



QUADERNO
2004-2005

Tsushima 1905 Jutland 1916



Società Italiana di Storia Militare

In copertina: "L'ammiraglio Togo sul ponte della Mikasa
all'inizio della battaglia di Tsushima (27 - 28 maggio 1905)

Nel retro copertina: "La Flotta inglese alla battaglia dello Jutland,
30 maggio - 1° giugno 1916"



Società Italiana
di Storia Militare



QUADERNO
2004-2005

ATTI DEL CONVEGNO
ROMA, 27 MAGGIO 2005

A cura di MARCO GEMIGNANI

La Battaglia di Tsushima



Società Italiana di Storia Militare. Quaderno 2004-2005
Roma, 2006
ISBN

© Società Italiana di Storia Militare

Internet: www.storia-militare.it
E-mail: info@storia-militare.it

MARIANO GABRIELE

Aspetti degli scenari politico-diplomatici all'inizio del XX secolo

Nella seconda metà del secolo XX, in un'epoca caratterizzata dalla decadenza cinese, l'Estremo Oriente attirava sempre più l'attenzione delle Potenze, specialmente degli Stati Uniti, della Gran Bretagna, della Russia e del Giappone. Questo antico Impero, forzato ad aprire i primi due porti al commercio estero nel 1854 dall'intervento del commodoro Perry, era uscito dal lungo torpore dell'era Tokugawa-Yedo per entrare nella rapida modernizzazione del periodo Meiji, a partire dal 1868. La caduta dell'isolamento giovava così allo sviluppo economico e militare del Giappone, che da Paese chiuso, arroccato sulle sue tradizioni, si trasformava in una Potenza attiva e dinamica. Ciò avveniva tenendo d'occhio i modelli occidentali, soprattutto quello britannico in campo navale, senza per questo perdere i valori fondanti dell'identità nipponica. Dopo un periodo non breve di chiusura alla "perfida setta dei cristiani", si fece strada, prima sulla carta che nel popolo, il principio della tolleranza religiosa, affermato dal 1879 e poi ripreso nell'articolo 28 della Costituzione del 1889. Allora, ormai da anni la crescita del Paese lo aveva reso idoneo e maturo per diventare un protagonista della politica internazionale in Estremo Oriente.

Nel 1876 la flotta giapponese costrinse la Corea a cedere a Tokyo il porto di Fusan ed a promettere ulteriori aperture. Sul momento, i rapporti con la Russia e con la Cina furono regolati con accordi che prevedevano, nel primo caso, l'attribuzione dell'Isola di Sakhalin alla Russia e delle Curili al Giappone; il secondo, di Formosa alla Cina e delle Ryu Kyu al Giappone. Un importante recupero, di sostanza e di immagine, venne poi dal trattato del 1894 con la Gran Bretagna, che aboliva il diritto di extraterritorialità imposto da Perry, che violava il principio dello *jus loci*, e restituiva ai nipponici l'autonomia nella questione delle tariffe portuali.

L'impetuoso sviluppo economico e sociale degli Stati Uniti dopo la Guerra Civile portava alla ribalta del mondo una grande Potenza nuova, compattata dalla crescita globale della ricchezza proveniente dalla produzione e dall'esportazione. Inevitabilmente, la potenza economica si sarebbe riflessa sulla politica estera, specie verso la fine del secolo: se la "dottrina Monroe", che enunciata nel dicembre del 1823, era nata contro le ambizioni americane delle Potenze europee, le ambizioni degli anni '90 erano dirette all'affermazione di una politica di potenza. Nel 1896 Mac Kinley, sostenuto dal magnate dell'acciaio Hanna, vinse le elezioni battendo il populista agricolo Bryan, e l'espansione dell'industria in cerca di nuovi mercati, insieme alla scoperta delle miniere d'oro, fornirono il carburante alla macchina imperialistica americana. Nel 1898, protagonisti Theodore Roosevelt e la stampa, l'aggressione alla Spagna fruttò agli Stati Uniti il controllo dei Caraibi e il trampolino delle Filippine alle soglie dell'Asia. La prima politica americana verso la Cina venne improntata alla dottrina della "porta aperta", enunciata nel 1889, che almeno a parole proponeva di consentire alle Potenze uguali opportunità in Cina.

Ciò contrastava con l'impostazione originaria della politica di Londra, che aveva sostenuto il principio dell'integrità del Celeste Impero contro il *Break up China*, che contrastava con le intenzioni delle altre Potenze, e soprattutto con la preoccupante e invasiva politica russa.

La vittoria giapponese sulla Cina, a metà anni '90, travolse la linea britannica di conservazione; tra il 1888 e il 1893 la Francia si era espansa in Indocina e premeva alle frontiere meridionali cinesi, mentre Pechino non era in grado di pagare le riparazioni imposte dai vincitori nipponici dopo la guerra del 1894-1895. Si scatenò la battaglia delle concessioni (strade, ferrovie, porti), quasi sempre al servizio di penetrazioni straniere.

Da duecentocinquanta anni la Russia, a differenza delle Potenze occidentali, aveva mantenuto con la Cina rapporti amichevoli, ma lo zar Alessandro III prese a subire l'influenza nefasta di Guglielmo II, e l'atteggiamento russo verso la Cina cambiò radicalmente. La costruzione della ferrovia transiberiana, iniziata nel 1891, fornì l'occasione di penetrare a sud poiché la compagnia costruttrice fu autorizzata a proteggere la linea e le stazioni del tratto manciuriano con reparti russi i quali di fatto nel 1896 occupavano la Manciuria settentrionale. Successo Nicola II ad Alessandro III, nel 1894, proseguì la pressione sulla Manciuria e la Cina settentrionale. A San Pietroburgo era stratonato dagli esponenti di due diversi approcci al medesimo obiettivo imperialistico in concorren-

za tra loro, quello del ministro Witte che voleva servirsi della penetrazione economica e finanziaria e quella di Lobanov che puntava sulla flotta per condurre una politica di forza. Con l'una e con l'altra via, comunque, la pressione sulla Cina aumentava.

La vittoria giapponese sulla Cina aveva condotto al Trattato di Shimonoseki del 17 aprile 1895, che sanciva la cessione di Port Arthur e della Penisola di Liaotung a Tokyo, ma non fu possibile ai nipponici gestire direttamente con i cinesi i termini della pace. Londra si tenne fuori, ma Russia, Francia e Germania "consigliarono" il Giappone di rinunciare a quelle conquiste: il 25 aprile, anzi, una nota russa parlò di minaccia nipponica alla capitale cinese. Questo accadde in mezzo ai grandi festeggiamenti per la vittoria, che aveva esaltato il Giappone: di qui ira, sdegno, umiliazione, vergogna. I capi di Stato Maggiore insistevano perché non si cedesse, ma il primo ministro Ito si rese conto della impossibilità di resistere, in una situazione di isolamento che vedeva il Giappone senza alleati. Intervenne l'imperatore Matsu Hito, il quale disse al popolo (come di nuovo Hiro Hito nel 1945) che era necessario "sopportare l'insopportabile". Ma le disgrazie non vengono mai sole, come insegna il proverbio giapponese che recita che "l'ape punge il viso del bambino che piange", e nella primavera del 1898 Port Arthur finì ai russi, insieme al consenso per i due rami della transiberiana, ad est per Vladivostok e a sud per Port Arthur.

Ma dietro al discorso della necessità per i russi di trovare un'alternativa a Vladivostok bloccata dai ghiacci durante l'inverno e quindi da sostituire con Port Arthur, i giapponesi intravedevano un interesse russo per la Corea, che i giapponesi consideravano vassalla dal VI secolo e che nel 1592 avevano invaso e costretto a diventare tributaria. Con una convenzione del 1898 i russi riconobbero l'indipendenza della Corea, ma poiché dal 1895 essi godevano di una concessione forestale, presero ad inviare nella valle dello Yalu gruppi di cinesi scortati da reparti militari per difenderli dai briganti, procedendo anche ad acquisti di territorio oltre i limiti della concessione. L'opinione pubblica giapponese vedeva naturalmente questi maneggi come il fumo agli occhi, temendo che si trattasse di una manovra tendente ad occupare tutta la Corea ed a bloccare ogni ulteriore ambizione imperialistica di Tokyo.

Mentre si profilavano le premesse di un duello russo-giapponese, la Gran Bretagna aveva optato di non opporsi alla Russia per Port Arthur, nel 1898, ma di approfittare della circostanza per ottenere Wei-Hai-Wei dalla Cina: l'originaria politica di difesa dell'integrità cinese era morta e sepolta, e veniva sostituita

da quella delle zone di influenza, britannica nella zona centrale, a meridione e a settentrione dello Yang-Tze Kiang; francese nel sud; russa nel nord.

Nel settembre del 1899, però, il segretario di Stato americano John Hay chiese che ciò non pregiudicasse la parità commerciale che era stata all'origine dell'enunciazione del principio della "porta aperta", e nel marzo del 1900 ebbe risposta affermativa. Nota Renouvin che non si trattò di una conferma sul piano dottrinario, ma di una soluzione empirica di piena soddisfazione per gli americani. In questo quadro ebbe luogo un riavvicinamento anglo-nipponico favorito dalla comune diffidenza verso le intenzioni russe: Tokyo in allarme per la Corea, Londra in competizione con San Pietroburgo sugli incerti confini delle zone di influenza: il trattato del 1902 stabilì che, in caso di una guerra fra i russi e i giapponesi, la Gran Bretagna sarebbe rimasta neutrale, ma se un'altra Potenza europea avesse affiancato a Russia, allora sarebbe intervenuta.

I progetti di Nicola II erano incompatibili con quelli nipponici, perché se Tokyo proponeva la Manciuria alla Russia e la Corea per sé, San Pietroburgo le voleva tutte e due. Nel 1903 il Giappone prese l'iniziativa di trattare con i russi per un accordo globale sulle sfere di influenza e in agosto propose il reciproco riconoscimento dei diritti acquistati in Manciuria e in Corea, ossia dei rispettivi bottini. Giunsero a ottobre le controproposte russe: il Giappone avrebbe dichiarato il proprio non interesse sulla Manciuria, contro il riconoscimento formale del suo protettorato sulla Corea; inoltre la regione sarebbe stata smilitarizzata e lungo il 39° parallelo sarebbe stata stabilita una zona neutrale. Ma Tokyo rifiutò la dichiarazione di disinteresse e propose a sua volta di stabilire una zona neutrale per 50 chilometri lungo il confine coreano.

Le posizioni si fecero più divergenti. I russi ora escludevano la Manciuria dalle trattative e volevano parlare solamente della Corea, il che non piaceva ai giapponesi che in Corea avevano interessi, organizzazioni, commercio, basi e ferrovie. Alla fine del 1903 Tokyo si rese conto che era molto improbabile pervenire ad un accordo, e si preparò al peggio mentre le trattative proseguivano stancamente fino al gennaio. L'addetto militare italiano a San Pietroburgo, Paolo Ruggeri Laderchi, dava a Roma una visione riduttiva della pericolosità della situazione, parlava di incidenti di frontiera e si illudeva che, malgrado i contrasti, "la guerra sarà evitata", nella convinzione che il Giappone non avrebbe osato attaccare la Russia. Questa era forse l'opinione corrente a San Pietroburgo, dove però non si teneva abbastanza conto che le forze russe in Manciuria constavano solo di 100.000 uomini, riservisti poco addestrati per giunta, quando il genera-

le Kuropatkin ne chiedeva almeno il triplo ben addestrati.

In un simile stato di in preparazione militare da parte russa, vennero scambiate, tra la fine di gennaio e l'inizio di febbraio 1904, numerose inconcludenti note diplomatiche, finché il 6 febbraio l'ambasciatore giapponese consegnò al conte Lansdorf, capo del governo di San Pietroburgo, due note: la prima significava che il Giappone voleva rompere le relazioni diplomatiche, la seconda che si riservava di compiere qualsiasi atto idoneo a difendere la propria situazione, nonché i propri diritti e interessi. Poi, senza ulteriori preavvisi o dichiarazione formale di guerra, torpediniere giapponesi attaccarono, la notte tra l'8 e il 9 febbraio, la squadra russa dell'ammiraglio Stark a Port Arthur.

Riguardo la successiva Battaglia di Tsushima, avvenuta fra il 27 e il 28 maggio 1905, è interessante analizzare il punto di vista della Marina britannica su questo importante scontro, poiché essa era ben informata perché aveva due osservatori a bordo delle navi di Togo ed un terzo che ebbe il permesso di ispezionare dopo lo scontro i danni subiti dalle navi nipponiche e da quelle russe catturate.

Tsushima rappresentò il più importante episodio su cui le Marine da guerra potevano riflettere fino allo scoppio del Primo Conflitto Mondiale, e più di tutti vi rifletté la Royal Navy, allora prima Marina del mondo. Ma quale giudizio complessivo si può dare sull'effetto degli insegnamenti di quello scontro navale? Certo, molti degli errori che i critici navali russi rilevarono nella loro Marina, con riferimento alla Battaglia di Tsushima, durante e dopo la guerra, non furono ripetuti dai britannici, tuttavia qualche cosa da dire c'è.

Anzitutto gli inglesi sopravvalutarono l'incrociatore corazzato (detto "la corazzata dei poveri"), senza rendersi abbastanza conto dell'importanza che aveva avuto l'abilità manovriera di Togo nella vittoria nipponica, e crederono di poterli usare in linea con le corazzate, col risultato di perderli nello scontro dello Jutland. Eppure a quel tempo le navi antiche erano già state eliminate dalla flotta britannica, e la politica navale si era orientata verso una grande battaglia di distruzione, da sostenere con le dreadnoughts, i cui cannoni passarono da 254 a 305 millimetri, e gli incrociatori da battaglia. I sommergibili erano assenti a Tsushima, e quindi non vi fu una esperienza da studiare, utile a far ricredere gli inglesi dei loro pregiudizi e delle loro sottovalutazioni del nuovo mezzo subacqueo, che in qualche misura trascurarono, considerandolo "disonesto e dannatamente contrario allo spirito britannico".

I russi avevano palloni, ma non li usarono per inconvenienti alle caldaie.

Quanto alle comunicazioni radio, la nave ammiraglia trasmise un segnale all'inizio del combattimento e poi più nulla. Da qui la deduzione inglese che nelle trasmissioni radio si poteva avere scarsa fiducia, perché si credeva che potessero riuscire utili solo a breve distanza. Così in questo campo l'addestramento dei radiotelegrafisti fu né adeguato, né molto convinto, col risultato che a Dogger Bank una possibile grande vittoria sfuggì all'ammiraglio Beatty.

Nel combattimento in questione il cannone ebbe una importanza prevalente, sebbene le artiglierie russe, che avevano avuto un buon inizio, calassero di tono dopo le prime salve di proietti dirompenti giapponesi, e molti colpi russi neanche esplodessero.

I siluri invece riuscirono scarsamente efficaci: ne furono lanciati trecentosettanta, ma appena diciassette colpirono. Così nel 1914 la Royal Navy poteva contare su ottimi cannoni e cannonieri, ma aveva trascurato i siluri; questi però avevano fatto molta strada per conto loro, poiché essi nel 1905 erano lenti, imperfetti e non arrivavano oltre i 4.000 metri; nel 1914 erano molto più affidabili e andavano a 45 chilometri orari oltre i 6.000 m. Quanto all'aspetto balistico, la lezione che veniva dall'Estremo Oriente aveva mostrato la superiorità dei proietti dirompenti su quelli perforanti, ma la Royal Navy era ipnotizzata, come altre Marine, dal confronto cannone-corazza; inoltre molto fu attribuito a difetti dei proietti russi: così la Marina britannica entrò in guerra con proietti perforanti che andavano in pezzi quando avevano un impatto obliquo, bilanciando in senso negativo con l'inferiorità dei proietti la superiorità complessiva dell'artiglieria navale britannica.

In combattimento si erano condotti valorosamente tutti, da entrambe le parti; gli ufficiali e i marinai giapponesi, però, risultarono molto più esperti. Ciò confermava che la guerra moderna era più tecnica e meccanica; la vittoria sarebbe andata al più dotato, più svelto, più deciso, più esperto: in una parola, al più professionale. Molti alti ufficiali della Royal Navy si mostrarono quindi molto divertiti che i quattro ammiragli russi in comando fossero, tutti e quattro, ex comandanti di centri di addestramento e non strateghi o tattici di chiara fama. Ma dieci anni dopo l'Ammiragliato inviò il sovrintendente dell'Arsenale di Malta ad occupare i Dardanelli.

ALBERTO SANTONI

Caratteristiche politico-militari della Guerra russo-giapponese

Le cause dirette e indirette del conflitto

Con il trattato di Shimonoseki del 17 aprile 1895 il Giappone, vittorioso sull'Impero cinese nella guerra iniziata l'anno precedente, guadagnò il possesso di Formosa, delle Isole Pescadores e della Penisola manciuriana del Liaotung, comprendente la base di Port Arthur, nonché il controllo della Corea, formalmente indipendente, un vantaggioso accordo commerciale e infine un'indennità militare di 200.000.000 di taels, il cui pagamento sarebbe stato garantito dalla temporanea occupazione nipponica del porto di Wei-hai-wei nello Shantung per un periodo massimo di sei anni.¹

A quel punto la Russia zarista, preoccupata dalla presenza giapponese nella confinante Manciuria, si procurò l'appoggio diplomatico della parimenti inquiete Germania e Francia (con quest'ultima Nazione recente alleata formale di San Pietroburgo nella cosiddetta Duplice Intesa), mirando ad isolare il Giappone e a privarlo di gran parte dei frutti della sua vittoria. Si giunse così a replicare quel processo revisionista che nel famoso Congresso di Berlino del 1878 aveva condotto al deprezzamento diplomatico del trionfo militare russo sulla Turchia, gra-

¹ Sull'impatto internazionale della Guerra cino-giapponese del 1894-1895 e sui suoi risvolti militari vds., tra l'altro, National Archives di Londra (d'ora in poi NA), già Public Record Office, ADM 125, busta 114: *Sino-Japanese war 1894-1895*, mentre per un raro sguardo da parte cinese cfr. B. SWANSON, *Eighth voyage of the dragon: a history of China's quest for seapower*, Annapolis, U.S. Naval Institute Press, 1982, pp. 103-112.

zie all'opera congiunta del premier britannico Disraeli e del cancelliere tedesco Bismarck, ambedue intimoriti dall'avanzata zarista verso i Balcani e il Mediterraneo orientale.²

Infatti, di fronte a quella nuova emergenza sorta nel lontano Mar Giallo, la Russia, la Francia e la Germania raggiunsero un accordo il 23 aprile 1895, cioè solo sei giorni dopo la pace di Shimonoseki, e intimarono congiuntamente a Tokyo di rinunciare a gran parte dei trofei strappati alla Cina. Il Giappone, provato dalla pur vittoriosa guerra – che, non bisogna dimenticare, aveva rappresentato la sua prima prova di forza internazionale dopo il cosiddetto “rinnovamento Meiji” – non fu in grado di resistere alle minacciose pressioni diplomatiche di siffatte Potenze europee e dovette accettare la revisione degli accordi di Shimonoseki, attuata con il nuovo trattato di pace di Pechino dell'8 novembre 1895.³

In virtù delle nuove clausole, furono restituite alla Cina la base manciuriana di Port Arthur e la contigua Penisola del Liaotung e fu inibita al Giappone la provvisoria occupazione di Wei-hai-wei. Come piccola consolazione, Tokyo ricevette una somma aggiuntiva di 30.000.000 di tael e l'assicurazione (poi anch'essa rinnegata) che la Manciuria non sarebbe stata occupata da altre Potenze.

Dopo di ciò gli artefici di questo intrigo, cioè i governi di San Pietroburgo, di Parigi e di Berlino, passarono alla cassa di Pechino per riscuotere il compenso. Fu così che la Russia ottenne nel 1896 dalla Cina il permesso di costruire, con denaro prestatole dalla Francia, la cosiddetta “ferrovia orientale cinese” che, distaccandosi dalla Transiberiana a Cita, attraversava la Manciuria quasi nel mezzo, toccava Harbin e raggiungeva Valdivostok con un risparmio di ben 700 chilometri rispetto al tracciato a nord del fiume siberiano Amur. Inoltre la costruzione e l'esercizio di tale linea ferroviaria furono affidati alla “Russian Chinese

² Fu proprio l'umiliazione patita dalla Russia nel Congresso di Berlino del 1878 a sollecitare una specie di *Drang nach Osten* nazionale, inducendo San Pietroburgo a ruotare la propria spinta espansiva dai Balcani all'Estremo Oriente e quindi ad entrare localmente in contrasto con il sorgente imperialismo nipponico.

³ Da parte sua la Gran Bretagna, che pur nel suo “splendido isolamento” si contrapponeva alla recente Duplice Intesa franco-russa, rimase nella circostanza piuttosto defilata, accingendosi anzi ad intraprendere una politica di avvicinamento al Giappone, proprio in funzione anti-russa, che avrebbe dato ben presto i suoi frutti. Cfr. AA.VV., *Storia politica universale*, VII: *Il mondo orientale*, parte IV: *L'Asia orientale*, a cura di P. B. Brocchieri, Novara, De Agostini, 1970, pp. 359-360.

Bank”, poi trasformata in “Russian Asiatic Bank”, il che comportava uno stanziamento in Manciuuria di truppe zariste a difesa del capitale investito e delle costose infrastrutture localmente realizzate. Ciò faceva gravare una seria ipoteca sul futuro di questa regione di confine cinese, in contrasto perfino con le clausole assicuratrici del ricattatorio trattato di Pechino, firmato solo un anno prima.

Come se tutto questo non fosse già sufficientemente offensivo per il Giappone, nel 1897 la Cina concesse alla stessa Russia anche il diritto di costruire nella Penisola manciuriana del Liaotung un ramo della suddetta ferrovia, che da Harbin raggiungeva Port Arthur, con quest’ultima base per di più ceduta in affitto venticinquennale allo zar. Siffatta decisione costituiva un insopportabile affronto per l’Impero del Sol Levante, che aveva sacrificato migliaia di soldati proprio per la conquista di Port Arthur nel novembre del 1894, che aveva già subito l’umiliazione di dover restituire tale base alla Cina sconfitta e che ora vedeva una Potenza estranea impossessarsi del medesimo bottino, seppur per un tempo definito, senza aver speso nulla se non il suo rozzo cinismo.⁴

Nel 1898 la Cina ricompensò anche la Francia, concedendole Kuang Ceu davanti all’Isola di Hainan, nonché la Germania, cui affittò per novantanove anni la base di Kiao Ciao, sebbene come formale riparazione per l’assassinio di due missionari tedeschi. Quindi, nell’ambito di questa nuova pioggia di concessioni cinesi e in ossequio alla politica d’equilibrio in Estremo Oriente, anche l’appartata Gran Bretagna ottenne in quel periodo l’allargamento di Hong Kong con una porzione della Penisola di Kawloon e uno stabilimento a Wei-hai-wei.

Infine, dopo la nota rivolta dei Boxer nel 1900, la Russia, in cambio di un rinnovato appoggio diplomatico all’Impero cinese, mirante ancora una volta a mitigare le pretese riparatrici delle altre Potenze, ottenne di poter occupare militarmente tutta la Manciuuria per un periodo di due anni. Scaduto però questo limite temporale, il governo zarista non solo non ritirò le sue truppe locali, ma proiettò le proprie ambizioni oltre il fiume Yalu, cioè nel neutrale Regno di

⁴ Cfr. I. NISH, *The origins of the Russo-Japanese War*, New York, Longman, 1985, pp. 26-43. Ancora oggi non ci si sofferma dovutamente sul difforme trattamento riservato nel tempo ai diversi vincitori di questa o quella guerra. Essi infatti vengono tuttora indebitamente suddivisi in due gruppi: quelli che possono mantenere le proprie sudate conquiste militari, a prescindere dal fatto di essere stati “aggressori” o “vittime”, e quelli che invece sarebbero costretti, secondo una logica strampalata e partigiana, a restituire i frutti delle proprie vittorie, propagandati solitamente e ignominiosamente come “territori occupati”, anche se in precedenza dominati e “occupati” proprio dai Paesi sconfitti.

