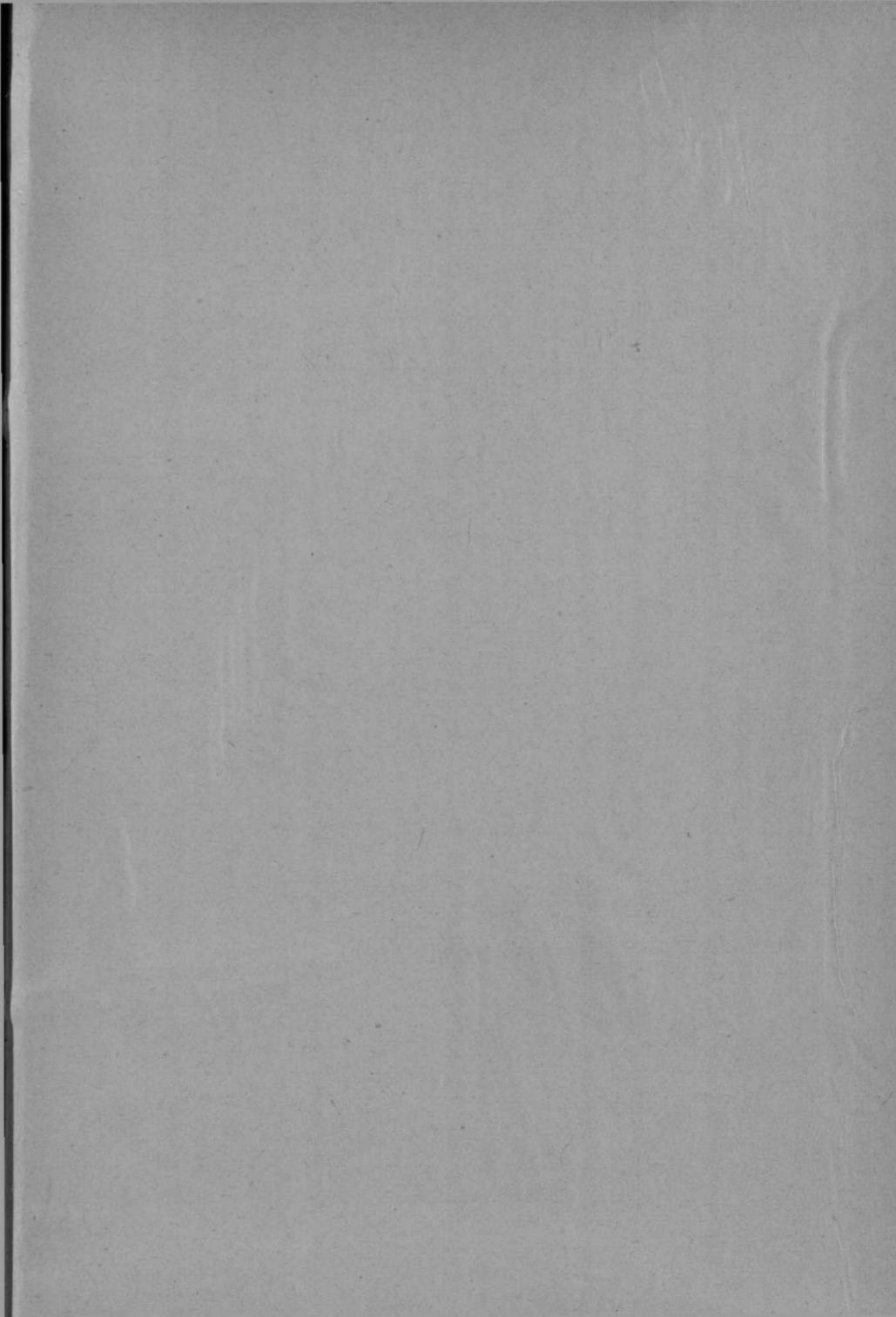