Corea, esercitando anche colà la politica di penetrazione ferroviaria e commerciale, basata su contratti minerari e di sfruttamento di alcune zone boschive.⁵

Mentre le ultime depredazioni ai danni della Cina contribuivano ad accrescere in quell'immenso Paese il malcontento nei confronti della dinastia imperiale d'origine manciuriana e ad aprire la strada alla decisiva rivoluzione repubblicana di Sun-Yat-Sen del 1911, il presuntuoso apparato militare della sopravvalutata Russia zarista teneva in ben poco conto i pericoli di una guerra contro il Giappone, considerato ancora un Paese arretrato, in verità non solo dagli osservatori di San Pietroburgo. Era altresì maturata negli ambienti di corte di Nicola II la cinica convinzione che un'impresa bellica potesse compattare il Paese e soffocare le istanze sociali e le velleità rivoluzionarie dei dissidenti russi sotto la conseguente e immancabile ondata di patriottismo. Si seguiva in tal modo una strategia politica non inconsueta nella storia e di cui si sono avvalsi soprattutto i regimi totalitari, anche nei giorni nostri.⁶

Nonostante invece l'ottimismo e la sicumera regnante a San Pietroburgo, le Forze Armate nipponiche avevano fatto i classici passi da gigante e allineavano un Esercito addestrato secondo gli elevati standard tedeschi e una Marina modellata sui prestigiosi parametri britannici. Inoltre, mentre i contemporanei e i futuri dirigenti giapponesi uscivano dalle più illustri università straniere, Tokyo riceveva molteplici delegazioni commerciali e militari europee, con conseguenti stipulazioni di contratti, come quelli per la costruzione di navi militari in cantieri inglesi e perfino italiani.⁷

⁵ *Ivi*, pp. 44-49. Le ambizioni di San Pietroburgo sull'allora indipendente Corea furono manifestate anche dall'istituzione di una stazione navale russa a Chemulpo (poi Inchon), porto di Seul.

⁶ L'esempio più classico in questi ultimi anni riguarda la Guerra delle Falkland-Malvine, scatenata di sorpresa nel 1982 contro la Gran Bretagna dal triumvirato argentino Galtieri, Anaya e Lami Dozo per coprire sotto una coltre di inneggiante nazionalismo i gravi problemi del Paese, tra cui il vergognoso fenomeno dei "desaparecidos". L'esito di tale guerra nel Sud Atlantico è stato però identico a quello che nel 1904-1905 frustrò gli auspici di molti consiglieri dello zar, essendosi parimenti risolto in una disastrosa sconfitta militare e nella caduta più o meno immediata dei due regimi responsabili. Cfr. al proposito A. SANTONI, *Da Lissa alle Falkland: storia e politica navale dell'età contemporanea*, Milano, Mursia, 1987, pp. 354-389 e soprattutto le pp. 361-362 e 388-389.

⁷ E' noto che la Marina nipponica incorporò nel 1904 anche due modernissimi incrociatori corazzati di costruzione italiana, il *Nisshin* e il *Kasuga*, appartenenti all'ottima classe "Giuseppe Garibaldi". L'autore ha anzi avuto la sorprendente opportunità di fotografare anni addietro al-

Ma anche nell'arte diplomatica il Giappone si dimostrò all'altezza dei contemporanei machiavellismi europei, riuscendo a legare a sé niente di meno che la principale Potenza imperiale e navale del periodo, cioè la Gran Bretagna. Infatti il 30 gennaio 1902 delegati nipponici stipularono a Londra un trattato d'amicizia e di collaborazione con il Regno Unito, che nell'occasione abbandonò il suo lungo e tradizionale "splendido isolamento" firmando un vero e proprio accordo formale con uno Stato straniero.

Il governo di Sua Maestà si era orientato in tal senso in seguito sia alle continue provocazioni russe nei Balcani, in Persia e in Afganistan, sia alla stipulazione della già ricordata "Duplice Intesa" tra San Pietroburgo e Parigi, circostanze che inducevano Londra ad auspicare un ridimensionamento diplomatico e possibilmente militare della Russia, tale da indurre lo zar a più miti consigli e magari ad un riavvicinamento allo stesso leone britannico.⁸

Non bisogna però dimenticare che il trattato anglo-giapponese del 1902 aveva anche una comune seppure velata funzione cautelativa anti-americana, cioè di contrapposizione alla crescente ingerenza di Washington in Estremo Oriente. Simili e condivise precauzioni di Londra e di Tokyo erano nate dopo la conquista statunitense delle Filippine nel 1898 e soprattutto dopo la successiva dichiarazione del segretario di Stato John Hay sulla necessità di una "porta aperta" nel Celeste Impero, che equivaleva ad una volontà di partecipazione americana ad un paritetico sfruttamento del ricco mercato cinese.⁹

cuni disegni tecnici di tali incrociatori addirittura all'interno della famosa corazzata *Mikasa*, già nave ammiraglia della Guerra russo-giapponese e poi adibita a museo galleggiante nel porto di Yokosuka. Per le caratteristiche di quegli incrociatori cfr. G. GIORGERINI-A. NANI, *Gli incrociatori italiani 1861-1964*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1964, p. 304.

⁸ Tutte queste previsioni dei maestri della diplomazia inglesi si avverarono. Infatti, come precisaremo nelle nostre conclusioni, la Russia, sconfitta dal Giappone nel 1905 e minata da rivolte interne, risolse due anni dopo gli antichi contrasti con Londra in Persia e sulle frontiere indiane e accettò che la Gran Bretagna aderisse all'alleanza russo-francese, dilatatasi quindi a "Triplice Intesa" e destinata a contrapporsi, anche con la guerra, alla crescente invadenza tedesca.

⁹ Non si deve commettere l'errore, compiuto spesso giornalmisticamente, di ritenere che Gran Bretagna e Stati Uniti siano sempre stati amici a causa della comunanza di lingua, tradizione e democrazia, oppure, ancora più semplicisticamente, perché hanno combattuto dalla stessa parte (sebbene tardivamente per quanto riguarda gli americani) entrambi i conflitti mondiali. Numerosi infatti erano stati fino ad allora i momenti di crisi violenta tra Londra e Washington, a prescindere dalla Guerra di indipendenza, come, ad esempio, il dimenticato conflitto del 1812-

Lo scoppio delle ostilità e le operazioni terrestri

Si è soliti rimproverare al Giappone di aver agito slealmente attaccando costantemente i nemici di turno senza la preventiva dichiarazione di guerra, consuetudine diplomatica che in verità è caduta poi completamente in disuso. A tale proposito è bene però ricordare che alle ore 16.00 del 6 febbraio 1904, cioè due giorni prima dell'inizio delle ostilità contro la Russia, l'ambasciatore nipponico a San Pietroburgo consegnò al governo zarista due note diplomatiche annunciando rispettivamente la rottura delle relazioni tra i due Paesi e l'intenzione del Giappone di compiere "qualsiasi atto ritenuto idoneo" a fronteggiare la minacciosa situazione e a salvaguardare i diritti acquisiti e i propri legittimi interessi.¹⁰

Occorre altresì ribadire che nemmeno un pesante attacco di sorpresa giapponese veniva allora considerato una totale sventura negli ambienti politici zaristi, che lo vedevano anzi come una provvidenziale panacea per i gravi problemi interni, in grado cioè di far dimenticare le profonde ingiustizie sociali e di convogliare le masse scontente sotto la comune bandiera nazionale, in un'ondata di patriottico sdegno. Inoltre, nonostante la sconfitta italiana ad Adua nel non lontano 1896 e le più datate difficoltà inglesi contro la nazione Zulu, perdurava ovunque, e non solo a San Pietroburgo, la convinzione razzista, basata nell'occasione sull'ignoranza delle cose giapponesi, che esistesse ovunque e comunque un incolmabile divario tra un popolo di colore ed una società occidentale.

Infine, sia i politici sia i militari di Nicola II erano pesantemente distratti dall'ostilità britannica nei Balcani, sulle frontiere indiane ed ora anche in Estremo Oriente, nonché preoccupati dai primi passi di un riavvicinamento tra Londra e Parigi, rappresentati dal cosiddetto *Entente cordiale* anti-tedesco del 1902, che faceva sorgere a San Pietroburgo più di un dubbio sulla tenuta della Duplice Intesa franco-russa. Pochi quindi furono i funzionari dello zar che rifletterono sull'estrema lentezza della mobilitazione dell'esercito, sulle difficoltà logistiche insite nell'appena completata ferrovia transiberiana a binario unico, sulla penuria di buoni ufficiali e sul fatto che, degli unici due porti militari russi in

1815, le ripetute minacce statunitensi sulle frontiere canadesi e sui possedimenti britannici nei Caraibi, dettate dalla discutibile dottrina di Monroe, l'atteggiamento inglese durante la guerra civile americana, la questione venezuelana e infine la citata Guerra ispano-americana e la conseguente alleanza anglo-giapponese.

¹⁰ Cfr. R. SANDIFORD, *Lezioni di storia e politica navale*, Roma, Dell'Ateneo, 1956, p. 322.

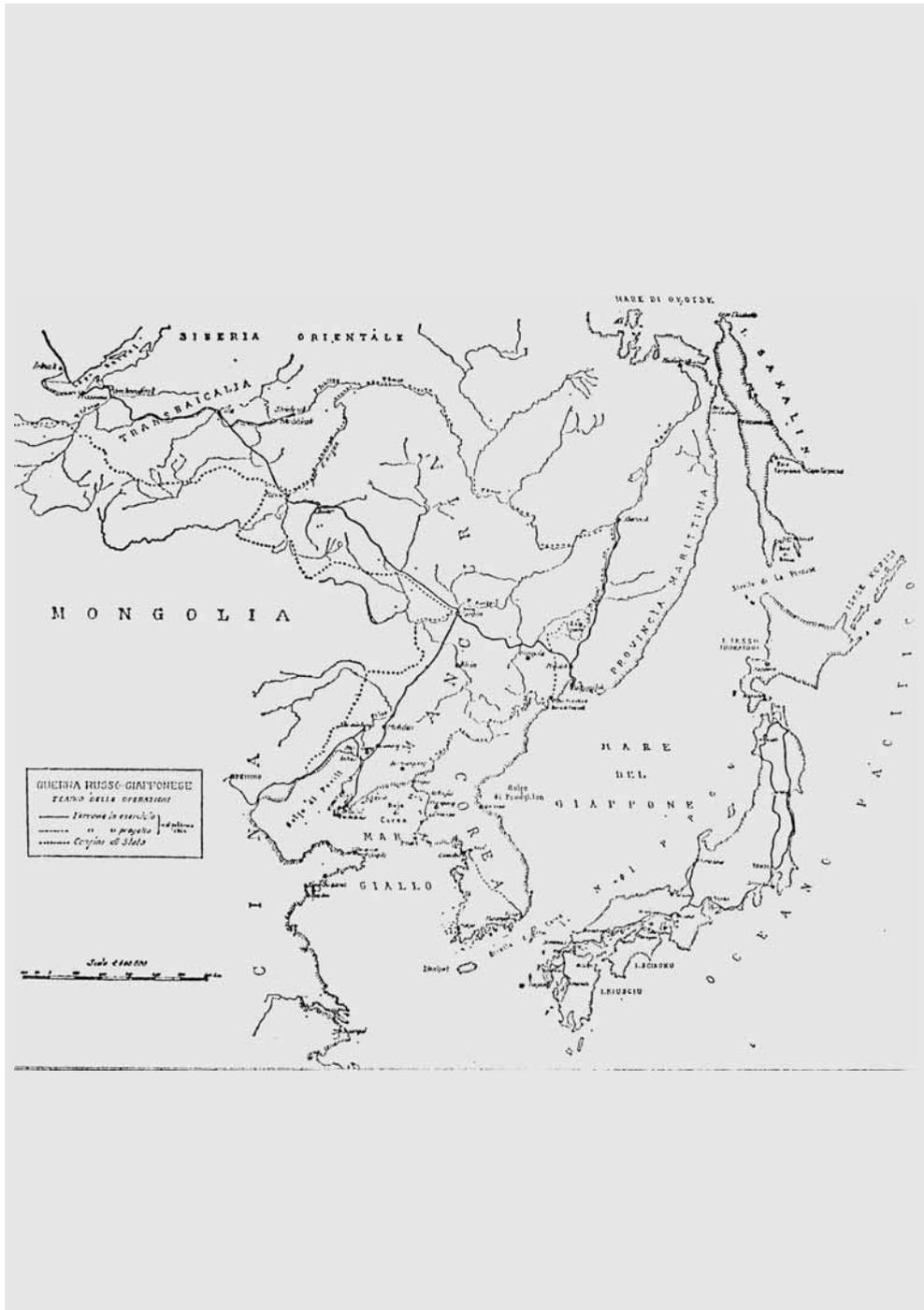
Estremo Oriente, Port Arthur soffriva di eccessivi dislivelli di marea, che condizionavano temporalmente l'uscita e l'entrata delle grandi navi, e possedeva l'unico bacino di carenaggio della zona, per di più idoneo solo ad ospitare unità medio-piccole, mentre Vladivostok era sprovvisto di ogni attrezzatura del genere e rimaneva inoltre inagibile per quattro mesi l'anno a causa dei ghiacci.¹¹

Le ostilità iniziarono l'8 febbraio 1904 con la comparsa di una nutrita flotta giapponese d'invasione di fronte al porto coreano di Chemulpo (poi Inchong) e con un attacco notturno di siluranti nipponiche contro le navi russe, sorprese nella rada esterna di Port Arthur e impossibilitate in quel momento a rientrare nella base vera e propria dopo un'esercitazione in mare, a causa dei già rilevati problemi di marea. Nell'occasione furono colpite da siluri e danneggiate più o meno gravemente le corazzate *Cesarevitch* e *Restvisan* e l'incrociatore protetto *Pallada*, mentre a Chemulpo vennero distrutte le due navi russe colà stazionanti, cioè l'incrociatore protetto *Variag* e la cannoniera *Koreetz*.¹²

Dopo lo sbarco a Chemulpo della Prima Armata nipponica del generale Kuroki, completato tra il 12 febbraio e il 28 marzo, le operazioni terrestri presero subito una piega favorevole agli invasori, che il 10 aprile raggiunsero il fiume Yalu, attraversandolo sotto il fuoco nemico tra il 25 del mese e il 2 maggio. Con questa impresa i giapponesi vanificarono tutti i precedenti sforzi russi di penetrazione commerciale e politica in Corea e misero piede nella confinante e altrettanto contesa Manciuria. Qui l'Esercito zarista del generale Kuropatkin, con i suoi 150.000 uomini inizialmente disponibili, si trovò ben presto in inferiorità numerica, grazie all'incontrastato controllo del Mar Giallo da parte del nemico, che poteva così far affluire localmente una crescente massa di soldati. Non era invece parimenti agevole per i russi far giungere sul posto i dovuti rinforzi da occidente, poiché il trasferimento via terra di un Corpo d'Armata richiedeva allora quasi due mesi di tempo. L'unica strategia ritenuta momentaneamente praticabile da Kuropatkin era quindi quella di una lenta ritirata verso la Manciuria centrale, in attesa di tempi migliori, ma questa soluzione non venne approvata dal vicerè Alexeieff, che ordinò invece una resistenza rigida sulle rispettive posizioni.

¹¹ Esamineremo in seguito la relatività navale nelle acque dell'Estremo Oriente, anch'essa comunque svantaggiosa per i russi.

¹² Per tutti gli aspetti navali del conflitto, culminati il 27 maggio 1905 nella storica Battaglia di Tsushima, vds. A. SANTONI, *La Battaglia di Tsushima*, Roma, dell'Ateneo, 1985. Per quanto riguarda lo scontro di Chemulpo cfr. *ivi*, pp. 15-16.



Le sorti delle operazioni in Manciuria divennero ancor più avverse ai russi quando il 5 maggio la Seconda Armata nipponica, forte di tre divisioni e agli ordini del generale Oku, sbarcò a Pitsevo, direttamente nella Penisola del Liaotung. Essa battè il nemico a Nanshan il 26 maggio e si spinse in avanti, fiancheggiata dalla Prima e dalla nuova Quarta Armata del generale Nozu, mentre l'assedio di Port Arthur venne affidato alla Terza Armata del generale Nogi, sbarcata direttamente nel vicino scalo commerciale di Dalny.¹³

In obbedienza alle suddette disposizioni del vicerè Alexeieff, il generale Kuropatkin, dopo aver perso ogni contatto con l'isolata guarnigione di Port Arthur, tentò di resistere all'avanzata nemica arroccandosi lungo la catena montuosa che sovrasta la valle del fiume Liao. Tuttavia anche queste nuove posizioni russe furono spazzate via durante l'estate dalle preponderanti forze giapponesi presenti nel teatro manciuriano ed ora agli ordini superiori del generale Oyama. A Kuropatkin non restò quindi altra scelta che quella di ordinare l'arretramento dei resti della sua Armata sul campo trincerato di Liao Yang, ritenuto in grado di resistere ad un assedio.¹⁴

Sul posto affluirono nell'agosto cinque Corpi d'Armata russi, che almeno annullarono la locale prevalenza numerica nemica fino ad allora goduta dalle fronteggianti Prima, Seconda e Quarta Armate nipponiche. Anche per questo motivo la Battaglia di Liao Yang rimase indecisa per circa un mese, risolvendosi solo il 3 settembre a favore comunque dei giapponesi, che costrinsero gli uomini di Kuropatkin ad una nuova ritirata strategica.

Nell'autunno di quel 1904, ed esattamente nel mese di ottobre, i russi tentarono una controffensiva, anch'essa fallita, lungo il fiume Scia Ho, dopo di che i movimenti dei due contendenti furono momentaneamente frenati dalle avverse condizioni meteorologiche. Le operazioni militari ripresero vigore alla fine di febbraio 1905, sempre comunque sotto la neve, quando i giapponesi, rinforzati dalla Terza Armata che, come vedremo, aveva conquistato Port Arthur il 2 gennaio, nonché dalla fresca Quinta Armata del generale Kawamura, lanciarono la

¹³ Quando si pensa alla guerra russo-giapponese si è tentati di ritenere erroneamente che un piccolo Esercito e una ridotta Marina nipponica abbiano avuto la meglio su una schiacciante preponderanza russa, che invece non esisteva sul campo né a livello quantitativo, né in quello qualitativo. Basti pensare che in totale i russi impiegarono in Manciuria circa 380.000 uomini contro mezzo milione di soldati giapponesi, mentre il rapporto delle forze navali, sempre favorevole a questi ultimi, sebbene con minore evidenza, sarà da noi esaminato nel prossimo paragrafo.

¹⁴ F. FATUTTA-L. COVELLI, *La Guerra russo-giapponese*, in "Rivista Italiana Difesa", IV (1985), 11.

loro risolutiva offensiva contro la capitale Mukden, impiegando circa 350.000 uomini contro i 290.000 delle tre Armate russe disponibili.¹⁵

Sotto la pressione delle fanterie nemiche, il Comando Supremo zarista ordinò un primo ripiegamento l'8 marzo, due giorni dopo l'occupazione dell'importante nodo di Ta-shi-ciao da parte della Terza Armata nipponica incaricata di effettuare un aggiramento sul fianco destro dello schieramento di Kuropatkin. Tutto ciò condizionò pesantemente le residue capacità di manovra dell'Esercito russo, che fu costretto ad abbandonare il 10 marzo la stessa Mukden e a riporre le proprie speranze in quella guerra di logoramento che lo stesso Kuropatkin aveva originariamente quanto inutilmente proposto al Comando Supremo. Ora però i tempi e i luoghi erano cambiati e la prevalenza quantitativa e qualitativa nipponica non ebbe difficoltà a frustrare anche tale tardiva strategia, il cui fallimento venne ipocritamente addebitato da San Pietroburgo proprio a Kuropatkin, esonerato dal comando e sostituito dal generale Linevich. L'ultima fase del conflitto non ebbe storia, segnata come fu da una continua e penosa ritirata russa all'interno della Manciuria, fino alla comune accettazione nel giugno dell'offerta di mediazione americana per un armistizio e alla conclusiva firma della pace di Portsmouth del 5 settembre successivo, di cui discuteremo al termine di questa relazione.¹⁶

Nel frattempo, come abbiamo accennato, la contesa Port Arthur era caduta sotto i colpi mortali inferti soprattutto dall'artiglieria d'assedio della Terza Armata giapponese del generale Nogi, dotata di pesantissimi obici da 280 millimetri, ai quali i difensori russi non potevano opporre niente altro se non la propria tenacia. Nell'occasione si verificarono scontri di inaudita violenza, soprattutto intorno alla cosiddetta "Quota 203", durante i quali si ebbero non pochi assalti "suicidi" nipponici e si manifestarono le elevatissime capacità difensive delle mitragliatrici, usate estensivamente per la prima volta in una guerra d'ampie proporzioni.

Dopo aver conquistato sanguinosamente le alture dominanti la rada, i giapponesi cominciarono a far piovere sulle navi russe all'ancora un diluvio di granate, che ridussero quasi a zero le risorse della flotta e che il 2 gennaio 1905 co-

¹⁵ Cfr. A. SANTONI, *La guerra russo-giapponese del 1904-1905*, in "Rivista Marittima", CXXXIV (2001), 6. Le tre Armate russe erano rispettivamente agli ordini dei generali Linevich, Kaulbars e Bilderling e disponevano per la precisione di 275.000 fanti e 16.000 cavalieri.

¹⁶ Per una sintetica cronologia degli avvenimenti cfr. A. IVANOV-P. JOWETT, *The Russo-Japanese war 1904-1905*, Oxford, Osprey, 2004, pp. 4-8.

strinsero alla resa quella piazzaforte, comandata dal generale Stoessel e debilitata anche dal diffondersi di epidemie.¹⁷

La guerra sul mare fino alla Battaglia di Tsushima

Oltre ai già ricordati inconvenienti ambientali e logistici che affliggevano le due uniche basi russe in Estremo Oriente, cioè Port Arthur e Vladivostok, non veniva data soverchia importanza, da parte dei collaboratori dello zar, neanche alla locale superiorità navale giapponese. Infatti la flotta russa di stanza a Port Arthur, inizialmente al comando del viceammiraglio Stark, allineava allo scoppio delle ostilità sette corazzate, un incrociatore corazzato, cinque incrociatori protetti, cinque incrociatori leggeri, venticinque cacciatorpediniere e due posamine, mentre a Vladivostok, con scarse possibilità di collegamento con la base principale, stazionavano tre incrociatori corazzati, un incrociatore protetto e una cannoniera, momentaneamente agli ordini del contrammiraglio Stakelberg.

Da parte sua la flotta nipponica, che aveva già il vantaggio di possedere numerose ed ottime basi lungo le vicine coste nazionali e di poter concentrare velocemente le proprie forze, disponeva di sei corazzate, sei (e subito dopo otto) incrociatori corazzati, otto incrociatori protetti, sei incrociatori leggeri e trenta-quattro cacciatorpediniere, cui si aggiungevano, in funzione ausiliaria, molte unità più vecchie risalenti alla guerra contro la Cina del 1894-1895.¹⁸

Dopo l'accennato attacco silurante notturno alla flotta russa di Port Arthur, effettuato l'8 febbraio 1904 e col quale iniziarono le ostilità, i giapponesi tentarono ripetutamente di imbottigliare quella base nemica, autoaffondando nel suo canale d'entrata - in verità senza grande successo - alcune vecchie navi mercantili appesantite e mantenendo un ravvicinato blocco navale, grazie all'utilizzazione di ancoraggi nelle indifese Isole Elliot, distanti solo 70 miglia. I collegamenti tra le unità di vigilanza situate in questo arcipelago e il grosso della flotta da battaglia dell'ammiraglio Togo, incrociante a distanza e organizzata in turni precisamente alternati, furono enormemente agevolati dal primo storico impiego

¹⁷ Nel giugno-luglio di quel 1905, cioè dopo la storica e decisiva Battaglia di Tsushima, i giapponesi dilagarono anche nella grande Isola di Sakhalin di fronte alle coste siberiane sul Pacifico.

¹⁸ Per i dettagli cfr. JAPANISCH ADMIRALSTAB, *Der japanisch-russische Seekrieg 1904-1905*, I, Berlin, Mittler und Sohn, 1911, pp. 1-10.

della radiotelegrafia in operazioni belliche sul mare.¹⁹

L'8 marzo 1904, ad un solo mese di distanza dall'inizio delle ostilità, giunse a Port Arthur il nuovo comandante della flotta russa dell'Estremo Oriente, il viceammiraglio Makarov, che sostituì il remissivo Stark e fece rinascere la fiducia in quella base navale. Malauguratamente però Makarov poté esercitare il suo mandato solo per poco più di un mese, essendo rimasto tra le vittime dell'affondamento della sua nave ammiraglia *Petropavlovsk*, saltata in aria su una mina il 13 aprile, durante una delle uscite addestrative ed esplorative da lui pianificate. Di lì a poco, comunque, anche la Marina giapponese sperimentò dolorosamente l'efficacia delle mine ancorate in acque costiere o in bassi fondali, sulle quali infatti andarono a fondo il 15 maggio le due corazzate *Hatsuse* e *Yashima*.²⁰

Nuovo comandante della flotta russa dell'Estremo Oriente venne allora nominato il viceammiraglio Witeft, che riportò a Port Arthur la strategia attendista di Stark, essendo un ardente fautore della cosiddetta *fleet in being*, cioè della "flotta in potenza".²¹

Da parte sua, invece, l'altrettanto nuovo comandante della piccola flotta russa distaccata a Vladivostok sull'Oceano Pacifico, contrammiraglio Yessen, agì più attivamente, molestando il traffico nemico nelle acque siberiane nonostante le crociere protettive condotte dal suo avversario diretto, viceammiraglio Kamimura, che aveva a disposizione l'agguerrita Seconda Squadra nipponica.

Con il trascorrere delle settimane crebbero nell'Alto Comando zarista le preoccupazioni per le sorti della base di Port Arthur, minacciata sul fronte terrestre dalla Terza Armata giapponese del generale Nogi e frettolosamente ritenuta prossima ad una capitolazione. Quando poi il 7 agosto 1904 l'Esercito nipponico iniziò un metodico bombardamento indiretto sulle navi in porto (servendosi anche di un

¹⁹ Cfr. M. DE ARCANGELIS, *La guerra elettronica*, Milano, Mursia, 1981, pp. 11-12.

²⁰ L'ammiraglio Makarov era già universalmente noto per i suoi studi sull'artiglieria navale e soprattutto per aver ideato il cappuccio di metallo tenero applicato sulle ogive dei proiettili per incrementarne le capacità perforanti.

²¹ Con questo termine si indicava fin dal XVII secolo il comportamento di una flotta rinchiusa nelle proprie basi come minaccia "potenziale", in attesa di occasioni propizie per dare battaglia ad aliquote inferiori della flotta avversaria. Ideatore di una simile strategia viene considerato l'ammiraglio inglese Arthur Herbert, conte di Torrington, che espresse questa volontà temporeggiatrice prima della battaglia di Beachy Head del 10 luglio 1690, ma che venne poi processato dall'insoddisfatto Ammiragliato e privato del comando. Cfr. A. SANTONI, *Da Lepanto ad Hampton Roads: storia e politica navale dell'età moderna*, Milano, Mursia, 1990, pp. 75-76.

pallone frenato per osservare il tiro), scattò un piano di evacuazione della flotta, simile a quello eseguito anni addietro (il 3 luglio 1898) dall'ammiraglio spagnolo Cervera, assediato con le sue navi dagli americani a Santiago di Cuba.²²

Pertanto, mentre le trincee intorno a Port Arthur resistevano al di là di ogni pessimistica previsione ai coraggiosissimi assalti nemici, utilizzando per la prima volta in guerra una fitta concentrazione di mitragliatrici, la flotta dell'ammiraglio Witeft salpò da quella base il 10 agosto, con l'intenzione di raggiungere la lontana Vladivostok. Erano in tutto sei corazzate, quattro incrociatori protetti e quattordici cacciatorpediniere, che vennero immediatamente affrontati dalla flotta dell'ammiraglio Togo, forte di quattro corazzate, due incrociatori corazzati, otto incrociatori protetti e trentaquattro siluranti.

La conseguente Battaglia dello Shantung o del Mar Giallo del 10 agosto 1904 rappresentò il primo grande scontro navale del conflitto e si concluse disastrosamente per i russi, sorpresi dal tiro celere e preciso degli avversari, che tra l'altro utilizzarono nuove granate alla *shimose*, un alto esplosivo che emanava anche gas tossici. Infatti, sebbene nessuna nave russa fosse andata a fondo in combattimento, la flotta di Witeft perse egualmente la corazzata *Cesarevitch* (su cui trovò la morte lo stesso ammiraglio), due incrociatori e cinque cacciatorpediniere che, tutti danneggiati, si rifugiarono nei porti neutrali di Tsingtao, Shanghai e Saigon, dove vennero internati per il resto della guerra. Infine l'incrociatore *Novik*, raggiunte le coste della Siberia, andò in secca nella Rada di Korsakovsk. Secondo le fonti ufficiali, i russi lamentarono 74 morti e 394 feriti, mentre i giapponesi subirono 69 morti e 131 feriti e solo danni minori alle proprie unità.²³

Le navi russe superstiti, cioè cinque corazzate, un incrociatore protetto e nove cacciatorpediniere, ora al comando del contrammiraglio Uctomsky, rientrarono mestamente a Port Arthur, che, a dispetto dei timori di San Pietroburgo, ancora resisteva e continuò a resistere agli assalti terrestri nemici fino al 2 gennaio 1905. Da quel momento, però, la flotta zarista colà dislocata non uscì più in mare aperto, tanto che alcuni suoi cannoni e un gran numero di marinai vennero sbarcati e dislocati sul fronte a terra per partecipare alla difesa della piazzaforte assediata. Nel frattempo la piccola divisione navale di Vladivostok del contram-

²² Su questi precedenti storici cfr., tra l'altro, A. SANTONI, *La guerra ispano-americana*, in "Rivista Marittima", XCVII (1964), 10.

²³ Tra le numerose ricostruzioni della battaglia del 10 agosto 1904 emerge tuttora quella antica, ma esauriente di H. W. WILSON, *Les flottes de guerre au combat*, I, Paris, Payot, 1929, pp. 271-282.

miraglio Yessen, composta da tre incrociatori corazzati, aveva cercato di contribuire alla tentata evasione della flotta principale da Port Arthur, andandole incontro lungo le coste orientali della Corea. In quelle acque però essa era stata intercettata il 14 agosto dalla Seconda Squadra nipponica del viceammiraglio Kamimura, forte di quattro incrociatori corazzati, ed era stata impegnata in un combattimento conclusosi per i russi con la perdita dell'incrociatore corazzato *Rurik* e con il frettoloso rientro a Vladivostok delle altre due similari unità, più o meno danneggiate.²⁴

Con i due successi navali del 10 e del 14 agosto 1904 il Giappone concluse positivamente la prima fase della guerra sul mare e fu in grado quindi di assegnare alla propria flotta convenienti turni di riposo e di riequipaggiamento, in vista dei futuri impegni annunciati dalle notizie provenienti dall'Europa. Infatti fin dalla metà di marzo di quell'anno, cioè dopo appena un mese dall'inizio delle ostilità, lo zar Nicola II, convintosi della reale potenzialità avversaria, aveva ordinato l'invio di rinforzi marittimi in Estremo Oriente. Questi non potevano che partire dal Mar Baltico, poichè la flotta russa del Mar Nero era bloccata sul posto dalla Convenzione degli Stretti, imposta dalla Gran Bretagna alla Turchia, proprio in funzione anti-russa, nel lontano 1841.²⁵

A seguito di tale direttiva venne ufficialmente creata il 30 aprile 1904 la cosiddetta Seconda Squadra del Pacifico che, raccolta nel Baltico entro il mese di agosto e sottoposta ad una serie di esercitazioni, salpò finalmente il 14 ottobre da Libau al comando del viceammiraglio Rojestvensky.

Lasciamo ad altri illustri relatori il compito di rievocare il lungo e faticoso viaggio di questa nuova flotta russa fino alle acque di Tsushima, nello Stretto di Corea, dove essa venne quasi completamente annientata tra il 27 e il 28 maggio 1905. Qui di seguito noi invece riassumeremo l'esito diplomatico della guerra e i suoi insegnamenti operativi.²⁶

²⁴ M. SANDERSON, *Sea battles*, London, Davis & Charles, 1975, pp. 91-92.

²⁵ Cfr., tra l'altro, A. SANTONI, *Aspetti navali della Questione d'Oriente (1820-1856)*, in "Rivista Marittima", CXXX (1997), 12.

²⁶ Sull'argomento esiste, oltre ad una bibliografia imponente, anche una notevole massa di fonti archivistiche. In Italia cfr. l'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare (AUSMM), *Raccolta di Base*, buste 177, 186, 187, 188 e 331, nonché l'Archivio Centrale dello Stato (ACS), *Marina Militare, Gabinetto del Ministro, anni 1897-1905*, busta 2. In Gran Bretagna cfr., ad esempio, NA, ADM 116, busta 942: *Naval policy, strategy, tactics 1903-1908*, buste 969 e 970: *North Sea outrage: Russian attack on British fishing fleet 1904* e ADM 125, buste 112, 113 e 114: *China station*.

Conclusioni

Il Conflitto russo-giapponese si concluse il 5 settembre 1905 con l'accennata pace di Portsmouth (cittadina americana del New Hampshire), sollecitata dal presidente degli Stati Uniti Theodore Roosevelt, preoccupato dall'inarrestabile ascesa nipponica in Estremo Oriente. Nonostante però i tentativi della diplomazia internazionale miranti a frenare quello che sarebbe divenuto l'imperialismo nipponico, non fu obiettivamente possibile impedire al trionfante Giappone di ottenere finalmente al tavolo della pace la contesissima base di Port Arthur ed il suo entroterra nella Penisola del Liaotung, la metà meridionale dell'Isola di Sakhalin, concessioni ferroviarie e minerarie in Manciuria, diritti di pesca presso le coste siberiane e il controllo della Corea, poi annessa formalmente all'impero nipponico nel 1910 e rimasta pertanto territorio nazionale giapponese fino al 1945.²⁷

Da parte sua la Russia, viste naufragate le proprie ambizioni in Estremo Oriente, rivolse nuovamente la sua attenzione principale ai Balcani, scacchiere politico che San Pietroburgo era stato indotto a trascurare dopo l'accennata delusione subita nel Congresso di Berlino del 1878. Tale ritorno zarista agli antichi obiettivi non potè non preoccupare l'Austria-Ungheria e l'intero mondo germanico e riuscì di converso a riavvicinare la Russia alla Gran Bretagna, inducendo quest'ultima ad aderire alla già esistente alleanza tra Parigi e San Pietroburgo, che, come abbiamo anticipato, divenne Triplice Intesa nel 1907 e che ebbe quei connotati anti-tedeschi rimasti in essere fino alla prima guerra mondiale.²⁸

All'interno dell'Impero zarista l'umiliante e impreveduta sconfitta ad opera di una Nazione di colore, seppure in via di sviluppo occidentalizzante, determinò l'intensificarsi sia di manifestazioni popolari, sia di moti sovversivi nelle stesse Forze Armate, tra i quali è rimasto famoso l'ammutinamento della corazzata

²⁷ Cfr. D. HAWS-A.A. HURST, *The maritime history of the world*, II, Brighton, Tereido Books, 1985, p. 105.

²⁸ G. M. TREVELYAN, *Storia di Inghilterra*, Milano, Garzanti, 1977, pp. 815-816. Nel 1910 Londra si adoperò anche a normalizzare le relazioni tra la Russia e il Giappone e quindi a rendere compatibili la recente Triplice Intesa e l'alleanza anglo-nipponica del 1902. Infine nel 1911 l'attivo governo di Sua Maestà assicurò Washington sui contenuti delle sue intese con Tokyo, che mai si sarebbero spinte a sostenere l'Impero del Sol Levante in un'eventuale guerra contro gli Stati Uniti. Comunque sia, l'alleanza bilaterale anglo-nipponica del 1902 finì per essere annullata nella conferenza per il disarmo navale di Washington del 1921-1922.

Potemkin, avvenuto nel porto di Odessa sul Mar Nero il 27 giugno 1905, esattamente un mese dopo la sconfitta di Tsushima.²⁹

Inoltre all'interno del Comando Supremo zarista iniziò la caccia al classico "capro espiatorio", soprattutto nelle schiere della Marina, dopo che l'Esercito aveva subito in guerra l'epurazione del generale Kuropatkin. Venne pertanto riunita nel 1906 una Corte marziale, che erogò ad alcuni ufficiali perfino condanne capitali, poi tutte commutate in pene detentive, essendo state assunte come attenuanti generiche le malandate condizioni delle navi inviate in guerra.

Il "capro espiatorio" per eccellenza risultò nell'occasione il viceammiraglio Nebogatov, da cui dipendeva la Terza Squadra del Pacifico, inviata anch'essa in Estremo Oriente al seguito della Seconda Squadra e formata da navi talmente decrepite da essere state originariamente rifiutate dal comandante in capo, ammiraglio Rojestvensky, che le aveva ritenute inadatte sia alla lunga navigazione dal Baltico al Pacifico, sia ad ogni eventuale combattimento. Nonostante queste attenuanti, Nebogatov venne condannato a dieci anni di reclusione soprattutto a causa della resa delle sue unità superstiti, avvenuta il mattino del 28 maggio. Non fu invece punito il comandante in capo della flotta impegnata a Tsushima, il suddetto ammiraglio Rojestvensky, forse perché ferito in combattimento prima di essere fatto prigioniero e poi rilasciato dai giapponesi a guerra conclusa. Eppure Rojestvensky compì prima e durante la battaglia una serie di errori, sottaciuti a lungo da una certa storiografia innamoratasi di un personaggio ritenuto romantico e presumibilmente destinato al sacrificio, che oltre tutto aveva saputo esibire buone capacità nautiche e di controllo della disciplina nel lungo trasferimento della flotta dal Mar Baltico a Tsushima.³⁰

Così, grazie a siffatti pregiudizi, sono state finora trascurate, ad esempio, le cattive scelte di Rojestvensky delle possibili rotte oceaniche di avvicinamento all'Estremo Oriente e di quelle di approccio diretto a Vladivostok, unico porto

²⁹ Il nome completo di questa corazzata, resa celebre dal noto film muto del regista Sergej Eisenstein del 1925, era *Knjaz Potemkin Tavricheski*, poi cambiato in *Pantelimon* dopo il soffocamento della rivolta. Infine essa fu nuovamente ribattezzata col semplificato nome di *Potemkin* nell'aprile 1917 e poi con quello di *Boretz za Svobodu* un mese più tardi, venendo radiata e smantellata nel 1922. Cfr. AA. VV., *Conway's all the world's fighting ships 1860-1905*, Greenwich, Conway Maritime Press, 1979, p. 182.

³⁰ Tra i libri, più o meno romanzzati, che hanno puntato più su questi aspetti della figura di Rojestvensky che sulle sue reali capacità di condottiero in battaglia, vds. F. THIESS, *Tsushima*, Torino, UTET, 1966 e R. HOUGH, *La flotta suicida*, Milano, Bompiani, 1959.

di destinazione dopo la caduta di Port Arthur. Sono stati altresì oscurati i suoi difetti di presunzione, evidenziati soprattutto dalla sua noncuranza nei confronti degli ammiragli in sottordine, mai interpellati prima della Battaglia di Tsushima. Di conseguenza Rojestvensky andò allo scontro decisivo senza un piano preciso, non concordato né tanto meno discusso con i suoi collaboratori, mutò tardivamente e solo parzialmente in battaglia il suo schieramento più adatto alla navigazione che al combattimento, non seppe approfittare degli iniziali errori di manovra che storicamente compì il pur valente avversario Togo e non impiegò offensivamente, a differenza dei giapponesi, il naviglio sottile e silurante di cui disponeva, preferendo affidare ai suoi cacciatorpediniere compiti impropri di sostegno sanitario a beneficio delle navi ammiraglie, relegando in conclusione questo tipo di unità costituzionalmente aggressive al ruolo improprio di navi ospedale, che pure facevano già parte della sua flotta.³¹

In campo tecnico-operativo la Guerra russo-giapponese suscitò nelle varie Marine contemporanee un generalizzato e forse eccessivo timore nei confronti del naviglio sottile, che per la prima volta era riuscito ad affondare con il siluro alcuni grossi bersagli in movimento, mentre in precedenza si erano verificati soltanto siluramenti contro navi all'ancora. Tale segnale d'allarme portò non solo ad aumentare nelle flotte le aliquote di "cacciatorpediniere" (dotati comunque essi stessi di siluri e poi divenuti unità sottili tuttofare), ma anche a razionalizzare i sistemi difensivi d'assieme di una formazione navale. A bordo invece furono via via potenziate le artiglierie di piccolo-medio calibro, dotate di un'elevata cadenza di tiro, da impiegare proprio contro le veloci e sguscianti siluranti, e venne nel contempo aumentata sia la gittata che la celerità di tiro delle artiglierie principali imbarcate (in quell'epoca di calibro compreso tra il 305 e il 210 millimetri), così da estendere le distanze dei futuri combattimenti navali ben oltre la portata dei siluri. Ciò avrebbe costretto le torpediniere nemiche ad iniziare un attacco a distanze maggiori rispetto a quelle di Tsushima e quindi ad essere esposte per lungo tempo al contrapposto tiro d'interdizione prima di poter lanciare le proprie armi subacquee.³²

³¹ Per un esame dettagliato degli errori di Rojestvensky cfr. A. SANTONI, *The responsibility of the Russian Admirals in the battle of Tsushima*, relazione presentata all'XI Congresso Internazionale di Storia Militare, tenutosi a Seul il 17-22 agosto 1986.

³² Sull'argomento cfr. A. SANTONI, *Storia e politica navale dell'età contemporanea*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1993, pp. 16-21. L'aumento della celerità di tiro delle artiglierie

Anche il pericolo delle mine subacquee, armi non nuove essendo state sperimentate nel Conflitto di Crimea del 1853-1856 ed impiegate proficuamente nella Guerra civile americana del 1861-1865, venne esasperato dopo il Conflitto russo-giapponese, tanto che nel corso della Grande Guerra europea del 1914-1918 furono sufficienti alcuni parziali successi locali di tali insidiosi strumenti subacquei per innescare esagerati timori che finirono per condizionare piani operativi e movimenti tattici, soprattutto britannici, nel Mare del Nord.

Invece poco o nulla compresi ed assimilati furono purtroppo i pur importantissimi insegnamenti dalla guerra terrestre combattuta in Manciuria tra il 1904 e il 1905. Ci fu, ad esempio, la conferma della superiorità della difesa sull'attacco, già intravista nella guerra civile americana ed ora esasperata dal primo impiego generalizzato non solo dei fucili a ripetizione ordinaria, ma soprattutto delle mitragliatrici, che letteralmente spazzavano via interi reparti nemici spinti all'assalto a ranghi serrati. Ed ancora oggi i più avveduti analisti si chiedono cosa facessero in Manciuria i tanti addetti militari ed inviati speciali delle varie nazionalità se poi dieci anni dopo, cioè nel 1914-1915, sembrò come se nessun generale si fosse accorto dell'esistenza delle mitragliatrici e dei reticolati, avvallo tranquillamente e in ogni settore bellico ripetuti ed insensati attacchi frontali contro solidi trinceramenti nemici.³³

Forse aveva ragione chi, come gli illustri statisti Clemanceau e Briand, ammoniva già da allora che "la guerra è una faccenda troppo seria per lasciarla fare ai generali".

principali installate sulle grandi unità fu determinato anche e soprattutto dalla constatazione che nei combattimenti navali della guerra russo-giapponese erano state utilizzate in grande prevalenza le artiglierie secondarie a tiro rapido e di medio calibro (solitamente da 152 millimetri), poiché i cannoni maggiori (da 210 a 305 millimetri) avevano allora un ritmo di fuoco assai ridotto, necessitando di elevati tempi di caricamento. Il parallelo aumento di gittata delle artiglierie comportò invece anche l'adozione dei primi calcolatori meccanici per alimentare i cosiddetti "tavoli di previsione" nelle centrali di tiro delle navi maggiori. Per le caratteristiche del tiro navale all'epoca di Tsushima cfr. P. PADFIELD, *Guns at sea*, Londra, Military Book Society, 1973, pp. 233-237.

³³ Eppure perfino l'"Italietta" del 1904-1905 aveva in Manciuria tre inviati, tutti poi protagonisti della Prima Guerra Mondiale: l'allora maggiore Caviglia, il tenente di vascello Filippo Camperio e l'illustre giornalista Luigi Barzini, per non parlare degli ancora più numerosi addetti militari tedeschi, francesi, inglesi e americani, tutti evidentemente sonnacchiosi o smemorati, al pari dei loro gallonati superiori, probabilmente più attenti alle novità programmatiche dei *cabaret* locali che alla lettura dei rapporti provenienti dall'Estremo Oriente.

MARCO GEMIGNANI

Il trasferimento della Seconda e della Terza Squadra del Pacifico e la Battaglia di Tsushima

Lo zar Nicola II verso la metà del marzo del 1904, poco più di un mese dopo l'apertura delle ostilità fra il Giappone e la Russia in seguito al proditorio attacco operato da navi nipponiche l'8 febbraio precedente contro quelle zariste della Prima Squadra del Pacifico di base a Port Arthur, aveva dato disposizioni per l'invio di rinforzi navali in Estremo Oriente.³⁴

Essi avrebbero fatto rotta per Port Arthur per unirsi alle altre unità russe là presenti, che erano in quel momento comandate dall'abile viceammiraglio Makarov, mettendo così quest'ultimo in grado di conquistare il dominio del mare e di interrompere le linee di rifornimento che partivano dal Giappone e che alimentavano l'Esercito nipponico che combatteva in Manciuria contro quello russo.³⁵

Il 30 aprile il grande ammiraglio Alexis Alexandrovich pertanto diramò gli ordini per creare una Seconda Squadra del Pacifico utilizzando le navi appartenenti alla flotta del Baltico, il cui comando il 5 maggio successivo fu affidato al cinquantaseienne contrammiraglio Zinovy Petrovich Rojestvensky.

³⁴ Questa guerra aveva suscitato l'interesse di molti governi e quello italiano, per seguirne lo svolgimento, aveva inviato in Estremo Oriente il tenente di vascello Filippo Camperio con l'incarico di addetto militare presso l'Esercito russo che operava in Manciuria, vedi Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare (d'ora in poi AUSMM), *Biografie Ufficiali*, busta C 1, fascicolo 20: "Ministero della Marina. Direzione Generale per il personale militare della Marina. 10^a Divisione. 1^a Sezione. Documentazione e Matricola Ufficiali. Estratto matricolare del contrammiraglio della Riserva Filippo Camperio".

³⁵ Makarov aveva sostituito pochi giorni prima in questo incarico il mediocre parigrado Starck, che si era dimostrato assai passivo di fronte all'intraprendenza dei giapponesi, applicando la teoria della *fleet in being*, la quale asseriva che una flotta rimanendo nella sua base senza uscire in

Quest'ultimo era un profondo conoscitore delle problematiche legate all'artiglieria e al tiro e aveva avuto modo di segnalarsi durante la Guerra russo-turca, durata dal 1877 al 1878, come comandante in seconda della cannoniera *Vesta*. Terminato il conflitto egli si era occupato della riorganizzazione della Marina bulgara e nel 1885 era stato inviato come addetto navale presso l'ambasciata russa a Londra. Nel 1894, durante la Guerra cino-giapponese, Rojestvensky ebbe il comando della nave ammiraglia russa della flotta del Pacifico, avendo così modo di rendersi conto delle capacità della Marina del Sol Levante e delle mire espansionistiche che questo Paese aveva in Asia.

Dopo questo incarico l'ufficiale russo, tenuto conto delle sue cognizioni relative alla balistica e ai cannoni, fu destinato alla direzione del centro di addestramento dell'artiglieria della flotta del Baltico. Egli ebbe modo di mettersi nuovamente in luce durante le esercitazioni di tiro svoltesi nelle acque antistanti Reval il 24 luglio 1902 alla presenza dello zar e del kaiser Guglielmo II, il quale aveva elogiato Rojestvensky affermando che pure la Germania avrebbe avuto bisogno di uomini così preparati e Nicola II, per premiare questo suo valido ufficiale, gli affidò l'incarico di facente funzioni di capo di Stato Maggiore della Marina russa.