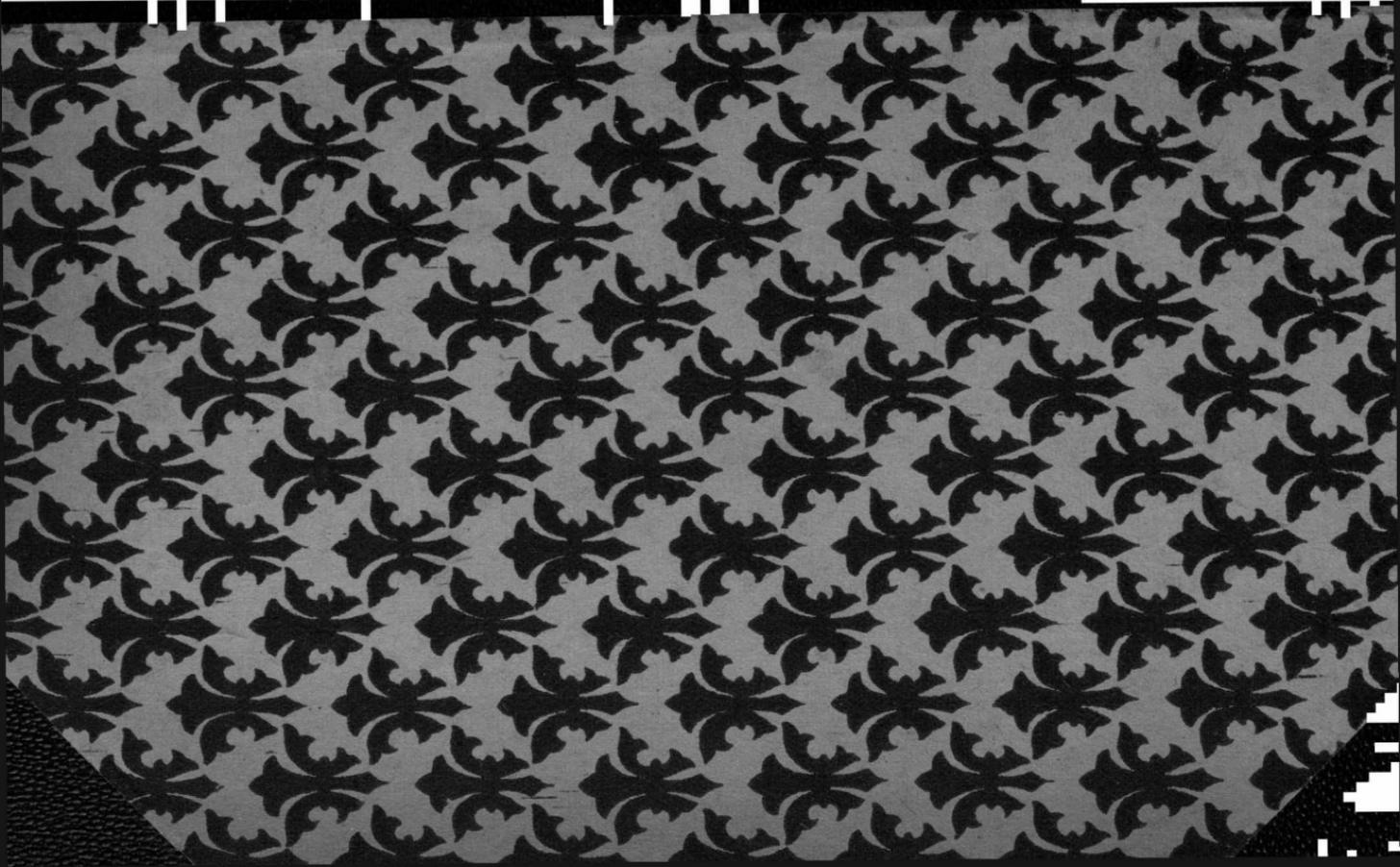












ST B