Rojestvensky, al momento in cui le navi nipponiche avevano attaccato di sorpresa quelle russe a Port Arthur scatenando la guerra, era stato uno fra i più convinti sostenitori dell'idea di utilizzare subito ed offensivamente le unità superstiti per assestare un grave colpo alla potenza navale giapponese, anche se ciò avrebbe comportato la totale distruzione delle navi zariste.

Assai probabilmente fu questo suo atteggiamento, insieme a quanto aveva fatto fino ad allora per la Marina russa, a farlo nominare comandante della Seconda Squadra del Pacifico e, appena ebbe questo gravoso incarico, egli si adoperò per sollecitare l'allestimento delle nuove navi e l'approntamento di quelle vecchie destinate a far parte di questa flotta, per ottenere le munizioni, i viveri e

mare poteva comunque condizionare i piani e i movimenti dell'avversario. Tuttavia l'opera di ricostruzione morale ed operativa della Prima Squadra del Pacifico intrapresa da Makarov fu interrotta dalla sua repentina morte a bordo della corazzata *Petropavlovsk* quando questa affondò per aver urtato una mina il 13 aprile 1904. Per rimpiazzarlo fu scelto il viceammiraglio Witeft, che fece piombare di nuovo questa formazione navale nella passività in quanto anch'egli era un fautore come Starck dell'applicazione della dottrina della *fleet in being*; vedi V. M. TOMITCH, *Warships of the Imperial Russian Navy*, senza luogo, BT, 1968, pp. 53-54; AUSMM, *Raccolta di Base*, busta 188, fascicolo 1: "Catastrofe della corazzata russa Petropavlovsk".

per reclutare buona parte del personale destinato a tali unità, costituito prevalentemente da contadini che non avevano alcuna esperienza di navigazione.

Tuttavia il suo impegno non poté impedire che la partenza della formazione navale, prevista per il 15 luglio, fosse più volte rinviata e alla fine di agosto, quando nel Baltico al largo di Kronstadt furono eseguite delle esercitazioni di evoluzione in formazione e di tiro, i risultati furono deludenti e a ciò si aggiunsero serie avarie alle macchine di alcune delle unità che vi avevano preso parte.

Nonostante queste difficoltà Rojestvensky continuò a darsi da fare per migliorare l'efficienza del complesso navale ai suoi ordini, affrontando quasi quotidianamente ostacoli di ordine burocratico che egli spesso riuscì a superare con astuti raggiri. In contemporanea il governo di San Pietroburgo si adoperò per garantire alla Seconda Squadra del Pacifico gli indispensabili rifornimenti di carbone per affrontare la lunga traversata, in quanto la Russia non aveva possedimenti lungo la rotta che avrebbe seguito Rojestvensky per consentirgli di ripianare le scorte di combustibile.

Infatti l'itinerario scelto per raggiungere Vladivostok prevedeva che la squadra zarista, dopo essere entrata in Atlantico, attraversasse l'Oceano Indiano, e quindi proseguisse per la lontana base russa seguendo tuttavia un percorso che avrebbe potuto facilmente essere sorvegliato dai giapponesi permettendo loro di intercettare le navi di Rojestvensky quando lo avrebbero ritenuto più opportuno. La Francia, legata alla Russia sin dal 1892 dal patto della Duplice Intesa, aveva invece consigliato il governo zarista di far seguire al contrammiraglio un'altra rotta, doppiando Capo Horn a sud del continente americano per poi inoltrarsi nell'Oceano Pacifico. Tale percorso, sebbene più lungo, avrebbe reso i movimenti di Rojestvensky meno controllabili dall'avversario ed avrebbe inoltre creato in quest'ultimo una grave incertezza circa la rotta finale che sarebbe stata seguita dal contrammiraglio russo per giungere a Vladivostok.

Il governo di San Pietroburgo tuttavia non accolse il suggerimento di quello di Parigi e, dall'analisi del percorso assegnato a Rojestvensky attraverso l'Oceano Atlantico e quello Indiano, risultò che le uniche due Potenze che avrebbero potuto assistere la formazione navale zarista erano la Gran Bretagna, che però aveva firmato un trattato di alleanza con il Giappone nel 1902, e la Francia che, sebbene come già ricordato era legata alla Russia, desiderava mantenersi il più possibile neutrale e che comunque era influenzabile dall'andamento generale del conflitto.

La soluzione per consentire il ripianamento delle scorte di carbone delle na-

vi zariste senza creare crisi internazionali fu trovata stipulando un apposito contratto con un'importante compagnia di navigazione tedesca, l'Hamburg-Amerika Linie, che si impegnò a garantire il rifornimento di combustibile alle unità di Rojestvensky durante tutta la traversata.³⁶

Risolto in questo modo il più serio problema logistico, la flotta del contrammiraglio si trasferì da Kronstadt a Reval dove la mattina del 9 ottobre 1904 avvenne la cerimonia di commiato alla quale presenziarono lo zar e la zarina. Due giorni dopo le unità partirono per Libau (l'odierna Libava in Lettonia), l'ultimo porto russo che avrebbero toccato in Europa, per completare le dotazioni di carbone e di viveri.

Terminate le operazioni di rifornimento, alle 09.00 di venerdì 14 ottobre il primo gruppo di navi della Seconda Squadra del Pacifico salpò da Libau. Esso era costituito dall'incrociatore corazzato *Dmitri Donskoi*, che alzava l'insegna del contrammiraglio Enquist responsabile della divisione degli incrociatori, dagli incrociatori protetti *Jemtchug* e *Svietlana*, dallo yacht armato *Almaz*, dai piroscafi *Anadir* e *Meteor*, dal rompighiaccio *Jermark* e dal rimorchiatore d'alto mare *Roland*. Un'ora dopo partì la Seconda Divisione composta dalle corazzate *Oslibia*, con a bordo il contrammiraglio Felkerzam, responsabile di questa divisione e vicecomandante della Seconda Squadra del Pacifico, *Navarin*, e *Sissoi Veliki*, seguita dall'incrociatore corazzato *Admiral Nakhimov*, dai piroscafi *Kitaj* e *Kniaz Gorciakov* e dalla nave officina *Kamchatka*.

Dopo di esse era previsto che salpasse la Prima Divisione delle nuove corazzate *Kniaz Suvorov*, sulla quale si era imbarcato Rojestvensky che era stato da poco promosso viceammiraglio, *Imperator Alexander III*, *Borodino* ed *Orel* con i cacciatorpediniere di scorta e le loro unità ausiliarie; tuttavia le navi da battaglia non poterono muoversi perché un forte vento da occidente aveva trascinato nel porto della melma che le aveva bloccate, quasi fosse un segno del destino. Solo intorno alle 16.00, con l'alzarsi della marea, le quattro corazzate poterono lasciare per ultime la rada per raggiungere il resto della Squadra. Poco dopo Rojestvensky dette ordine all'inutile rompighiaccio *Jermark*, con un equipaggio indocile e pigro, di rientrare a Libau e la stessa disposizione fu impartita al caccia *Prozorlivi*, che aveva segnalato di avere un'avaria ai condensatori.

La formazione, ridotta così a quaranta unità, proseguì la navigazione, passando suddivisa in gruppi il Gran Belt accompagnata per un tratto da incrocia-

³⁶ R. HUMBLE, *Naval Warfare*, London, Greenwich, 2002, p. 168.

tori della Marina danese. Alcune ore dopo Rojestvensky apprese dal comandante del piroscafo nazionale *Bakun*, proveniente dal Mar Artico, che il mercantile aveva avvistato recentemente quattro torpediniere dotate di un fanale bianco in testa d'albero e che quindi avrebbero potuto facilmente essere scambiate di notte per pescherecci. Questa notizia mise in allarme gli equipaggi delle navi russe, già in apprensione in quanto alcuni informatori precedentemente avevano fatto presente la possibilità che lungo la loro rotta si trovassero alcune siluranti giapponesi in agguato. Non deve quindi sorprendere se alle 20.45 del 21 ottobre la nave officina *Kamchatka*, rimasta arretrata a causa di un'avaria rispetto al grosso, inviò un radiotelegramma avvertendo di essere tallonata da unità ritenute torpediniere e poco più tardi di essere sottoposta ad un attacco.

Non è chiaro cosa di preciso le vedette della *Kamchatka* avessero realmente scoperto, ma è assai probabile che esse avessero identificato per siluranti avversarie un mercantile tedesco ed uno norvegese che navigavano nelle sue vicinanze, i cui comandanti dichiararono che quella notte essi erano stati improvvisamente illuminati e brevemente cannoneggiati da una nave da guerra, fortunatamente senza essere colpiti.³⁷

Rojestvensky, in seguito alla segnalazione della *Kamchatka*, ritenne che l'azione contro quest'ultima non sarebbe durata a lungo e che ben presto le presunte torpediniere nipponiche si sarebbero avvicinate al resto della flotta per attaccarlo. Egli pertanto ordinò alle 22.00 circa di intensificare la vigilanza e quasi tre ore dopo le vedette russe notarono sulla sinistra della formazione un razzo verde e in contemporanea furono avvistate dallo stesso lato luci e profili di pescherecci. Vennero accesi i riflettori e alcuni di quelli puntati verso il settore di dritta illuminarono delle unità dietro alle quali sembrò che vi fosse una torpediniera.

Immediatamente fu dato l'allarme ed aperto il fuoco contro questo bersaglio e poco dopo, dal lato dove in precedenza era stato visto il razzo verde, cominciarono ad accendersi numerosi proiettori che furono diretti sulle navi russe. Temendo un attacco anche da questa parte le unità di Rojestvensky iniziarono il tiro pure verso sinistra fino a che fu scorto un segnale luminoso trasmesso con un sistema impiegato solo nella Marina zarista. Infatti le navi di sinistra contro le quali era stato aperto il fuoco erano la nave di bandiera del contrammiraglio Enquist, l'incrociatore corazzato *Dmitri Donskoi*, e l'incrociatore protetto *Aurora*, che fu centrato da alcune cannonate che gli causarono avarie allo scafo,

³⁷ C. VON MALTZAHN, *Der Seekrieg zwischen Russland und Japan*, II, Berlin, Mittler, 1914, p. 319.

ai fumaioli e ferirono un ufficiale e il cappellano di bordo, che pochi giorni dopo morì. Inoltre, durante questa azione a fuoco, indicata come l'“Incidente del Dogger Bank” oppure l'“Incidente di Hull”, furono danneggiati alcuni pescherecci britannici di quest'ultima cittadina che si trovavano in quelle acque, ed uno di essi, il *Crane*, fu addirittura affondato con la morte di un paio dei membri del suo equipaggio, mentre altri sei marinai rimasero feriti.³⁸

Questo episodio inasprì i già tesi rapporti fra San Pietroburgo e Londra e sembrò che la Gran Bretagna stesse per entrare in guerra contro la Russia. Tuttavia il governo britannico non aveva in realtà un serio interesse ad esasperare la vicenda perché l'economia del Regno Unito stava traendo giovamento dalla fornitura di materiali alla Russia impegnata nel conflitto con il Giappone e pertanto si limitò a far seguire le navi di Rojestvensky da veloci incrociatori della Royal Navy e a sottoporre la vicenda ad un arbitrato internazionale in base alla Convenzione dell'Aia.

La commissione, composta da cinque ammiragli appartenenti alle Marine austro-ungarica, britannica, francese, russa e statunitense, si sarebbe riunita a Parigi ed avrebbe iniziato i lavori il 19 gennaio 1905. Il verdetto finale sarebbe stato emanato il successivo 25 febbraio, con l'ingiunzione al governo zarista di pagare un'indennità di 65.000 sterline, sentenza che fu accettata da quest'ultimo, desideroso di chiudere così il contenzioso con quello di Londra.

Nel frattempo Rojestvensky, dopo essersi rifornito a Vigo in Spagna, aveva proseguito la navigazione giungendo il 3 novembre 1904 a Tangeri in Marocco, porto scelto per concentrare le sue forze. La sera del medesimo giorno dallo scalo africano salparono parte delle navi del contrammiraglio Felkerzam, che vi si trovavano fin dal 29 ottobre, per oltrepassare lo Stretto di Gibilterra ed attraversare il Mediterraneo in quanto esse erano in grado di navigare nel Canale di Suez

³⁸ Il capitano di fregata Semenov, l'ufficiale di rotta della Seconda Squadra del Pacifico imbarcato sulla *Kniaz Suvorov*, dopo essere stato catturato ferito al termine della Battaglia di Tsushima, fu portato nell'ospedale nipponico di Sasebo, dove fu informato che in un vicino reparto era ricoverato un tenente di vascello della Marina del Sol Levante. Quest'ultimo, parlando con gli ufficiali russi che si trovavano nel nosocomio, dichiarò che egli si stava curando per i reumatismi contratti a bordo della propria torpediniera durante una traversata iniziata nel mese di ottobre in Europa e continuata con il pedinamento della formazione del contrammiraglio Felkerzam attraverso il Mediterraneo ed il Canale di Suez. Inoltre, pochi giorni dopo l'“Incidente di Hull”, alcuni pescatori rinvennero un siluro del tipo “Schwartzkopf” incastrato negli scogli della costa tedesca del Mare del Nord vedi W. SEMENOV, *La Squadra di Rojestvensky*, trad. it. a cura di A. De Orestis, Roma, Armani & Stein, 1911, pp. 55-56.

evitando così di compiere la circumnavigazione dell'Africa, rotta che invece avrebbero dovuto seguire le navi di Rojestvensky. Quest'ultimo aveva preso tale decisione perché riteneva che le vecchie unità di Felkerzam non sarebbero state in grado di effettuare il lungo viaggio intorno al Continente Nero ed inoltre, dividendo in due gruppi le navi russe, voleva evitare che l'intera Seconda Squadra del Pacifico potesse cadere in un eventuale agguato notturno di torpediniere nipponiche nelle ristrette acque del Mar Rosso.³⁹

Rojestvensky con il resto delle navi zariste, alle quali era stata aggregata temporaneamente la *Oslia*, da cui era sceso Felkerzam che si era imbarcato sulla *Sissoi Veliki*, lasciò Tangeri all'alba del 5 novembre puntando inizialmente verso ovest e poi verso sud; la formazione nel pomeriggio del 12 novembre si ancorò di fronte a Dakar, ma le locali autorità francesi le ingiunsero di andarsene. Tuttavia poco più tardi arrivarono da Parigi disposizioni meno severe e alle unità russe fu permesso di carbonare e di ripartire il 16 seguente.⁴⁰

Il 20 novembre, mentre la formazione di Rojestvensky oltrepassava l'Equatore, da Libau fu fatta salpare per potenziare la Seconda Squadra del Pacifico la Terza Divisione agli ordini del capitano di vascello Dobrotvorskij, che aveva il suo punto di forza negli incrociatori protetti *Izumrud* e *Oleg*.

Il 24 novembre il contrammiraglio Felkerzam arrivò a Port Said, mentre un paio di giorni dopo Rojestvensky, al termine di una tratta di circa 2.000 miglia, sostò alla foci del Fiume Gabon, nei pressi di Libreville, per carbonare, ripartendo il 1° dicembre.

Intanto il 28 novembre la Seconda Divisione, completato l'attraversamento del Canale di Suez, era entrata in Mar Rosso e contemporaneamente la Terza Divisione, a parte l'*Oleg* rimasto a Cherbourg per riparare un'avaria alle macchine, era nelle vicinanze di Brest, da dove proseguì la navigazione toccando il 5 dicembre Tangeri e l'11 successivo Suda nell'Isola di Creta.

Rojestvensky, nel frattempo, il 6 dicembre aveva dato fondo nella Baia del Gran Pesce nell'Angola portoghese e i rappresentanti del governo lusitano protestarono vivamente per la violazione delle acque territoriali inviando un messaggio tramite la cannoniera *Limpopo* al viceammiraglio russo.

³⁹ M. MITCHELL, *The Maritime History of Russia 848-1948*, London, Sidgwick & Jackson, 1949, p. 180.

⁴⁰ S. TERESTCHENKO, *La guerre navale russo-japonaise*, trad. fr. a cura di H. Pelle Desforges, Paris, Payot, 1931, pp. 370-371.

Quest'ultimo, dimostrando eccellenti qualità diplomatiche, replicò che l'ampiezza dell'entrata della baia tra la Penisola della Tigre e il resto della terraferma era superiore alle 6 miglia e che pertanto esisteva un tratto di mare il quale non poteva essere assolutamente considerato come acque territoriali e dove egli era legittimato a sostare. Rojestvensky poté quindi eseguire il carbonamento e la stessa operazione avrebbe dovuto essere replicata l'11 dicembre ad Angra Pequena, nella colonia tedesca dell'Africa del Sud-Ovest. Sebbene le autorità germaniche avessero accolto benevolmente le navi zariste, le condizioni del mare non permisero di effettuare il carbonamento come era stato fatto fino ad allora, ovverosia affiancando l'unità oneraria a quella che doveva essere rifornita, cosicché Rojestvensky, per la prima volta dalla partenza da Libau, dovette dare ordine di impiegare le imbarcazioni delle navi per fare la spola fra le carboniere e le navi da guerra trasportando il combustibile, attività faticosa e non scevra di pericoli.

Il 16 dicembre il comandante in capo della Seconda Squadra del Pacifico seppe che dieci giorni prima le truppe giapponesi erano riuscite a conquistare la famosa Montagna Alta, conosciuta anche come Quota 203 a causa della sua elevazione rispetto al livello del mare, che dominava la base russa di Port Arthur.⁴¹

Rojestvensky fu assai rattristato per questa notizia, in quanto sapeva bene che i nipponici, con l'occupazione di questa importante posizione, avrebbero entro breve tempo costretto alla resa i reparti zaristi che ancora si battevano per difendere Port Arthur. A ciò si aggiunse anche una nota consegnata dal governo britannico a quello russo affinché quest'ultimo informasse Rojestvensky che, per evitare episodi come l'“Incidente di Hull”, di fronte a Durban la pesca era molto attiva e che quindi le unità zariste, nell'attraversare quelle acque, avrebbero sicuramente incontrato numerosi pescherecci. Poiché il viceammiraglio aveva appreso da agenti segreti russi che sembrava che a Durban fosse ormeggiata una flottiglia di pescherecci giapponesi armati di siluri, egli a sua volta inviò un messaggio alle autorità britanniche informandole che avrebbe impartito l'ordine ai suoi ufficiali di sparare contro qualsiasi natante che avesse tentato di attraversare la rotta alle navi russe o che si fosse avvicinato ad una distanza tale da poter lanciare dei siluri e che quindi era opportuno che esse facessero rientrare per

⁴¹ F. FATUTTA-L. COVELLI, *La Guerra russo-giapponese*, in “Rivista Italiana Difesa”, IV (1985), 11, pp. 83-84. Nei combattimenti per conquistare questa altura, durati nove giorni, le perdite nipponiche assommarono a settemilacinquecento caduti, vedi V. KULIKOV, *Le operazioni terrestri della Guerra russo-giapponese*, in “Storia Militare”, VI (1998), 54, p. 35 (II parte).

tempo in porto le barche dei pescatori. Rojestvensky riprese il viaggio il 17 dicembre e doppiò il Capo di Buona Speranza un paio di giorni dopo; la formazione il 29 successivo si ancorò nel canale tra la costa orientale del Madagascar e l'Isola di Sainte Marie, in un punto in cui l'ampiezza di 10 miglia le consentiva di sostare fuori delle acque territoriali. A Sainte Marie si trovava la nave ospedale *Orel*, che aveva lo stesso nome di una delle corazzate della Prima Divisione, là giunta da Città del Capo con la notizia che le navi che si trovavano a Port Arthur, come Rojestvensky aveva previsto dopo la conquista della Montagna Alta, erano state distrutte o comunque imbottigliate nella rada della base e che il contrammiraglio Nebogatov il 6 dicembre precedente aveva avuto l'incarico di comandante della Terza Squadra del Pacifico che era stata allestita frettolosamente nel Baltico armando anche unità che Rojestvensky aveva scartato a suo tempo in quanto troppo vecchie e malandate.

Questa formazione era infatti composta dalla corazzata *Imperator Nikolai I*, che svolgeva la funzione di ammiraglia, dall'incrociatore corazzato *Vladimir Monomakh* (che essendo stato varato nel 1881 fu in assoluto la più vecchia nave russa che sarebbe stata presente alla Battaglia di Tsushima), dalle corazzate guardacoste *General Admiral Graf Apraksin*, *Admiral Seniavin* e *Admiral Ushakov*, dalla nave ospedale *Kastroma*, dalla nave officina *Xenia*, dal rimorchiatore *Svirr*, dai piroscafi *Hermak-Lerke*, *Kouvonia*, *Kronstadt*, *Livonia* e *Stroganov*.⁴²

La decisione di creare questo nuovo complesso navale era maturata anche in seguito alle idee espresse dal capitano di fregata Klado, uno degli ufficiali della Seconda Squadra sbarcati dopo l'“Incidente di Hull” per testimoniare sulle dinamiche della vicenda, e che era riuscito a rientrare in Russia al termine dell'inchiesta. Klado aveva avuto così modo di scrivere articoli riguardanti la necessità di inviare a Rojestvensky dei rinforzi, sia pure impiegando navi di scarso valore bellico, per obbligare le unità giapponesi, al momento in cui sarebbe avvenuta la battaglia navale, a suddividere il loro tiro fra un numero superiore di bersagli in modo da diminuire la quantità dei proietti diretti contro le più moderne navi zariste.

⁴² Dopo aver creato questa formazione le cui unità, per il loro aspetto antiquato, erano state soprannominate “calosce”, “ferri da stiro” e “pentole di latta”, i vertici della Marina zarista disposero la costituzione di una Quarta Squadra del Pacifico, riunendo le ultime navi presenti nel Baltico scartate da Nebogatov, ma ciò non ebbe seguito per la sconfitta di Tsushima, vedi AUSMM, *Raccolta di Base*, busta 187, fascicolo 1: “Guerra russo-giapponese. Mese di aprile 1905”; A. SANTONI, *La Battaglia di Tsushima*, Roma, Dell'Ateneo, 1985, p. 51.

Le idee del capitano di fregata Klado si prestavano tuttavia a tre critiche: innanzitutto egli non aveva tenuto conto che le unità più vecchie, essendo meno veloci, avrebbero obbligato a navigare alla loro velocità anche tutte le altre navi di Rojestvensky; il secondo svantaggio riguardava il fatto che le unità di Nebogatov, essendo armate con cannoni di minor gittata, avrebbero costretto tutta la formazione a serrare eccessivamente le distanze con l'avversario per poter impiegare proficuamente l'artiglieria ed infine egli non aveva tenuto conto del sistema di tiro adottato dalla Marina nipponica e già impiegato con notevole successo nella Battaglia dello Yalu del 17 settembre 1894 durante la Guerra cino-giapponese, ovvero di concentrare il fuoco di più navi contro un unico bersaglio, possibilmente la nave di testa avversaria in modo da metterla fuori combattimento, anche se un tale sistema rendeva arduo la correzione del tiro da parte delle unità che sparavano.⁴³

Appena giunto in Madagascar Rojestvensky seppe dal governo zarista che quello di Parigi aveva vietato di concentrare tutte le sue forze navali a Diego Suarez, il più importante porto dell'isola, che egli aveva prescelto per riunirsi con la Seconda Divisione del contrammiraglio Felkerzam. Al posto di Diego Suarez sembrava che i francesi avessero concesso di ancorarsi nella sperduta Baia di Nossi Bé, lungo la costa occidentale del Madagascar a 460 miglia di distanza da Sainte Marie.

Rojestvensky tuttavia non era intenzionato ad obbedire a questa disposizione e pertanto inviò il 30 dicembre il rimorchiatore d'alto mare *Roland* a Tamatave affinché telegrafasse a Felkerzam di trasferirsi da Diego Suarez a Sainte Marie. Il comandante del rimorchiatore ebbe così modo di apprendere che il responsabile della Seconda Divisione, attenendosi agli ordini provenienti da San Pietroburgo, si era recato nella Baia di Nossi Bé sin dal 28 dicembre. Rojestvensky si spostò quindi con le sue unità nella più protetta rada di Tanga

⁴³ G. FIORAVANZO, *Storia del pensiero tattico navale*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1973, pp. 174-176. Per i motivi che avevano scatenato il Conflitto cino-giapponese vedi J. K. FAIRBANK, *Storia della Cina contemporanea*, trad. it. a cura di A. Serafini, Milano, Rizzoli, 1988, pp. 156-160.

L'ufficiale russo comunque, dopo la sconfitta della Seconda e della Terza Squadra del Pacifico, avrebbe scritto un libro analizzando le fasi dello scontro navale continuando a sostenere le sue convinzioni, vedi N. L. KLADO, *La Bataille de Tsushima avec la réponse de l'auteur à la protestation du contre-amiral Enquist*, trad. fr. a cura di R. Marchand, Paris-Nancy, Berger & Levrault, 1905.

Tanga, poco a nord-est di Sainte Marie, chiedendo a Felkerzam di raggiungerlo, ma quando apprese che quest'ultimo aveva già iniziato i lavori a Nossi Bé per riparare le avarie patite dalle sue navi durante la lunga traversata e che non avrebbe potuto spostarsi da là per almeno un paio di settimane, egli ruppe ogni indugio e fece rotta verso Nossi Bé, anche perché aveva nel frattempo appreso che Port Arthur si era arresa il 2 gennaio 1905.⁴⁴

Il 6 gennaio egli lasciò Tanga Tanga e il giorno successivo, mentre era in navigazione, fu informato che in realtà il governo francese non si era mai opposto alla sosta delle navi russe a Diego Suarez, come credevano di aver capito i diplomatici zaristi, ma addirittura esso aveva dato disposizione di sistemare nella rada di quel porto dei gavitelli, aumentato il numero degli operai impiegati nei cantieri e reperito abbondanti viveri freschi.

L'8 gennaio Rojestvensky con le sue unità si ancorò a Nossi Bé trovandovi Felkerzam, che poté così imbarcarsi di nuovo sulla *Oslabia*, e ben presto si accorse che la disciplina a bordo delle navi di quest'ultimo era piuttosto allentata, cosicché si impegnò per ristabilirla, per accelerare la riparazione delle avarie così da salpare per l'Estremo Oriente il 20 gennaio successivo e per pianificare il prossimo rifornimento di carbone da parte di nove bastimenti dell'Hamburg-Amerika Linie, che sarebbe avvenuto in pieno Oceano Indiano.⁴⁵ Il 18 gennaio però un rappresentante della compagnia di navigazione tedesca fece sapere al viceammiraglio zarista che aveva avuto disposizione di rimanere in Madagascar perché nel contratto relativo alla fornitura di carbone non era previsto il trasbordo del combustibile in mare aperto ed in più tale operazione avrebbe potuto essere considerata come un'infrazione alle norme di neutralità.

L'Hamburg-Amerika Linie comunque si dichiarò disposta a trasferire il car-

⁴⁴ Durante l'assedio dell'importante base zarista i reparti giapponesi ebbero circa centodiecimila morti, fra deceduti in combattimento e per malattia, mentre i russi contarono diciassettemila caduti, vedi V. KULIKOV, *Le operazioni terrestri della Guerra russo-giapponese*, cit., p. 36.

Quasi tutte le navi zariste rimaste a Port Arthur furono rimesse a galla dai nipponici, riparate ed entrarono a far parte della loro Marina. Tale attività fu seguita con vivo interesse dall'addetto navale italiano presso la Regia Legazione di Tokyo, il tenente di vascello Carlo Burzargli, vedi AUSMM, *Raccolta di Base*, busta 188, fascicolo 1: lettera del tenente di vascello Carlo Burzargli al Ministero della Marina-Ufficio di Stato Maggiore redatta a Tokyo il 19 marzo 1905, con n. di protocollo 43 R ed avente oggetto "Elenco delle navi componenti la Prima Flotta russa del Pacifico".

⁴⁵ M. MITCHELL, *The Maritime History of Russia 848-1948*, cit., p. 180.

bone a bordo di piroscafi russi in località designate, in modo che questi mercantili potessero poi consegnare il combustibile alle navi da guerra. Il viceammiraglio protestò contro questo provvedimento ed alla fine ottenne di poter carbonare in mare direttamente dalle navi germaniche; egli comunque cercò di approfittare del periodo in cui forzatamente dovette rimanere a Nossi Bé in attesa di definire il punto per effettuare il trasbordo del combustibile per far esercitare i propri equipaggi alla manovra in formazione e al tiro, attività che confermarono purtroppo i pessimi risultati già palesati nel Baltico prima della partenza da Libau, aggravati dal fatto che a Nossi Bé, durante l'addestramento con le artiglierie, una granata sparata proprio dalla sua ammiraglia *Kniaz Suvorov* centrò la plancia dell'incrociatore corazzato *Dmitri Donskoi* che stava rimorchiando il bersaglio.⁴⁶

Il 15 febbraio dal medesimo porto baltico dal quale quasi quattro mesi prima era salpato Rojestvensky, partì la Terza Squadra del Pacifico, posta sotto il comando del contrammiraglio Nebogatov, che fu subito costretto a rimandare indietro il piroscafo *Kronstadt* per avarie; la formazione comunque proseguì il viaggio e, dopo essere entrata in Mediterraneo ed aver attraversato il Canale di Suez, il 27 marzo si affacciò in Mar Rosso.

Nel frattempo la Terza Divisione del capitano di vascello Dobrotvorskij aveva raggiunto Rojestvensky a Nossi Bé con la notizia che il 22 gennaio precedente a San Pietroburgo i soldati avevano sparato sulla folla che stava manifestando di fronte al Palazzo d'Inverno, causando numerose vittime. Questa informazione ben presto si sparse fra gli equipaggi delle navi ferme in Madagascar, sulle quali già da tempo stava covando la rivolta istigata da elementi sovversivi, cosicché su di esse si verificarono gravi disordini che furono duramente soffocati.

Nel pomeriggio del 16 marzo la Prima, la Seconda e la Terza Divisione salparono definitivamente da Nossi Bé e si inoltrarono nell'Oceano Indiano, procedendo alla velocità media di 6 nodi. Rojestvensky, che aveva in quel momento quarantacinque unità in quanto aveva disposto il rimpatrio dei piroscafi *Kniaz Gorciakov* e *Malaja* con il personale esonerato dal servizio, pertanto non attese le navi di Nebogatov, che sapeva in viaggio per raggiungerlo, né comunicò a questo contrammiraglio un punto di riunione.

La Seconda Squadra del Pacifico, dopo aver eseguito un faticoso carbona-

⁴⁶ R. HOUGH, *La flotta suicida (1904-1905)*, trad. it. a cura di G. Fletzer, Milano, Bompiani, 1959, p. 135.

mento in alto mare impiegando le scialuppe, il 5 aprile attraversò lo Stretto di Malacca e l'8 successivo transitò al largo di Singapore.⁴⁷

Il locale console russo, a bordo di un piccolo natante, cercò di salire sulla *Kniaz Suvorov* per recapitare personalmente alcuni dispacci a Rojestvensky ed informarlo degli ultimi avvenimenti, ma il viceammiraglio preferì non fermarsi e proseguì la navigazione ordinando al caccia *Byedovi* di ritirare i messaggi. Il console, dopo aver consegnato le lettere al comandante della piccola unità, tentò ugualmente di parlare a Rojestvensky affiancandosi alla *Kniaz Suvorov* ed impiegando il megafono. Il viceammiraglio seppe così, e come lui gran parte del personale della corazzata, che il 10 marzo precedente si era arresa ai giapponesi la guarnigione di Mukden in Manciuria, che il generale Kuropatkin, comandante delle truppe russe in quel settore, era stato rimpiazzato dal parigrado Linievich, che una formazione di incrociatori nipponici al comando del viceammiraglio Kamimura aveva sostato a Singapore tre giorni prima ed infine che la Terza Squadra del Pacifico era partita da Gibuti.

Rojestvensky, rattristato per queste informazioni, ebbe un ulteriore dispiacere nell'apprendere dai dispacci recapitatigli dal *Byedovi* che egli sarebbe dovuto rimanere nella Baia di Kamranh nell'Annam francese per attendere le vecchie e lente unità di Nebogatov, insieme alle quali avrebbe dovuto sconfiggere i giapponesi, dopodiché avrebbe fatto rotta per Vladivostok per cedere il comando delle navi all'ammiraglio Biriliev, che vi si era trasferito in ferrovia da San Pietroburgo.

Nel frattempo il grosso della flotta nipponica, che aveva avuto modo di seguire i movimenti della Seconda e della Terza Squadra del Pacifico anche grazie alla stampa internazionale che quasi giornalmente trattava delle vicende relative al lungo viaggio che le navi russe stavano compiendo, si concentrò nella solitaria Baia di Shikai, vicino alla città coreana di Mesampo, per affinare il proprio addestramento.

Il comandante di questa flotta era il cinquantottenne ammiraglio Heihachiro Togo, che nel corso della sua carriera aveva sempre dimostrato un grande coraggio personale e una forte determinazione. Egli discendeva da una famiglia di samurai della provincia di Satsuma e si era battuto a favore dell'imperatore Mutsu Hito contro lo shogun. Nel 1869, terminato questo conflitto,

⁴⁷ G. GIORGERINI, *Le grandi battaglie navali da Trafalgar a Okinawa 1805-1945*, Milano, Fabbri, 1981, p. 89.

egli aveva frequentato dapprima un istituto di formazione della Marina giapponese a Yokohama e successivamente un altro a Tokyo. Nel 1871 si era imbarcato brevemente con il grado di guardiamarina sulla pirocorvetta corazzata *Ryujo* e poi era stato inviato in Gran Bretagna per studiare presso l'Università di Cambridge. Durante la permanenza nel Paese europeo egli aveva avuto modo anche di far pratica a bordo di un mercantile e del veliero *Hampshire*, con il quale aveva fatto il giro del mondo in sette mesi. Egli era rimasto in Gran Bretagna fino alla primavera del 1878, in quanto aveva avuto ordine di imbarcarsi come membro dell'equipaggio della pirocorvetta corazzata *Hiei*, costruita dal cantiere britannico Milford Haven di Pembroke per conto della Marina nipponica.

Appena rientrato in Giappone egli aveva avuto la promozione a sottotenente di vascello, si era sposato e alla fine del 1878 era divenuto tenente di vascello. Nel 1879 Togo aveva avuto il grado di capitano di corvetta e l'anno successivo era stato nominato comandante in seconda della pirocorvetta a ruote *Jingei*; nel 1881 egli aveva avuto il medesimo incarico a bordo dell'avviso ad elica *Amagi*, con il quale aveva eseguito rilevamenti idrografici delle coste della penisola coreana. Finalmente nel 1883 egli aveva avuto il comando di un'unità, la cannoniera *Dai Ni Teibo*, e l'anno successivo era stato nominato comandante dell'*Amagi*, con cui era stato inviato in Cina per pattugliare il Fiume Yang-Tze e osservare il conflitto in corso fra la Francia e il Celeste Impero. Nel 1885 Togo era tornato in Giappone ed aveva avuto la promozione a capitano di fregata; egli era stato quindi inizialmente destinato all'Arsenale di Sasebo e poi a Kobe per seguire la costruzione della pirocorvetta ad elica *Yamato*, della quale era divenuto comandante con il grado di capitano di vascello.

Tuttavia, avuto questo prestigioso incarico, egli si era ammalato di tubercolosi e per quattro anni era stato costretto a curarsi rimanendo lontano dalle navi; pienamente ristabilitosi, egli aveva avuto il comando del moderno incrociatore protetto *Naniwa* e tra il febbraio e il maggio del 1893 e poi nell'aprile del 1894 era stato inviato con la sua unità nelle Hawaii per proteggere i giapponesi là residenti. Il 25 luglio successivo, mentre pattugliava le acque coreane, Togo aveva intercettato un piroscifo britannico carico di truppe cinesi e lo aveva attaccato, concorrendo a far scoppiare la guerra fra il suo Paese e il Celeste Impero. Nel febbraio del 1895 egli era stato promosso contrammiraglio e nel marzo del 1896 era divenuto comandante dell'Accademia Navale di Etajima; nel maggio del 1898 aveva avuto il grado di viceammiraglio e nel gennaio del 1899 era stato nominato comandante del Dipartimento Militare Marittimo di Sasebo.

Nel maggio del 1900 egli era divenuto ammiraglio e con questo grado aveva assunto il comando del Dipartimento Militare Marittimo di Maizuru e poi della flotta, incarico che deteneva al momento dell'apertura delle ostilità con la Russia. Togo durante la fase iniziale di questo nuovo conflitto aveva avuto modo di confermare le sue doti di abile comandante e, in vista dell'ormai prossimo arrivo nelle acque del Sol Levante delle unità di Rojestvensky, aveva intensificato specialmente le esercitazioni di tiro.⁴⁸

Il 12 aprile Rojestvensky eseguì un ennesimo carbonamento a circa 60 miglia dalla Baia di Kamranh, dove avrebbe dovuto aspettare l'arrivo della Terza Squadra del Pacifico, ma invece era sua ferma intenzione di non attendere le unità di Nebogatov e di proseguire la navigazione per Vladivostok attraversando lo Stretto di Tsushima e percorrere così le ultime 4.000 miglia in un'unica tappa.

Terminato il rifornimento di carbone egli chiese alle sue navi di riferirgli l'esatta disponibilità di combustibile e con suo grande stupore una di esse, l'*Imperator Alexander III*, denunciò di avere a bordo circa 400 tonnellate di carbone in meno in confronto alle altre corazzate. Era infatti accaduto che il comandante di questa nave, il capitano di vascello Bukhovstov, per vincere il premio che spettava a chi carbonava più rapidamente in mare, nel corso degli ultimi cinque rifornimenti aveva fatto imbarcare ogni volta 80 tonnellate di carbone in meno rispetto a quanto stabilito, cosicché l'autonomia della sua unità era notevolmente inferiore a quella delle altre navi della Seconda Squadra del Pacifico. Questo problema non era risolvibile in quanto le navi carboniere non avevano a bordo altro combustibile da consegnare a Rojestvensky e altre unità rifornitrici non avrebbero raggiunto le navi del viceammiraglio così presto.

Rojestvensky fu quindi costretto ad ancorarsi il 14 aprile nella Baia di Kamranh anche perché alcuni piroscafi noleggiati che avrebbero dovuto rifornirlo erano stati nel frattempo trattenuti in porti neutrali oppure non si azzardavano a raggiungere le navi zariste per paura di essere catturati da unità da guerra nipponiche. Solo quattro navi carboniere della Hamburg-Amerika Linie con circa 30.000 tonnellate di combustibile riuscirono a dar fondo a Kamranh, ma ciò coincise con il profilarsi di complicazioni diplomatiche in quanto il governo nip-

⁴⁸ *Zusetsu Togo Heihachiro me de miru Meiji no Kaigun (Storia illustrata di Togo Heihachiro e della Marina nell'epoca Meiji)*, a cura di I. Tanaka e C. Himuro, Tokyo, Togo Jinjya & Togo Kai, 1995, pp. 1-2, 13-14, 23-24, 31-32. Desidero ringraziare per la traduzione di questo e degli altri testi in lingua giapponese citati nelle note il dottor Hiromasa Kanayama.

ponico protestò veementemente con quello francese per il lungo periodo di tempo concesso alla Seconda Squadra del Pacifico per rimanere nelle sue acque territoriali.

Parigi replicò a Tokyo che il tempo era lo stesso che era stato accordato in precedenza all'incrociatore ausiliario giapponese *America Maru*, che aveva sostato nella medesima baia con la scusa di cercare uno dei cacciatorpediniere della Marina del Sol Levante scomparso dopo la tempesta che aveva infuriato in quelle acque la notte fra il 6 e il 7 marzo.

Tuttavia il contrammiraglio De Jonquières, comandante in seconda della Squadra francese dei mari della Cina, che il 16 aprile a bordo dell'incrociatore protetto *Descartes* aveva dato il benvenuto a Rojestvensky a Kamranh, sei giorni dopo inviò la medesima unità ad intimare, sia pure con molto tatto, alle navi zariste di salpare, cosa che esse fecero il 23 aprile.

La Seconda Squadra del Pacifico riprese così la navigazione con rotta verso nord, mantenendosi a 15 miglia dalla costa annamita, ma poco dopo essa dette fondo nell'insenatura di Van Fong, un piccolo villaggio di pescatori, che sembrava il posto ideale per attendere la Terza Squadra di Nebogatov.

Nel frattempo si era verificato un ammutinamento sulla corazzata *Orel* a causa del tentativo di far cucinare un bue che era stato dichiarato malato, che Rojestvensky fece reprimere duramente. Egli aveva appena sedato questa rivolta che il governatore francese di Nhatrang gli inviò una lettera intimandogli di lasciare Van Fong. La formazione russa pertanto salpò il 3 maggio e di ciò se ne accertò personalmente il contrammiraglio De Jonquières che, a bordo dell'incrociatore protetto *Guichen*, controllò l'ancoraggio ormai deserto. Rojestvensky però, avendo messo da parte qualsiasi scrupolo, dopo che la nave francese se ne fu andata ritornò a Van Fong, dove l'8 maggio seppe che Nebogatov era passato di fronte a Singapore il mattino di tre giorni prima. Rojestvensky pertanto inviò quattro incrociatori protetti incontro alla Terza Squadra del Pacifico per condurla fino a Van Fong ma, appena queste unità si furono allontanate, riapparve De Jonquières costringendo le restanti navi zariste a ripartire e ad aspettare quelle di Nebogatov al largo.

Alle 11.00 del 9 maggio i quattro incrociatori si riunirono alla Seconda Squadra dichiarando di non essere riusciti a rintracciare la formazione russa, ma quasi contemporaneamente fu captata una trasmissione radiotelegrafica inviata dall'incrociatore corazzato *Vladimir Monomakh* alla corazzata *Imperator Nikolai I*, segno inequivocabile che le navi di Nebogatov erano nelle vicinanze.

Rojestvensky si diresse pertanto verso sud e alle 14.00 dello stesso 9 maggio, a 7 miglia da Van Fong, le sue vedette scoprirono la Terza Squadra del Pacifico, che era riuscita a percorrere circa 11.000 miglia in ottantatré giorni di viaggio.⁴⁹

Nebogatov quindi si recò a bordo della *Kniaz Suvorov* per informare il comandante della Seconda Squadra dei particolari della traversata ma, durante quello che sarebbe stato il primo e l'unico incontro in mare dei due ufficiali, Rojestvensky non impartì alcuna disposizione tattica né strategica in vista dell'ormai prossimo scontro con la flotta giapponese.

Il 14 maggio, dopo che le navi di Nebogatov ebbero riparato alla meglio a Port Dayot alcune avarie, la formazione zarista riunita iniziò l'ultimo tratto del suo viaggio. Rojestvensky tuttavia aveva lasciato liberi di recarsi in porti neutrali nove piroscafi ormai vuoti, aveva distaccato gli incrociatori ausiliari *Kuban* e *Terek* per compiere il periplo del Giappone per tentare di ingannare l'avversario sulla rotta che il grosso avrebbe seguito ed infine aveva incaricato altri due incrociatori ausiliari, il *Dniepr* e il *Rion*, di condurre una guerra corsara contro il naviglio mercantile nipponico appoggiandosi al porto di Shanghai.⁵⁰

Rojestvensky, per avere informazioni sulla flotta giapponese, aveva noleggiato diversi piroscafi, alcuni dei quali furono catturati, ma attraverso essi egli venne a sapere che Togo aveva a disposizione trentacinque corazzate ed incrociatori, ventiquattro incrociatori ausiliari e molti caccia e torpediniere e che il grosso si era concentrato a Shikai, vicino a Mesampo, a nord-ovest di Tsushima.

L'ammiraglio giapponese aveva scelto questa località perché avrebbe potuto intercettare le unità zariste dirette a Vladivostok sia nel caso che esse avessero attraversato lo Stretto di Corea, sia se avessero navigato a levante dell'arcipelago nipponico per poi puntare sulla base russa oltrepassando lo Stretto di Tsugaru (posto fra le due grandi Isole giapponesi di Honshu e di Hokkaido) oppure di La Perouse (fra Hokkaido e l'Isola russa di Sakhalin), disseminato di scogli e basifondi, oppure il più settentrionale Stretto di Tartaria (fra Sakhalin e il continente asiatico).

⁴⁹ D. WRAGG, *Snatching Defeat from the Jaws of Victory*, Phoenix Mill, Sutton, 2000, p. 15.

⁵⁰ La Marina russa durante questo conflitto aveva già avuto modo di impiegare unità corsare per insidiare i piroscafi nipponici, sollevando tuttavia serie proteste specialmente da parte della Gran Bretagna, vedi AUSMM, *Raccolta di Base*, busta 188, fascicolo 1: copia della lettera del tenente colonnello Paolo Ruggeri Laderchi al comandante in seconda del Corpo di Stato Maggiore redatta a San Pietroburgo il 15/2 settembre 1904, con n. di protocollo 87 ed avente oggetto "Guerra di crociera".

Rojestvensky avrebbe certamente creato delle difficoltà a Togo se avesse scelto di transitare attraverso uno di questi ultimi tre stretti, specialmente quelli di La Perouse e di Tartaria, perché i giapponesi sarebbero stati obbligati a percorrere centinaia di miglia a velocità sostenuta e ciò li avrebbe fatti giungere allo scontro con gli equipaggi stanchi e le navi provate dalla navigazione ed in più, poiché in questi due bracci di mare sovente si formano fitti banchi di nebbia, vi era pure la possibilità che le unità zariste sarebbero riuscite ad arrivare a Vladivostok senza essere intercettate da quelle avversarie.

Tuttavia Rojestvensky, al momento di salpare da Libau, aveva ricevuto l'ordine dallo zar che prima di raggiungere la base asiatica avrebbe dovuto impegnare in battaglia la flotta giapponese per distruggerla e dare così alla Russia una chiara vittoria della quale aveva estremamente bisogno. Quindi per il viceammiraglio cercare lo scontro con l'avversario era prioritario e la scelta di attraversare lo Stretto di Corea era dovuta al fatto che esso rappresentava la via più breve per Vladivostok e le navi russe sarebbero state in grado di raggiungere questa base senza dover effettuare ulteriori e laboriosi carbonamenti in mare; in più Rojestvensky aveva un carattere fatalista e considerava la battaglia nella quale sarebbe stato coinvolto un "appuntamento con il destino" ed infine era pure profondamente irritato di dover cedere a Biriliev, una volta giunto a Vladivostok, il comando delle navi che aveva condotto per oltre 18.000 miglia superando enormi difficoltà.

Il 25 maggio, mentre la Seconda e la Terza Squadra del Pacifico proseguivano la rotta verso nord, il contrammiraglio Felkerzam morì a bordo della sua nave di bandiera, la corazzata *Oslibia*. Rojestvensky fu profondamente addolorato della perdita di questo valido ufficiale, assai amato dagli equipaggi e, per evitare che essi si demoralizzassero, dette disposizione che la sua morte fosse tenuta segreta; egli tuttavia tralasciò di informare di ciò Nebogatov, che con la morte di Felkerzam sarebbe divenuto il comandante in seconda della formazione navale zarista e questa omissione avrebbe condizionato pesantemente, come fra breve sarà illustrato, lo svolgimento della Battaglia di Tsushima.⁵¹

Alle prime luci del 26 maggio Rojestvensky, alla velocità di 10 nodi, puntò da Wusung verso l'Isola di Quelpart, che doppiò da ovest per poi dirigersi nella parte orientale dello Stretto di Corea passando tra le Isole giapponesi di Tsushima e di Ikishima.

La formazione russa, con le unità sovraccariche di carbone che aveva aumenta-

⁵¹ S. TERESTCHENKO, *La guerre navale russo-japonaise*, cit., p. 408.

to pericolosamente il loro pescaggio, era suddivisa su due lunghe colonne. La linea di fila di dritta era costituita dalla Prima Divisione con le corazzate *Kniaz Suvorov*, *Imperator Alexander III*, *Borodino*, *Orel*, e dalla Seconda Divisione con le corazzate *Osljabia*, *Sissoi Veliki*, *Navarin* e l'incrociatore corazzato *Admiral Nakhimov*.

La linea di fila di sinistra era formata dalla Terza Squadra di Nebogatov con la corazzata *Imperator Nikolai I*, le corazzate guardacoste *General Admiral Graf Apraksin*, *Admiral Seniavin* e *Admiral Ushakov*, seguite dagli incrociatori protetti *Oleg* (con a bordo il contrammiraglio Enquist) e *Aurora* e dagli incrociatori corazzati *Dmitri Donskoi* e *Vladimir Monomakh*; queste ultime due unità avrebbero dovuto proteggere i piroscafi *Irtix*, *Anadir* e *Corea*, la nave officina *Kamchatka*, i rimorchiatori *Russe* e *Svirr* e le navi ospedale *Orel* e *Kastroma*. Nove siluranti erano scaglionate con funzioni di scorta e poi, al momento della battaglia, a gruppi di tre si sarebbero disposte vicino alle navi di bandiera *Kniaz Suvorov*, *Osljabia* e *Imperator Nikolai I* per evacuare gli ufficiali ammiragli e i loro Stati Maggiori in caso di necessità; completavano la formazione la Divisione esploratori con gli incrociatori protetti *Svietlana*, *Jemtchug*, *Izumrud*, lo yacht armato *Almaz* e l'incrociatore ausiliario *Ural*.

Rojstvensky aveva regolato la navigazione del complesso navale zarista in modo da giungere intorno alle 12.00 nello stretto perché temeva gli attacchi delle siluranti nipponiche di notte, ma assai probabilmente sarebbe stato meglio per i russi arrivare in quelle acque all'alba, in modo da trovarvi la nebbia maggiormente fitta ed avvalersi di essa per coprire almeno parte delle 400 miglia che li separavano da Vladivostok, così da ingaggiare il combattimento il più tardi possibile ed aver modo di avvicinarsi alla loro base dove eventuali unità danneggiate avrebbero potuto rifugiarsi con maggior facilità.

Alle 02.45 di sabato 27 maggio le vedette del piroscalo militarizzato giapponese *Shinano Maru* del capitano di vascello Narukawa, appartenente alla Divisione speciale degli incrociatori ausiliari del contrammiraglio Ogura, notarono le luci della nave ospedale russa *Orel*, che si trovava in coda alla formazione di Rojstvensky. Narukawa, non sapendo se questa unità navigasse isolata oppure no, decise di seguirla e, quando si accorse che la *Orel* aveva fatto dei segnali di riconoscimento, comprese che nelle vicinanze dovevano esserci altre navi avversarie.⁵²

⁵² D. WRAGG, *Snatching Defeat from the Jaws of Victory*, cit., p. 16; R. HUMBLE, *Naval Warfare*, cit., p. 169.

Lo *Shinano Maru* serrò quindi le distanze e poco dopo il comandante Narukawa avvistò una decina di unità da guerra e i bagliori delle scorie che fuoriuscivano dai fumaioli di molte altre navi, cosicché egli realizzò di trovarsi nel mezzo della formazione russa. L'incrociatore ausiliario si allontanò, mantenendosi comunque in contatto ottico con l'avversario, e alle 04.45 trasmise il messaggio di scoperta che pervenne nelle mani di Togo un quarto d'ora più tardi. I russi intercettarono la comunicazione partita dallo *Shinano Maru* e il comandante dell'*Ural*, il capitano di vascello Istomin, intelligentemente chiese a Rojestvsky l'autorizzazione a disturbare con il potente apparato radiotelegrafico che aveva a bordo le trasmissioni dell'avversario, ma il viceammiraglio non fu d'accordo.⁵³

Alle 06.30 l'ammiraglio Togo lasciò con il grosso Shikai, dove la sua presenza, come già riportato, era stata correttamente segnalata a Rojestvsky, e fece rotta verso sud-est; mezz'ora dopo l'incrociatore protetto *Idzumi*, posto all'ala sinistra dello schieramento esplorativo assunto dalla Sesta Divisione del contrammiraglio Masamichi Togo, avvistò la flotta zarista a 25 miglia a nord-ovest di Ikishima e ne trasmise la posizione all'ammiraglia di Togo, la corazzata *Mikasa*.⁵⁴

L'*Idzumi*, appoggiato dalle restanti unità della divisione, continuò nelle ore successive a mantenersi sulla destra dei russi segnalandone i movimenti, mentre fra le 09.00 e le 11.00 la Terza Squadra del viceammiraglio Kataoka e la Terza Divisione del parigrado Dewa si posizionarono sulla sinistra delle navi di Rojestvsky.

Alle 11.00 il vecchio incrociatore corazzato *Vladimir Monomakh* abbandonò temporaneamente il suo posto nella formazione per sparare contro l'*Idzumi*, il quale rispose al fuoco e poi si nascose dietro un banco di nebbia.

Alle 11.40 i russi completarono la manovra di schieramento su un'unica fila, che essi avevano lentamente iniziato alle 10.20, senza che di essa ne fosse in-

⁵³ M. DE ARCANGELIS, *La guerra elettronica. Dalla Battaglia di Tsushima ai giorni nostri*, Milano, Mursia, 1981, pp. 16-18.

⁵⁴ Questa unità, che era stata varata in Gran Bretagna nel novembre del 1900, è conservata in Giappone come nave museo, vedi H. JENTSCHURA-D. JUNG-P. NICKEL, *Warship of the Imperial Japanese Navy, 1869-1945*, trad. ingl. a cura di A. Preston e D. Brown, London, Arms and Armour, 1999, pp. 18-19; I. KOZO, *Nihon no Senkan (Corazzate giapponesi)*, I, Tokyo, Grand Prix, 2001, pp. 40-41; L. PAINE, *Ships of the World*, London, Conway Maritime Press, 1997, pp. 336-337.

formato Togo in quanto in quel momento gli incrociatori nipponici avevano perso temporaneamente il contatto visivo con gli avversari.

Alle 12.00, come era prevedibile, la nebbia cominciò a diradarsi e la formazione russa accostò sulla sinistra assumendo la rotta per 13° che puntava dritta su Vladivostok; Rojestvensky, approfittando dell'assenza delle unità nipponiche, al termine della seconda colazione brindò con i suoi ufficiali alla salute dello zar e della zarina in quanto quel giorno ricorreva la loro incoronazione, ma alle 12.30 le sue vedette scoprirono nuovamente le navi giapponesi di prora a sinistra. Egli, temendo che queste unità tentassero un attacco con i siluri oppure gettassero in acqua delle mine galleggianti proprio sulla rotta delle navi russe, emanò il primo dei suoi due unici ordini tattici della giornata, disponendo un'accostata per contromarcia di 90° a dritta, che avrebbe dovuto essere seguita da una seconda accostata ad un tempo di 90° a sinistra.⁵⁵

Se tali manovre fossero state eseguite correttamente, i russi avrebbero presentato, alla probabile linea di fila delle corazzate nipponiche proveniente di prora, una linea di fronte con la possibilità di assumere in seguito il più indicato schieramento e la maggiormente conveniente direttrice di marcia, senza considerare il vantaggio di concentrare il fuoco delle artiglierie contro la nave capofila giapponese che, quasi sicuramente, sarebbe stata l'ammiraglia *Mikasa*.

L'intuizione di Rojestvensky era assai valida, ma egli non aveva tenuto conto della scarsa capacità di compiere manovre in formazione denunciata dalle sue navi già durante le esercitazioni nel Baltico. Infatti la prima accostata, che doveva essere effettuata da tutte le navi, in realtà fu eseguita solo dalle quattro corazzate della Prima Divisione e addirittura essa fu parzialmente sbagliata dalla *Imperator Alexander III*, la seconda della linea di fila, che dopo aver accostato per contromarcia di 90° a dritta, interpretò la seconda accostata ad un tempo di 90° a sinistra come un'altra manovra per contromarcia, seguendo quindi la capofila *Kniaz Suvorov* nelle sue acque.

Lo sbaglio della *Imperator Alexander III* indusse in errore anche la *Borodino* e la *Orel* che la seguivano, con il risultato di dividere nuovamente l'intero schie-

⁵⁵ L'accostata per contromarcia permette il mantenimento della linea di fila, in quanto le unità incolonnate cambiano la rotta in maniera progressiva, ovvero quando si trovano nel punto dove ha manovrato la nave capofila; l'accostata ad un tempo invece comporta il passaggio dalla linea di fila a quella di fronte o viceversa in quanto essa prevede il cambiamento contemporaneo della rotta di ciascuna unità nelle proprie acque.

ramento russo in due linee di fila parallele, con quella di destra costituita dalle corazzate della Prima Divisione e con quella di sinistra composta dalle restanti unità della Seconda e della Terza Squadra del Pacifico. Rojestvensky, convinto della necessità di ricostituire una sola linea di fila, impartì il suo secondo ed ultimo ordine tattico durante la Battaglia di Tsushima dando disposizione che le quattro corazzate manovrassero in modo di rimettersi in testa alla colonna delle navi più deboli, e ciò creò ulteriore disordine e addirittura ad un certo momento comportò la copertura del settore di tiro delle unità da guerra poste nella parte poppiera della formazione.

L'ammiraglio Togo, che non era stato messo al corrente della creazione di un'unica linea di fila zarista alle 11.40 né di questa vergognosa manovra che l'aveva spezzata, alle 13.40 circa quando personalmente poté vedere l'avversario ad una distanza di una decina di miglia, lo trovò suddiviso in due gruppi come gli era stato segnalato in precedenza. Egli quindi con il suo grosso disposto in linea di fila e costituito dalle quattro corazzate *Asahi*, *Fuji*, *Mikasa* e *Shikishima* e dagli otto incrociatori corazzati *Adzuma*, *Asama*, *Idzumo*, *Iwate*, *Kasuga*, *Nisshin*, *Tokiwa* e *Yakumo*, si presentò sulla dritta dei russi, ma prima di arrivare a distanza di tiro attraversò la loro rotta e si portò alle 13.50 sulla sinistra dello schieramento zarista, dove si trovavano le unità di minor valore bellico. Le due formazioni navigarono così di controbordo, cioè una verso l'altra per una decina di minuti e in questo frattempo Togo fece alzare sulla sua ammiraglia il segnale "Z", al quale egli aveva fatto assegnare in precedenza il significato "L'ascesa o la rovina della Patria dipende da questa battaglia. Ciascuno impegni ogni sua forza".⁵⁶

Togo, accorgendosi che le unità russe stavano manovrando per ricomporre un'unica linea di fila e che ben presto essa gli sarebbe rimasta di poppa, decise di assumere una rotta identica a quella dell'avversario, mantenendosi sulla sua sini-

⁵⁶ Questo segnale era assai simile al famoso "England expects that every man will do his duty" che il viceammiraglio britannico Horatio Nelson fece alzare con una lunga teoria di bandiere sul vascello *Victory* il 21 ottobre 1805 poco prima dell'inizio della Battaglia di Trafalgar combattuta dalle sue navi contro quelle francesi e spagnole poste agli ordini dell'ammiraglio Pierre Villeneuve, vedi M. GEMIGNANI, *Il lungo cammino che portò a Trafalgar*, in "Rivista Storica", VIII (1995), 10, p. 32. Il medesimo segnale di Togo con la bandiera "Z" sarebbe stato fatto innalzare dall'ammiraglio giapponese Chuichi Nagumo sulla portaerei *Akagi* al momento del decollo della prima ondata di velivoli che avrebbero attaccato la base statunitense di Pearl Harbor nelle Hawaii la mattina del 7 dicembre 1941, vedi A. SANTONI, *Storia generale della guerra in Asia e nel Pacifico (1937-1945)*, I, Modena, STEM Mucchi, 1977, p. 131.

stra, così da essere in grado di frustare i tentativi che Rojestvensky avrebbe fatto per aprirsi la via sino a Vladivostok.

L'ammiraglio nipponico avrebbe potuto attuare questa manovra in un paio di modi correndo ben pochi rischi: il primo di essi sarebbe consistito nell'ordinare l'inversione di rotta ad un tempo facendo diventare l'incrociatore corazzato *Nisshin* il capofila e la corazzata *Mikasa* la serrafile della colonna giapponese, oppure avrebbe potuto approfittare della sua superiore velocità per effettuare un'accostata per contromarcia di 180° verso l'esterno mantenendosi fuori tiro.⁵⁷

Togo invece alle 14.05 decise di eseguire quest'ultimo cambiamento di direzione verso l'interno, serrando quindi le distanze con i russi. Questa rischiosissima manovra, fatta leggermente a proravia del traverso delle navi zariste, durò quasi cinque minuti, durante i quali le unità di Togo sfilarono una dopo l'altra di fronte ai cannoni avversari, coprendo inoltre con le loro sovrastrutture il campo di tiro delle altre navi giapponesi che dovevano ancora cominciare la conversione. Rojestvensky perse così l'occasione favorevolissima di serrare subito le distanze e di concentrare il fuoco delle sue unità su ciascuna nave avversaria che terminava la manovra, con la sicurezza di non essere a loro volta bersagliate dalle unità nipponiche dell'altro braccio della "U" in quanto coperte dalle proprie

⁵⁷ Il *Nisshin* e il gemello *Kasuga* erano stati costruiti nei Cantieri Ansaldo di Sestri Ponente originariamente per la Marina argentina con i nomi di *Mariano Moreno* e di *Bernardino Rivadavia*, cambiati al momento del varo rispettivamente in *Roca* e in *Mitra*, che poi li aveva ceduti a quella nipponica. Essi erano simili ai tre della classe "Giuseppe Garibaldi" che prestarono servizio nella Regia Marina italiana e che furono impiegati nel corso della Guerra di Libia e della Prima Guerra Mondiale, durante la quale l'unità capoclasse fu affondata dal sommergibile austro-ungarico *U 4* il 18 luglio 1915, vedi E. BAGNASCO-A. RASTELLI, *Le costruzioni navali italiane per l'estero*, supplemento a "Rivista Marittima", CXXIV (1991), 12, pp. 19-20, 110-111; G. GIORGERINI-A. NANI, *Gli incrociatori italiani 1861-1975*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1976, pp. 301-320; M. GEMIGNANI, *Considerazioni sull'impiego dei sommergibili nel Primo Conflitto Mondiale*, in "Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare", XII (1998), 2, p. 160.

Il *Nisshin* e il *Kasuga* avevano avuto modo di combattere anche nella Battaglia del Mar Giallo del 10 agosto 1904 e un dipinto di Reiji Jitsuka che li ritrae in azione, impreziosito da una cornice ricavata dal legno del ponte della corazzata *Mikasa*, fu donato nel 1974 dall'ammiraglio Kunihiro Saito a nome del capo di Stato Maggiore della Marina giapponese all'ammiraglio Gino De Giorgi, capo di Stato Maggiore di quella italiana. Il quadro è esposto attualmente nella Sala Storica dell'Accademia Navale di Livorno, vedi M. GEMIGNANI, *L'ufficiale della Marina Militare: una professione con tradizioni antiche*, in *Sapori e mestieri toscani*, a cura di V. Serino e L. Maccari, Siena, Lions Club International, 2004, p. 77.

sezionarie, senza inoltre tener conto che i colpi lunghi sparati dai russi avrebbero potuto colpire i bastimenti avversari che seguivano quello di volta in volta preso di mira.

Solo alle 14.08, quando ormai i giapponesi stavano per completare questa manovra, la *Kniaz Suvorov* aprì il fuoco ad una distanza stimata di 7.826 metri, che tendeva progressivamente a ridursi per le rotte un po' convergenti assunte dalle due formazioni. I russi quindi sparavano verso prora sulla loro sinistra perché i nipponici, con la loro velocità superiore di circa 5 nodi, li sopravanzavano sempre di più in quanto era intenzione di Togo di tagliare loro la "T" con la sua linea di fila. Questa manovra era quella più classica al tempo della vela, quando le navi avevano quasi tutto l'armamento concentrato sulle fiancate e con un limitatissimo settore di brandeggio. Dopo che nella seconda metà del XIX secolo i cannoni avevano cominciato ad essere installati in torri girevoli, il taglio della "T" aveva perso parte della sua importanza, ma continuava comunque a garantire un buon vantaggio a chi, ponendosi di traverso rispetto alla linea di fila avversaria, poteva impiegare il maggior numero di cannoni in quanto le navi più grandi mantenevano l'armamento secondario in batteria, cioè lungo i fianchi.

Alle 14.10 le unità di Togo terminarono la conversione e a loro volta iniziarono il tiro contro i russi, concentrandolo contro la *Kniaz Suvorov* e l'*Oslibia*, rispettivamente le capofila della colonna di dritta e di quella di sinistra, in base al già ricordato sistema impiegato con successo durante la Battaglia dello Yalu contro i cinesi e consistente nel dirigere il fuoco sulle navi che di volta in volta si sarebbero trovate in testa alle linee di fila avversarie. Le unità zariste, al contrario, penalizzate dalla scarsa velocità, da parte loro non potevano fare altrettanto perché la *Mikasa* era molto più sopravanzata rispetto alla testa della linea di fila di Rojstvensky ed inoltre le sovrastrutture delle navi russe che erano nelle prime posizioni impedivano a quelle che seguivano di sparare verso prora. Per questo motivo le unità maggiormente arretrate furono costrette a prendere di mira le navi di coda della linea di fila giapponese e alle 14.27 quelle di Nebogatov centrarono con tre proietti l'incrociatore corazzato *Asama*, il penultimo della formazione nipponica, che fu costretto ad uscire dalla linea di fila per un'avaria al timone.

Tre minuti dopo fu la *Mikasa* ad incassare un colpo da 305 millimetri nella parte posteriore della plancia. Questo proietto forse avrebbe potuto far volgere l'esito dello scontro a favore dei russi in quanto le schegge raggiunsero il gruppo di ufficiali che attorniava Togo, ferendone due, mentre l'ammiraglio riportò sol-

tanto una lievissima lesione ad una gamba. Quasi contemporaneamente le navi di Nebogatov registrarono un altro paio di successi contro gli incrociatori corazzati nipponici, mettendo fuori uso la torre prodiera del *Yakumo* e danneggiando il *Nisshin*, a bordo del quale rimase ferito il viceammiraglio Misu.

Questi iniziali colpi a segno dei russi furono una sorpresa, tanto più che essi erano attribuibili alle tanto vituperate navi della Terza Squadra del Pacifico, ma l'andamento dello scontro sarebbe mutato entro breve tempo perché le unità giapponesi avevano individuato la distanza telemetrica reale e ciò aveva permesso loro di aggiustare il tiro, mentre la superiore velocità le faceva uscire progressivamente dal settore battuto dalle vecchie navi in coda alla colonna zarista.⁵⁸

Le due formazioni avversarie risultavano quindi disposte su archi di cerchio paralleli: i russi mostravano la parte convessa mentre i nipponici quella concava. Esse originariamente erano avanzate verso nord-est, poi avevano accostato più a oriente perché Rojestvensky, al fine di evitare di subire il taglio della "T", cominciò a piegare sulla dritta, obbligando Togo a seguire un'analoga rotta per mantenersi parallelo ai russi e poiché l'arco di cerchio che i giapponesi dovevano percorrere aveva un raggio maggiore di quello avversario, risultò che il vantaggio offerto dalla loro superiore velocità era in parte annullato.

Nel frattempo la *Kniaz Suvorov* aveva cominciato ad essere centrata da granate di grosso e medio calibro, che impiegavano per la prima volta la *shimose*, una sostanza che combinata con un altro esplosivo inventato da un colonnello statunitense, al momento dell'esplosione produceva una fumata nero-verdastra densa di gas corrosivi ed asfissianti che rendeva quasi impossibile al personale permanere nei locali dove il proietto era detonato.⁵⁹

Fra i primi colpi che raggiunsero la nave ammiraglia ve ne furono un paio che centrarono la torre di comando e, sebbene non riuscirono a perforarla, le loro schegge uccisero il timoniere, il primo direttore del tiro e ferirono leggermen-

⁵⁸ Per i dati e i commenti sull'impiego dei telemetri in dotazione alle navi russe e a quelle nipponiche che si scontrarono a Tsushima vedi M. SANTARINI, *La misura della distanza in mare prima dell'avvento del radar*, in "Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare", IX (1995), 2, pp. 131-133.

⁵⁹ G. SANTI MAZZINI, *La tecnologia militare marittima dal 1776 al 1916*, I, Sanremo, Pharos, 1994, p. 5; per un dettagliato studio dell'epoca relativo ai proietti caricati con la *shimose* vedi AUSMM, *Raccolta di Base*, busta 188, fascicolo non numerato: "Descrizione della spoletta giapponese per granate perforanti cariche ad alto esplosivo".

te il capitano di vascello Ignatius comandante della corazzata e lo stesso Rojestvensky.

Le due granate inoltre distrussero i tubi portavoce, interrompendo così le linee di comunicazione interne, mentre un altro paio di proietti devastarono l'infermeria, provocando una strage fra il personale medico e i feriti che vi erano ricoverati, e sconquassarono gli alloggi degli ufficiali causando anche un incendio.

Dopo aver iniziato il tiro impiegando granate a frammentazione, che avevano causato danni anche alle sovrastrutture, agli alberi e decimato il personale che si trovava allo scoperto, i giapponesi cominciarono ad utilizzare munizionamento perforante: in rapida sequenza due proietti penetrarono nella torre poppiera di grosso calibro della *Kniaz Suvorov* ed un terzo aprì una falla all'altezza della linea di galleggiamento. Altri colpi centrarono le sovrastrutture e, per un incendio divampato nella sua parte posteriore, la torre di comando divenne inabitabile per il forte calore.

Rojstvensky, che aveva riportato ferite alla testa e alla schiena, alle 14.30 fu costretto con il suo Stato Maggiore a trasferirsi nel posto di comando inferiore, ma anch'esso era surriscaldato e quindi il viceammiraglio decise di raggiungere la stazione di comando poppiera. Tuttavia, mentre il gruppo di ufficiali si trovava a centronave, le schegge di un nuovo proietto nipponico che aveva colpito la *Kniaz Suvorov* raggiunsero Rojestvensky, tagliandogli un nervo principale della gamba sinistra e paralizzandogli il piede.⁶⁰

La corazzata, coperta di incendi e centrata in rapida successione da altre granate, una delle quali danneggiò il timone, alle 14.45 fu costretta ad accostare sulla dritta per uscire dalla linea di fila.

Pochi minuti prima anche l'*Oslibia*, con ancora a bordo la salma di Felkerzam, era stata costretta ad abbandonare il suo posto di capofila della colonna di sinistra russa. Questa corazzata infatti era stata colpita all'inizio del combattimento da un proietto alla linea di galleggiamento presso la paratia di prora. Dalla falla l'acqua invase il primo e il secondo compartimento prodiero e, attraverso delle fessure, penetrò anche nella santabarbara di prora dove erano stivati i proietti da 152 millimetri e nel compartimento sottostante la torre di grosso calibro.

Alcuni membri dell'equipaggio tentarono di tamponare la falla, ma ciò non fu possibile a causa del rollio della nave. Solo la terza paratia di prora resistette

⁶⁰ A. RASTELLI, *Le grandi battaglie navali del XX secolo*, Milano, Mondadori, 1996, p. 16.

alla pressione dell'acqua, ma quest'ultima riuscì comunque ad allagare i più bassi locali dei tubi lanciasiluri e delle dinamo. A complicare la stabilità della corazzata concorse un altro proietto giapponese, che perforò la carboniera numero 10 permettendo all'acqua di penetrare nel deposito munizioni di riserva.

A questo punto lo sbandamento dell'*Oslibia* sulla sinistra e il suo appruamento aumentarono in maniera pericolosa e, per tentare il bilanciamento, fu dato ordine di riempire d'acqua il deposito munizioni di dritta. Tale operazione tuttavia procedette assai lentamente, a causa del piccolo diametro delle tubature di compensazione, mentre la nave continuava ad essere colpita dalle cannonate, tre delle quali danneggiarono gravemente la torre prodiera di grosso calibro e uccisero quasi tutto il personale che si trovava al suo interno.

Poiché lo sbandamento dell'*Oslibia* proseguiva inesorabilmente, non bastando l'operazione di bilanciamento, l'acqua cominciò a penetrare al suo interno anche attraverso le aperture della batteria inferiore, che non potevano essere chiuse poiché molti sportelli erano stati danneggiati. Il colpo di grazia fu assestato alla nave russa dalla corazzata nipponica *Asahi*, che la centrò nuovamente al galleggiamento. L'*Oslibia* uscì quindi dalla linea di fila notevolmente sbandata sulla sinistra e alle 15.05 si capovolse affondando con buona parte dell'equipaggio, compreso il suo comandante, il capitano di vascello Baer, e risultando così la prima nave persa dai russi durante la Battaglia di Tsushima.⁶¹

A questo punto il contrammiraglio Nebogatov, essendo l'ufficiale di grado più elevato, avrebbe dovuto prendere il posto di Rojestvensky dato che quest'ultimo era impossibilitato ad esercitare il comando, ma egli non aveva avuto alcuna comunicazione riguardante le condizioni del suo superiore né di quelle di Felkerzam, vicecomandante della formazione russa. Nebogatov infatti, anche se poteva rendersi conto otticamente dei danni riportati dalla *Kniaz Suvorov* e dell'avvenuto affondamento dell'*Oslibia*, non aveva modo di sapere se Rojestvensky e Felkerzam erano ancora in vita, in quanto avrebbero potuto lasciare le loro due corazzate e trasbordare su altre navi e quindi non prese alcuna iniziativa.

Pertanto a condurre la formazione zarista si trovò la corazzata *Imperator Alexander III* del capitano di vascello Bukhovstov, divenuta capofila della colon-

⁶¹ E. B. DE SAINT PIERRE, *La Battaglia di Tsushima secondo la narrazione dei superstiti*, Roma, Marchesi, 1924, pp. 7-9; G. GIORGERINI, *Le grandi battaglie navali da Trafalgar a Okinawa 1805-1945*, cit., pp. 94-95.

na di sinistra dopo che la *Kniaz Suvorov* che la precedeva era stata costretta ad uscire dalla linea di fila.

Alle 15.00 l'*Imperator Alexander III* accostò di 90° a sinistra facendo rotta verso nord perché il suo comandante voleva passare di poppa alla formazione di Togo ed effettuare un taglio della "T" bersagliando gli incrociatori corazzati che si trovavano in coda alla linea di fila nipponica.

Togo però intuì la manovra di Bukhovstov e la eluse ordinando alla Prima Divisione di invertire la direzione con un paio di successive accostate ad un tempo sulla sinistra di 90° ciascuna. Pertanto la linea di fila giapponese, con il *Nisshin* in testa e la *Mikasa* in coda, tagliò di nuovo la rotta verso nord dei russi, i quali furono costretti a piegare alle 15.10 verso levante e subito dopo verso sud, serrati da vicino dagli incrociatori corazzati nipponici che nel frattempo si erano distaccati dalla formazione di Togo.

Le navi russe alle 15.40 tentarono nuovamente di puntare verso settentrione passando di poppa alla linea di fila giapponese, che si era leggermente allontanata a causa della rotta di controbordo. Togo fu allora costretto ad eseguire un'altra inversione di marcia con un paio di accostate ad un tempo a sinistra e si riportò con la sua *Mikasa* nuovamente in testa per tagliare la rotta all'avversario. In questo modo anche il secondo tentativo russo di dirigersi a nord fu frustato e la rotta delle due formazioni che navigavano parallele divenne di nuovo per nord-est.

Alle 16.00 la corazzata *Sissoi Veliki* dovette abbandonare la linea di fila zarista per tentare di spegnere un incendio di ragguardevoli proporzioni e per sparare contro alcuni incrociatori protetti nipponici che stavano manovrando per isolare il convoglio dei piroscafi. La corazzata poco dopo rientrò nella formazione, quando questa aveva cominciato ad accostare leggermente verso est.

Quasi nello stesso momento fu la volta della corazzata *Imperator Alexander III* ad abbandonare temporaneamente la colonna a causa dei danni che aveva subito per il fuoco concentrato giapponese diretto contro di essa nel periodo durato circa un'ora nel quale era stata alla testa della linea di fila russa. La funzione dell'*Imperator Alexander III* fu pertanto presa dalla corazzata *Borodino* del capitano di vascello Serebrenikov, che dovette evitare anche il lancio di siluri da parte dell'avversario.

Serebrenikov, per scongiurare questo nuovo pericolo e sottrarsi all'ennesimo tentativo di avvolgimento della testa della colonna zarista, alle 16.35 si diresse verso sud e, grazie alla foschia, riuscì a far perdere le proprie tracce sia alle coraz-

zate di Togo, sia agli incrociatori corazzati del viceammiraglio Kamimura che, per tentare di riprendere il contatto con i russi, si spinsero anch'essi a sud fin quasi a Okinoshima.

La formazione zarista in quel momento avrebbe avuto la possibilità di accostare nuovamente verso nord per raggiungere Vladivostok, senza che i giapponesi potessero continuare ad arrecarle danni, ma proprio quando sembrava che la manovra di Serebrenikov stesse per avere successo, essa fu avvistata dagli incrociatori protetti nipponici.

Questi ultimi, appartenenti alle divisioni dei viceammiragli Dewa e Uryu, alle 14.00 erano stati infatti inviati da Togo per attaccare le similari unità avversarie del contrammiraglio Enquist che erano in coda allo schieramento russo e che poco prima dell'inizio dello scontro si erano spostate leggermente ad oriente per scortare i mercantili.

Gli incrociatori protetti *Jemtchug*, *Izumrud*, *Svietlana*, lo yacht armato *Almaz* e l'incrociatore ausiliario *Ural* tentarono di difendere i piroscafi dalle sopraggiungenti unità nipponiche che si avvicinavano di contro bordo sulla loro sinistra, ma la loro azione fu in parte frustrata dal fatto che i comandanti dei piroscafi non avevano il codice dei segnali di combattimento e così erano impossibilitati a comprendere gli ordini che venivano loro impartiti dalle navi che li scortavano.

Le unità nipponiche, avvalendosi della confusione che si era venuta a creare nella coda della formazione zarista, l'attraversarono di poppa portandosi sulla dritta dello schieramento avversario all'altezza dei mercantili e degli incrociatori protetti, contro i quali iniziarono un tiro celere che dopo circa mezz'ora obbligò le navi russe ad uscire dalla linea di fila e a sparpagliarsi, senza avere più un obiettivo comune.

Ad esempio il *Jemtchug* e lo *Izumrud* si avvicinarono alla danneggiata corazzata *Kniaz Suvorov* per difenderla dagli attacchi delle siluranti nipponiche e, durante questa azione, il primo di questi due incrociatori fu colpito dal fuoco avversario e, mentre tentava di disimpegnarsi, fu speronato a poppa dal sopraggiungente *Ural* riportando serie avarie.⁶²

Poco dopo anche il mercantile *Anadir* per un errore di manovra speronò il

⁶² I danni sarebbero stati ancora più seri se sul *Jemtchug* fosse esplosa la testata di un siluro pronto al lancio che si era staccata al momento dello speronamento, vedi A. SANTONI, *La Battaglia di Tsushima*, cit., p. 92.

rimorchiatore *Russ*, che affondò con parte dell'equipaggio, mentre un proietto giapponese colpì lo *Svietlana* sotto la linea di galleggiamento, che ne causò l'apruamento e lo obbligò a ridurre la velocità a 15 nodi.

Nebogatov, di propria iniziativa, aveva nel frattempo diretto con le sue navi verso sud per proteggere la *Kniaz Suvorov* e l'arrivo di questa formazione nelle acque dove si stava svolgendo il combattimento tra gli incrociatori concorse a risollevarne l'andamento a favore dei russi.

Infatti l'incrociatore protetto *Kasagi*, nave di bandiera del viceammiraglio Dewa, fu presto centrato alla linea di galleggiamento, imbarcò una notevole quantità d'acqua e dovette allontanarsi scortato dall'incrociatore protetto *Chitose*, che a un certo punto fu addirittura costretto a prenderlo a rimorchio per condurlo in salvo nella Baia di Aburaya, dove sarebbe giunto alle 18.00.

Gli altri incrociatori di Dewa continuarono a combattere passando temporaneamente agli ordini di Uryu, ma il loro comandante, non volendo rimanere lontano dal combattimento, appena possibile trasbordò dal *Kasagi* sul *Chitose* e si diresse di nuovo verso Tsushima e ciò fu un bene perché nel frattempo anche l'incrociatore protetto *Naniwa*, nave di bandiera di Uryu, era stato danneggiato seriamente dai russi e costretto a disimpegnarsi, sorte toccata anche al sezionario *Takachiho*.

Quando sembrava che gli incrociatori zaristi stessero conseguendo una vittoria su quelli nipponici, questi ultimi furono appoggiati da quelli corazzati di Kamimura, che si separarono nuovamente dalle navi della Prima Divisione di Togo dirigendosi a sud. Alle 17.30 l'arrivo di queste forze giapponesi costrinse il contrammiraglio Enquist ad accostare rapidamente verso nord-est, finendo in questo modo nei pressi della coda della Prima Divisione, che colse l'occasione per aprire il fuoco contro i russi, i quali persero l'*Ural* ripetutamente colpito dalle granate sparate dagli incrociatori corazzati *Kasuga* e *Nisshin*.

Le unità zariste, per tentare di allontanarsi, accostarono verso nord-ovest e si ricongiunsero alle 17.50 circa alle superstiti loro corazzate, che si dirigevano nella medesima direzione fin dalle 17.05, ma tale manovra risultò fatale ai russi perché permise all'ammiraglio Togo di riprendere il contatto visivo e successivamente anche balistico con il grosso avversario di cui, come già ricordato, aveva perso le tracce dopo l'accostata verso sud dei russi effettuata alle 16.35.

Comunque una decina di minuti più tardi, intorno alle 18.00, il viceammiraglio Nebogatov finalmente ricevette un messaggio da parte di Rojestvensky, che gli fu trasmesso a voce e con il proiettore dal cacciatorpediniere *Blestyashchi*,

che si era avvicinato alla sua nave di bandiera *Imperator Nikolai I*.

La comunicazione era molto concisa in quanto si limitava all'ordine di dirigersi a Vladivostok, cosicché Nebogatov da parte sua fece segnalare alle altre navi russe di seguirlo e continuò la rotta precedentemente assunta.

Le corazzate giapponesi, avendo serrato le distanze, si disposero parallelamente sulla dritta delle unità zariste, contro le quali aprirono il fuoco causando nuovi danni specialmente alla già provata *Imperator Alexander III*, che alle 18.20 rallentò ed uscì dalla linea di fila, per poi affondare capovolgendosi alle 18.55.⁶³

Il tiro nipponico si concentrò quindi sulla *Borodino*, divenuta la nuova capofila della formazione russa, e alle 19.10 una salva della corazzata *Fuji* la colpì presso la prima torre laterale da 152 millimetri. La *Borodino* fu sconquassata da un'enorme esplosione e, sbandata sulla dritta, si inabissò rapidamente e del suo equipaggio di circa novecento uomini soltanto uno fu salvato alcune ore più tardi da un cacciatorpediniere nipponico.⁶⁴

Pochi minuti prima anche la nave officina *Kamchatka*, che si era avvicinata alla *Kniaz Suvorov* per difenderla dagli attacchi giapponesi, fu affondata dagli incrociatori avversari, mentre contemporaneamente alcune torpediniere nipponiche tentavano di portarsi a distanza di lancio da quella che era stata l'ammiraglia della formazione zarista. Infatti a bordo di essa non vi era più Rojestvensky, che intorno alle 17.00, insieme al suo Stato Maggiore, era stato trasferito semicosciente sul caccia *Buini*, che aveva imbarcato anche duecentosettanta superstiti dell'*Oslibia* e che, mentre era affiancato alla *Kniaz Suvorov*, fu colpito da una cannonata destinata alla corazzata.

La *Kniaz Suvorov*, nonostante fosse rimasta con un unico cannone efficiente, si difese bravamente sino a che le torpediniere giapponesi della squadriglia comandata dal capitano di fregata Fujimoto l'attaccarono da più direzioni, colpendola con alcuni siluri che la fecero colare a picco alle 19.20, cinque minuti dopo che il sole era tramontato.⁶⁵

Togo, soddisfatto per i risultati conseguiti nella fase diurna dello scontro, de-

⁶³ Fra i membri dell'equipaggio di questa nave non vi furono superstiti, vedi V. M. TOMITCH, *Warships of the Imperial Russian Navy*, cit., p. 18.

⁶⁴ *Ivi*, pp. 18-19; E. B. DE SAINT PIERRE, *La Battaglia di Tsushima secondo la narrazione dei superstiti*, cit., pp. 10-12.

⁶⁵ *Ivi*, pp. 9-10 ; R. DE BALINCOURT, *L'agonie d'un Cuirassé*, Paris, Challamel, 1908, pp. 140-141.

cise di concentrare il grosso della flotta nelle Isole Ulneung per farlo entrare nuovamente in azione la mattina successiva, in quanto durante la notte il compito di attaccare il provato avversario sarebbe spettato solo alle siluranti.

Nebogatov, da parte sua, aveva continuato a navigare verso Vladivostok con la sua *Imperator Nikolai I* in testa alla formazione russa, con a sinistra l'incrociatore protetto *Izumrud* e seguita dalla corazzata *Orel*, dalle corazzate guardacoste *Admiral Seniavin* e *General Admiral Graf Apraksin*, a distanza vi erano in colonna la vecchia corazzata *Sissoi Veliki*, la corazzata guardacoste *Admiral Ushakov*, la nave di linea *Navarin* e l'incrociatore corazzato *Admiral Nakhimov*.

Al tramonto il contrammiraglio zarista, per tentare di confondere i giapponesi sulle sue reali intenzioni, accostò verso sud-ovest e poi con il buio mutò nuovamente rotta puntando a nord-est. Egli inoltre, temendo che i giapponesi avrebbero attaccato le sue navi impiegando le siluranti, per ridurre le possibilità che esse fossero individuate dall'avversario, impartì l'ordine di non utilizzare i proiettori in quanto secondo lui l'unica valida difesa contro le torpediniere di notte era di non farsi individuare mantenendo il completo oscuramento. Questa idea tuttavia non era condivisa da Rojestvensky, che in precedenza aveva disposto che se un'unità avesse ritenuto di essere oggetto di un attacco da parte di siluranti, doveva impiegare i proiettori per illuminare l'avversario per accecarlo e per consentire contemporaneamente il corretto puntamento dei propri cannoni.

Accadde quindi che nonostante le cinquantotto siluranti impiegate dai nipponici per insidiare le navi zariste nella notte fra il 27 e il 28 maggio e l'elevato coraggio dimostrato dagli equipaggi del Sol Levante, che in certi casi giunsero fino a 20 metri dalla nave zarista che volevano attaccare, le perdite riportate dai russi furono abbastanza contenute, in quanto furono danneggiate la corazzata *Sissoi Veliki*, l'incrociatore corazzato *Admiral Nakhimov* e il piroscafo *Irtix*, mentre solo la nave da battaglia *Navarin* fu affondata da quattro siluri.⁶⁶

I giapponesi, da parte loro, non furono in grado di coordinare gli attacchi, tanto che i caccia *Akatsuki*, *Harusame*, *Ikazuchi* e *Yugiri* e le torpediniere *Sagi*, *33* e *68* riportarono avarie per essere entrate in collisione fra loro, mentre il tiro dei russi causò l'affondamento della *34*, della *35* e della *69*.

⁶⁶ Dei seicentonovanta uomini imbarcati su quest'ultima unità soltanto tre furono recuperati dai giapponesi, vedi M. NISHIMURA-T. MATSUKI-T. INOUE-M. AOYAMA-T. INAMOTO-H. SUMOTO, *Nihonkai Kaisen (Battaglie del Mar del Giappone)*, Tokyo, Futabasha, 2004, pp. 102-105; V. M. TOMITCH, *Warships of the Imperial Russian Navy*, cit., pp. 67-68.

All'alba del 28 maggio Togo aveva fatto riunire la quasi totalità delle sue forze nelle acque delle Isole Ulneung, dove alle 05.20 fu informato che gli incrociatori del viceammiraglio Kataoka avevano avvistato il grosso di Nebogatov, che comprendeva le corazzate *Imperator Nikolai I*, *Orel*, le corazzate guardacoste *General Admiral Graf Apraksin*, *Admiral Seniavin* e l'incrociatore *Izumrud*, mentre le altre unità si erano disperse.⁶⁷

L'ammiraglio Togo, deciso a continuare il combattimento per annientare l'avversario, si diresse con la propria Divisione e con quella di Kamimura verso levante per tagliare la ritirata ai russi, mentre gli incrociatori del contrammiraglio Togo e del viceammiraglio Uryu iniziarono l'aggiramento di poppa della linea di fila di Nebogatov.

Quest'ultimo, appena scorse gli incrociatori nipponici che stavano eseguendo tale manovra, tentò di serrare le distanze per colpirli con la propria artiglieria, ma le unità giapponesi, sfruttando la superiore velocità, riuscirono a mantenere il contatto ottico senza entrare nel raggio di tiro dei cannoni delle navi zariste.

Guidato dalle indicazioni dei suoi incrociatori, l'ammiraglio Togo poté avvicinarsi alle unità avversarie, cosicché alle 10.00 le cinque navi di Nebogatov, mentre si trovavano a quasi 18 miglia a sud di Takeshima, furono circondate da ventisette unità nipponiche.

Alle 10.30 circa, da una distanza di poco più di 10.000 metri, l'incrociatore corazzato *Kasuga* aprì il fuoco, imitato immediatamente dalle altre navi. Seguendo anche in questo caso la tattica di concentrare il tiro sulla unità capofila avversaria, la *Imperator Nikolai I* fu subito raggiunta da un proietto al galleggiamento, con irruzione d'acqua nella sala macchine e interruzione dell'erogazione dell'energia elettrica, mentre un'altra granata causò gravi danni alle sovrastrutture.

Nebogatov dette quindi ordine di sparare contro le navi avversarie ma il direttore del tiro della sua ammiraglia, il tenente di vascello Pelikanov, lo informò che le unità nipponiche si trovavano fuori della portata dei cannoni della *Imperator Nikolai I*. Nebogatov tentò di avvicinarsi all'avversario e poter così impiegare proficuamente le proprie artiglierie, ma anche in questo caso i giapponesi, avvalendosi della loro maggiore velocità, si tennero costantemente oltre la gittata dei russi.

⁶⁷ R. HOUGH, *La flotta suicida (1904-1905)*, cit., pp. 232-233.

A questo punto Nebogatov si rese conto che continuare a combattere sarebbe stato inutile, in quanto gli avversari erano in grado di colpire le sue navi senza che esse potessero né difendersi né fuggire, ed inoltre se avesse deciso di autoaffondarle, avrebbe causato la morte di buona parte dei loro equipaggi in quanto quasi tutte le imbarcazioni di salvataggio erano state danneggiate durante i combattimenti. Egli quindi fece riunire gli ufficiali del suo Stato Maggiore e, ascoltato il loro parere, prese la decisione di arrendersi; pertanto egli fece alzare a riva la bandiera bianca ma i nipponici, temendo un tranello, continuarono a sparare provocando altre vittime. Il contrammiraglio fece anche abbassare la bandiera di combattimento bianca con la croce di Sant'Andrea azzurra e la sostituì con quella del Sol Levante e con il segnale internazionale "XGH", che significava "ci arrendiamo e chiediamo di trattare la resa".

Tuttavia non tutti gli ufficiali della *Imperator Nikolai I* furono d'accordo con la decisione di Nebogatov e due di essi, i tenenti di vascello Cedverukin e Samio, addirittura cercarono di aprire i kingston per autoaffondare la nave, ma furono fermati da altri ufficiali.⁶⁸ Anche il capitano di fregata Fersen, comandante dell'incrociatore *Izumrud*, non volle arrendersi e approfittò dell'elevata velocità che poteva sviluppare la sua nave per rompere l'accerchiamento delle unità nipponiche e puntare verso Vladivostok, inutilmente inseguito dapprima da quattro incrociatori del contrammiraglio Togo e poi da uno del viceammiraglio Dewa.

L'*Izumrud* tuttavia alle 01.30 del 30 maggio, a causa della nebbia, avrebbe urtato contro alcuni scogli presenti nella Baia di Vladimir, a breve distanza dalla base russa e il capitano di fregata Fersen, per evitare che i giapponesi potessero catturare l'incrociatore, lo avrebbe fatto autoaffondare dopo aver evacuato l'equipaggio.

L'ammiraglio Togo tuttavia non sospese il fuoco neppure di fronte ai chiari messaggi di resa di Nebogatov, fino a quando dopo una decina di minuti il contrammiraglio Kato gli fece notare che quell'azione era contraria alle regole contemplate nel "Bushido", il codice d'onore dei samurai. Solo allora il comandan-

⁶⁸ Un caso quasi analogo accadde anche a bordo della *Orel* dopo che questa, attenendosi agli ordini di Nebogatov, si era arresa. Infatti mentre la corazzata, ormai in mano ai giapponesi, era in rotta verso il porto nipponico di Maizuru, alcuni ufficiali russi che non erano disposti ad accettare l'onta della capitolazione cercarono di introdursi in un deposito munizioni della nave per farla esplodere, ma furono sorpresi da un picchetto avversario e immediatamente fucilati in coperta sotto gli occhi degli altri membri dell'equipaggio, vedi F. THIESS, *Tsushima*, trad. it. a cura di G. Frizzi, Torino, Einaudi, 1966, p. 405.

te della flotta nipponica impartì l'ordine di sospendere il fuoco e fece chiamare una torpediniera per comunicarle le condizioni di resa che dovevano essere presentate a Nebogatov.

La torpediniera quindi si discostò dalla *Mikasa* e si recò sottobordo alla *Imperator Nikolai I* sulla quale salirono due ufficiali della Marina nipponica; uno di essi, il capitano di vascello Akiyama, portato al cospetto di Nebogatov, gli riferì che Togo si complimentava della sua decisione di evitare un inutile spargimento di sangue, che permetteva agli ufficiali russi di mantenere le loro sciabole, che desiderava che il contrammiraglio avversario si recasse sulla *Mikasa* per discutere i particolari della resa ed infine che ogni cosa sulle navi zariste fosse lasciata nello stato in cui si trovava.⁶⁹

Nebogatov impartì ai suoi ufficiali le necessarie disposizioni, poi si recò nel suo camerino per indossare l'alta uniforme e, una volta ritornato in coperta, fece riunire il personale che vi si trovava e, con voce bassa disse "Di tutto ciò che è avvenuto ora la colpa è soltanto mia. E' stato per mia volontà che ci siamo arresi, nessuno me lo ha consigliato. Perciò prendo su di me tutta la responsabilità di questa resa e pregherò Sua Maestà lo zar di darmi la punizione che merito. Ma a voi voglio dire che agisco così non per viltà e neppure per timore della morte. Sono un vecchio di sessant'anni, la vita del quale non ha più nessun valore particolare. Sarò fucilato; che possa andarmene in pace. Ma voi siete giovani, nel fiore della vita. Sarete chiamati un giorno a ristabilire la gloria e l'onore perduto della Marina russa. Su queste navi ci sono duemilaquattrocento uomini, la vita dei quali ha maggior valore della mia. Se avessimo combattuto, saremmo stati indubbiamente distrutti. Non avevamo più alcuna speranza, neppure la minima probabilità di salvarci. Ho considerato mio dovere di salvare la vostra vita, anche se per questo mi debba colpire il disonore. Presto dovrò deporre questa divisa. Voi però dovete continuare a portare la vostra con onore. Addio!"⁷⁰

Terminato questo commovente discorso il contrammiraglio, seguito dai due ufficiali nipponici e da alcuni del suo Stato Maggiore, lasciò la provata *Imperator Nikolai I* e si imbarcò sulla torpediniera avversaria, dalla quale pochi minuti dopo trasbordò sulla *Mikasa* dove incontrò Togo.

Quest'ultimo, sebbene avesse accolto Nebogatov con molto riguardo, teme-

⁶⁹ M. NISHIMURA-T. MATSUKI-T. INOUE-M. AOYAMA-T. INAMOTO-H. SUMOTO, *Nihonkai Kaisen (Battaglie del Mar del Giappone)*, cit., pp. 114-115.

⁷⁰ F. THIESS, *Tsushima*, cit., pp. 403-404.

va che i russi avrebbero approfittato di quel periodo di trattative per tentare di sottrarsi alla cattura, o per autoaffondare le navi, oppure per tentare qualcosa a danno dei giapponesi, per cui egli ordinò che i cannonieri delle sue unità rimanessero ai loro posti pronti a ricominciare il combattimento in attesa che i reparti destinati a prendere possesso delle navi arresi avessero assolto il loro compito.

Togo invitò Nebogatov a brindare con lo champagne per la cessazione di quello scontro sanguinoso, dopodiché il contrammiraglio zarista chiese a Togo di permettere ai suoi ufficiali di rientrare in Russia sotto l'impegno verbale che non avrebbero più combattuto durante il conflitto, di concedere agli equipaggi di rimanere armati durante la prigionia ed infine che essi fossero trattati umanamente.

Togo acconsentì alla prima richiesta, ma il governo zarista non avrebbe dato l'autorizzazione al rimpatrio degli ufficiali che si erano arresi, considerandoli dei codardi, mentre l'ammiraglio nipponico fu decisamente contrario ad accogliere la seconda istanza e, riguardo al trattamento che sarebbe stato fatto ai prigionieri, egli rispose seccamente che i giapponesi non erano dei barbari.⁷¹

Mentre sulle navi di Nebogatov che si erano arrese cominciavano a salire gli equipaggi da preda nipponici, il cacciatorpediniere *Shiranui* e l'incrociatore ausiliario *Sado Maru*, che all'alba avevano scoperto a 5 miglia a levante di Kotozaki gli incrociatori corazzati *Admiral Nakhimov* e *Vladimir Monomakh* con serie avarie, si erano avvicinati ad essi per catturarli, ma le due navi zariste affondarono prima che i giapponesi potessero prenderne possesso.⁷²

In quelle stesse acque giunse anche il caccia russo *Gromki* che, avvistate le unità avversarie, tentò di fuggire verso nord, prontamente inseguito da un caccia e da una torpediniera. Il *Gromki* si difese come meglio poté, addirittura sparando con i fucili ma, più volte centrato dai proiettili, colò a picco con buona parte dell'equipaggio.⁷³

⁷¹ Per i dettagli sullo svolgimento delle trattative per la resa delle navi agli ordini di Nebogatov e più in generale sulle vicende della Seconda e della Terza Squadra del Pacifico scritte da un ufficiale imbarcato sulla corazzata *Orel* vedi A. NOVIKOV PRIBOY, *Tsushima*, trad. ingl. a cura di E. Paul e C. Paul, London, Allen & Unwin, 1936.

⁷² E. B. DE SAINT PIERRE, *La Battaglia di Tsushima secondo la narrazione dei superstiti*, cit., pp. 18-22.

⁷³ *Ivi*, pp. 29-31.

Quasi contemporaneamente gli incrociatori ausiliari giapponesi *Shinano Maru*, *Tainan Maru* e *Yawata Maru* avvistarono a 30 miglia a nord-est di Kusaraki la corazzata *Sissoi Veliki*. Le tre unità nipponiche si avvicinarono a quella russa per catturarla ma essa affondò perché gravemente danneggiata dai precedenti attacchi delle torpediniere del Sol Levante.

Sempre in tarda mattinata gli incrociatori protetti giapponesi *Otowa* e *Niitaka*, al comando del capitano di vascello Arima imbarcato sulla prima unità, avevano attaccato il cacciatorpediniere *Buistri* e l'incrociatore protetto *Svietlana*, il quale durante la notte si era separato dalla formazione del contrammiraglio Enquist. Lo *Svietlana*, raggiunto da numerose cannonate, cominciò lentamente ad affondare alle 11.06 e, per accelerarne la fine, il suo comandante dette ordine di aprire i kingston.⁷⁴ Il *Buistri*, approfittando che l'attenzione delle navi nipponiche era rivolta verso lo *Svietlana*, tentò di allontanarsi, ma fu inseguito dal *Niitaka* e da un cacciatorpediniere, che lo strinsero verso la costa e lo colarono a picco alle 11.50 circa in una insenatura posta a 5 miglia a settentrione della Baia di Chyuk Pyong.

I superstiti dello *Svietlana* e del *Buistri* furono recuperati successivamente dagli incrociatori ausiliari giapponesi *America Maru* e *Kasuga Maru*, in quanto le tre navi da guerra che li avevano affondati si erano allontanate da quelle acque per cercare le altre unità avversarie che Togo aveva dato disposizione di intercettare.

Alle 15.00 i nipponici avvistarono la corazzata guardacoste *Admiral Ushakov*, che nel corso della notte, a causa della sua bassa velocità, aveva perso il contatto con il grosso di Nebogatov. Immediatamente gli incrociatori corazzati *Iwate* e *Yakumo* si diressero verso la vecchia nave, agli ordini del capitano di fregata Mikluch Maklay, che aveva preso il posto del suo comandante titolare, il capitano di vascello Rozanov, dopo che quest'ultimo era stato ucciso in combattimento il giorno prima.

L'*Admiral Ushakov* accostò verso sud nel tentativo di evitare lo scontro, ma quando i due incrociatori nipponici la raggiunsero e le intimarono la resa, essa reagì sparando fino alle 18.00 quando, ormai ridotta ad un relitto, fu autoaffondata dai membri del suo stesso equipaggio, dei quali solo circa trecento furono tratti in salvo dai giapponesi e fra di essi non vi era il capitano di fregata Mikluch Maklay, che era volontariamente rimasto a bordo per scomparire fra i flutti insieme all'*Admiral Ushakov*.

⁷⁴ *Ivi*, pp. 12-15.

Intanto alle 17.00 la Divisione incrociatori del viceammiraglio Uryu aveva intercettato l'incrociatore corazzato *Dmitri Donskoi*, che aveva fatto parte della scorta dei mercantili e che li aveva bravamente difesi dagli attacchi notturni delle siluranti avversarie. Il *Dmitri Donskoi* tentò di evitare il combattimento perché sperava che con il prossimo arrivo della tenebre sarebbe riuscito a far perdere le proprie tracce e ad arrivare a Vladivostok ma, inseguito dalle navi di Uryu, si trovò la rotta sbarrata dagli incrociatori protetti *Niitaka* e *Otowa* che, insieme ai caccia *Asagiri*, *Fubuki* e *Shirakumo*, stavano ritornando dalla Baia di Chyuk Pyong dove era stato colato a picco il *Buistri*.

Il *Dmitri Donskoi*, ormai circondato, non si arrese ma preferì combattere rintuzzando anche gli insidiosi attacchi dei cacciatorpediniere avversari e, durante la notte, i giapponesi lo persero di vista. Esso sarebbe stato rintracciato all'alba del 29 maggio a sud-est delle Isole Ulneung, dove sarebbe stato autoaffondato dopo aver evacuato l'equipaggio, recuperato successivamente dall'incrociatore *Kasuga* e dal caccia *Fubuki*.

Nel pomeriggio del 28 maggio i giapponesi colsero un altro importante successo riuscendo ad individuare a 40 miglia a sud-ovest delle Isole Ulneung i caccia *Grozni* e *Byedovi*, sul secondo dei quali era stato trasferito l'ammiraglio Rojestvensky con gli ufficiali del suo Stato Maggiore dopo che all'alba i russi erano stati costretti ad autoaffondare a cannonate il danneggiato *Buini* che li aveva prelevati dalla corazzata *Kniaz Suvorov*.⁷⁵ I caccia nipponici *Kagero* e *Sazanami* si diressero verso le siluranti zariste, al che dal *Byedovi* fu segnalato al *Grozni* di dirigersi verso Vladivostok alla massima velocità. Il *Grozni* tuttavia rimase vicino al sezionario e chiese il permesso di combattere. A tale richiesta non fu data risposta e alle 16.45, quando ormai le due siluranti zariste stavano per essere raggiunte da quelle nipponiche, sull'albero del *Byedovi* fu alzato il segnale che aveva feriti a bordo, insieme all'insegna della Croce Rossa e ad una bandiera bianca. Tuttavia, prima di issare il segnale di resa, Baranov, il comandante del caccia, dietro ordine di Clappiers de Collongues, capo di Stato Maggiore della Seconda Squadra del Pacifico, si era recato da Rojestvensky per avere da quest'ultimo l'apposita autorizzazione. Il viceammiraglio, semicosciente, fece un segno con la testa senza parlare, che fu interpretato come il permesso di arrendersi.

Nonostante i segnali alzati a riva del *Byedovi*, i giapponesi aprirono ugual-

⁷⁵ L'equipaggio del *Buini* e i duecentosettanta superstiti della corazzata *Oslibia* che si trovavano a bordo del caccia erano stati trasbordati sull'incrociatore *Dmitri Donskoi*.

mente il fuoco, e lo cessarono soltanto dopo che esso ebbe ammainato la bandiera di combattimento. La nave russa fu quindi abbordata dal *Sazanami*, dal quale trasbordarono un reparto di marinai nipponici condotti dal tenente di vascello Ayiba, che fece prigionieri tutti i russi che vi si trovavano, compreso Rojestvensky il quale, allorché fu informato di ciò che era accaduto, perse nuovamente coscienza.⁷⁶ Intanto il *Grozni* si era allontanato inseguito dal *Kagero* e quando quest'ultimo alle 18.30 si accorse che non sarebbe stato in grado di raggiungere la silurante avversaria, tornò indietro. Il *Grozni* più tardi fu tallonato da altri due caccia giapponesi ma, grazie alla sua velocità, riuscì a non farsi raggiungere, proseguendo quindi la sua navigazione verso Vladivostok, dove si ormeggiò dopo aver bruciato tutto il materiale combustibile che era a bordo, compresi gli arredi.

In questa base russa giunsero anche lo yacht armato *Almaz* del capitano di fregata Ciaghin e il cacciatorpediniere *Bravi* del tenente di vascello Durnov. Il primo era riuscito a non essere intercettato perché aveva navigato lungo le coste del Giappone dove vi era scarsa vigilanza in quanto le navi di Togo pattugliavano le acque di fronte alla Corea, e poi aveva accostato verso ponente, mentre il secondo era stato modificato dal suo equipaggio abbattendo l'albero e verniciando i fumaioli in modo da somigliare ad un caccia nipponico e trarre quindi in inganno eventuali navi avversarie che lo avessero scorto.

Il *Bravi*, durante la navigazione, ebbe anche avarie all'apparato propulsivo, riparate come meglio poté e correndo seri rischi dal tenente del Genio Navale Berenov, direttore di macchina, tanto che il consumo di carbone aumentò smisuratamente e neppure bruciando tutto il materiale infiammabile che era a bordo poté raggiungere Vladivostok, rimanendo alla deriva a quasi 65 miglia da questa base. L'equipaggio comunque non si demoralizzò e, dopo aver potenziato con mezzi

⁷⁶ Il viceammiraglio russo sarebbe tornato in sé solo dopo essere stato ricoverato in un ospedale della base navale di Sasebo in Giappone, dove sarebbe andato a salutarlo Togo. Nell'occasione l'ammiraglio nipponico per consolare Rojestvensky gli disse che "la sconfitta è una sorte che può capitare a chiunque di noi e nessuno deve vergognarsene. No, importa soltanto fare il proprio dovere. Nei due giorni in cui ha infuriato la battaglia, lei con tutti i suoi uomini ha compiuto gesta meravigliose. Vorrei esprimerle il mio rispetto e nello stesso tempo il mio rincrescimento. Spero che lei guarisca al più presto". Il russo, colpito da queste frasi, rispose: "la ringrazio d'essere venuto a trovarmi. Non mi vergogno più di essere stato vinto da lei", vedi F. THIESS, *Tsushima*, cit., pp. 428-429. Rojestvensky, ormai quasi pienamente ristabilitosi, sarebbe stato rimpatriato il 13 novembre 1905 con il piroscalo russo *Veroyese* diretto a Vladivostok, da dove avrebbe proseguito per San Pietroburgo in treno.

di fortuna l'impianto radiotelegrafico di bordo, riuscì a mettersi in contatto con Vladivostok, da dove partirono due navi cariche di carbone e di acqua che rifornirono il *Bravi*, permettendogli così di ormeggiarsi nella base la sera del 30 maggio.⁷⁷

Oltre all'*Almaz*, al *Bravi* e al *Grozni*, riuscirono a rientrare in porti russi il piroscalo *Anadir* che, passando a sud dell'Australia, sostò a Diego Suarez in Madagascar e tornò in Russia portando con sé alcuni superstiti dell'*Ural*, gli incrociatori ausiliari *Dniepr* e *Rion* che, come è già stato riportato, erano stati distaccati da Rojestvensky prima dell'inizio della battaglia per esercitare la guerra corsara nel Mar Cinese settentrionale ed infine gli incrociatori ausiliari *Kuban* e *Terek*, anch'essi fatti separare dal resto del grosso da Rojestvensky affinché navigassero a levante del Giappone per ingannare Togo circa la reale rotta che sarebbe stata seguita dalla Seconda e dalla Terza Squadra del Pacifico per raggiungere Vladivostok.

Invece tre degli incrociatori protetti del contrammiraglio Enquist, l'*Aurora*, il *Jemtchug* e l'*Oleg*, dopo aver provato per tre volte ad aprirsi la via verso Vladivostok la notte fra il 27 e il 28 maggio, avevano poi decisamente accostato a sud allontanandosi dall'area dello scontro e si fecero internare dalle autorità statunitensi a Manila nelle Filippine.⁷⁸

Parimenti furono internati a Shanghai il rimorchiatore *Svirr*, il piroscalo *Corea* e il cacciatorpediniere *Bodri*, l'equipaggio del quale si era ammutinato, mentre un'altra silurante, la *Blestyashchi*, naufragò in seguito alle avarie subite in combattimento mentre era diretta verso quest'ultimo porto.

⁷⁷ AUSMM, *Raccolta di Base*, busta 187, fascicolo 2: copia della lettera del tenente di vascello Filippo Camperio al Ministero della Marina-Segretariato Generale-Gabinetto redatta a Gungjulin l'8/21 agosto 1905, con n. di protocollo 55 R. Il generale Linievich, comandante supremo delle Forze Armate zariste in Manciuria, volle premiare la condotta dell'*Almaz* e del *Bravi* ratificando il 10 settembre 1905 il conferimento del titolo di cavaliere del prestigioso Ordine di San Giorgio al capitano di fregata Ciaghin, al tenente di vascello Durnov e al tenente del Genio Navale Berenov.

⁷⁸ V. KULIKOV, *Le azioni navali durante la Guerra russo-giapponese*, in "Storia Militare", IV (1996), 33, p. 54; R. HUMBLE, *Naval Warfare*, cit., p. 169. Lo zar, ritenendo di aver perso già troppe navi durante la Battaglia di Tsushima, quando fu informato dell'avvenuto internamento dei tre incrociatori a Manila, inviò un telegramma ad Enquist approvando il disarmo delle unità, che al termine del conflitto sarebbero potute rientrare incolumi in patria. Per uno strano scherzo del destino nel 1917 sarebbe stato proprio l'*Aurora* ad avere una parte importante nella Rivoluzione bolscevica, in quanto esso sparò il primo colpo di cannone contro il Palazzo d'Inverno a San Pietroburgo dove si trovava il governo di Kerensky con le truppe a lui fedeli. L'*Aurora* è tuttora conservato come nave museo in questa città russa, vedi L. PAINE, *Ships of the World*, cit., pp. 46-47.

Pertanto, riassumendo le perdite patite dalla Marina zarista durante la Battaglia di Tsushima, risulta che esse furono gravissime in quanto delle trentotto navi presenti scomparvero negli abissi le corazzate *Borodino*, *Imperator Alexander III*, *Kniaz Suvorov*, *Navarin*, *Osliabia* e *Sissoi Veliki*, il guardacoste corazzato *Admiral Ushakov*, gli incrociatori corazzati *Admiral Nakhimov*, *Dmitri Donskoi* e *Vladimir Monomakh*, gli incrociatori protetti *Izumrud* e *Svietlana*, i cacciatorpediniere *Besuprecni*, *Bistri*, *Blestyashchi*, *Buini*, e *Gromki*, l'incrociatore ausiliario *Ural*, la nave officina *Kamchatka*, il rimorchiatore *Russ* e il piroscafo *Irtix*. Furono invece catturate dai giapponesi le corazzate *Imperator Nikolai I* e *Orel*, le corazzate guardacoste *Admiral Seniavin* e *General Admiral Graf Apraksin*, il cacciatorpediniere *Byedovi* e le navi ospedale *Orel* e *Kastroma*, quest'ultima poi rilasciata.⁷⁹

Al contrario le perdite della Marina nipponica furono lievi, poiché affondarono soltanto le torpediniere *34*, *35* e *69*, mentre altre unità furono danneggiate, e in particolare l'incrociatore protetto *Kasagi*.

Anche le perdite fra il personale delle due Marine risultò assai differente, dato che i russi ebbero 4.830 morti, 5.917 prigionieri e 1.862 internati, mentre i giapponesi contarono 116 morti, 538 feriti e nessun prigioniero.⁸⁰

La Battaglia di Tsushima, oltre ad essere stata un'incontestata vittoria tattica nipponica, ebbe anche un importante riflesso sull'andamento della guerra in quanto, con la sconfitta della flotta di Rojestvensky, la Russia aveva perso l'ultima possibilità di modificare a suo favore il conflitto e ben poco poté fare per contrastare le operazioni anfibe e terrestri giapponesi che portarono nel giugno e nel luglio del 1905 all'occupazione dell'Isola di Sakhalin e della foce del Fiume Amur sul litorale siberiano.⁸¹

⁷⁹ Le unità catturate, dopo essere state riparate, entrarono a far parte della Marina nipponica con i nuovi nomi rispettivamente di *Iki*, *Iwami*, *Mishima*, *Okinoshima* e *Satsuki*, mentre la *Orel* mantenne quello originario, vedi H. JENTSCHURA-D. JUNG-P. NICKEL, *Warship of the Imperial Japanese Navy, 1869-1945*, cit., pp. 15-16, 21, 134.

⁸⁰ A. SANTONI, *La Battaglia di Tsushima*, cit., pp. 115-117.

⁸¹ Poiché l'unica flotta integra che rimaneva a disposizione dello zar era rappresentata da quella basata nel Mar Nero e che per l'allora vigente Convenzione Internazionale degli Stretti era là forzatamente confinata, ben presto i russi cominciarono a temere che i giapponesi avrebbero approfittato della situazione per inviare un consistente ed agguerrito numero di incrociatori nel Mar Baltico per cannoneggiare le loro città costiere e per attaccare addirittura San Pietroburgo, vedi *ivi*, p. 128.

Intanto il presidente statunitense Theodore Roosevelt, preoccupato per i possibili sviluppi dell'espansionismo nipponico in Estremo Oriente, si impegnò affinché San Pietroburgo e Tokyo iniziassero al più presto le trattative di pace. I suoi sforzi portarono i plenipotenziari dei due Paesi ad incontrarsi a Portsmouth, cittadina del New Hampshire negli Stati Uniti, dove iniziarono i lavori il 9 agosto 1905. Dopo poco meno di un mese, il 5 settembre, fu firmato il trattato di pace, i cui contenuti più importanti riguardavano il trasferimento al Sol Levante dell'affitto di Port Arthur e del territorio adiacente, della linea ferroviaria fra questa base e Chang Chun con tutte le sue diramazioni e le miniere di carbone della zona adibite al funzionamento della ferrovia. Inoltre il Giappone ottenne il controllo sulla Corea (che fu annessa all'Impero del Sol Levante nel 1910), la cessione della parte dell'Isola di Sakhalin a sud del 50° parallelo di latitudine nord con il mutuo impegno a non edificarvi opere militari né ad impedire la libera navigazione nello Stretto di La Perouse e in quello di Tartaria, il riconoscimento da parte del governo zarista di speciali diritti di pesca a favore dei nipponici lungo le coste dei possedimenti russi che si affacciavano su Ochotsk, sullo Stretto di Bering e sul Mare del Giappone. Infine furono anche fissate le modalità per la restituzione dei prigionieri di guerra e l'impegno russo a pagare la differenza fra l'ammontare delle spese sostenute dal Giappone e dalla Russia per il mantenimento dei prigionieri stessi e per la ricostituzione del trattato di commercio che esisteva tra i due Paesi prima che iniziassero le ostilità. Riguardo alla ratifica del trattato di pace, fu stabilito che essa sarebbe avvenuta entro cinquanta giorni dalla data della firma.

Nel frattempo il 1° settembre, sempre a Portsmouth, era stata stilata una convenzione per l'armistizio, che fu riconosciuta il 13 successivo a Shahotsu, vicino a Chang Tun, dai rappresentanti dell'Esercito nipponico e da quelli dell'Esercito russo che si fronteggiavano in Manciuria e che entrò in vigore il 16 settembre 1905, mettendo così fine a questa sanguinosa guerra.

Il governo zarista, per tentare di smorzare il dispetto e la vergogna nazionale che si riteneva derivasse specialmente dalla brutta prova fornita dalla Marina a Tsushima, intentò un processo contro gli ufficiali creduti responsabili della sconfitta. Così, dopo quasi un anno dalla battaglia, a San Pietroburgo fu convocata la Corte Marziale la quale, per la resa del cacciatorpediniere *Byedovi*, condannò a morte il suo comandante Baranov e tre degli ufficiali dello Stato Maggiore della Seconda Squadra del Pacifico che vi erano imbarcati: Clappiers de Collongues, Filipovskij e Leontiev. La stessa pena colpì anche Nebogatov e

i suoi più stretti collaboratori per essersi consegnati ai giapponesi nella tarda mattinata del 28 maggio 1905, ma in seguito la clemenza dello zar commutò tutte le condanne capitali in pene detentive.

Invece il principale colpevole della sconfitta russa, il viceammiraglio Rojestvensky, sebbene avesse tentato di assumersi la responsabilità della resa del *Byedovi*, non fu inquisito grazie alle ferite che aveva riportato durante il combattimento. In verità egli aveva dimostrato grandi capacità organizzative e di comando sia nel periodo di allestimento della Seconda Squadra del Pacifico, sia durante il lungo viaggio dal Baltico all'Estremo Oriente, ma aveva commesso errori relativamente alla scelta della rotta finale da seguire per raggiungere Vladivostok, al non avere mai riunito i comandanti delle divisioni ai suoi ordini per impartire le direttive tattiche in vista della battaglia navale, all'aver sottovalutato l'apporto che poteva essere fornito dalle unità della Terza Squadra del Pacifico (e che invece furono quelle che causarono i maggiori danni ai giapponesi), al mancato invio di veloci incrociatori protetti (come l'*Izumrud* e il *Jemtchug*) in esplorazione all'imbocco dello Stretto di Corea, all'aver proibito all'incrociatore ausiliario *Ural* di disturbare con la sua potente stazione i segnali radiotelegrafici dell'avversario, all'ordinare ai nove cacciatorpediniere di rimanere presso le navi di bandiera per evacuare gli ammiragli e gli Stati Maggiori e quindi impedendo loro di assolvere al classico compito di controbattere le similari unità nipponiche e di attaccare con i siluri le navi maggiori avversarie, al non aver approfittato all'inizio del combattimento dell'errore di manovra di Togo, all'aver dato disposizione alle sue navi di accendere i proiettori di notte per difendersi dagli attacchi da parte delle siluranti, all'omettere di informare della morte di Felkerzam il contrammiraglio Nebogatov e di avergli affidato la direzione della flotta russa solo alle 18.00 del 27 maggio, lasciandola quindi senza nessuno che la comandasse per ben tre ore cruciali.

La Battaglia di Tsushima all'epoca fu molto studiata, in quanto si trattò del primo grande scontro navale dell'età contemporanea e il primo combattuto da numerose unità corazzate che si affrontarono per ore scambiandosi bordate su bordate e decidendo con le loro artiglierie l'esito di un intero conflitto.⁸²

Per assistere ad un'altra battaglia fra formazioni di corazzate di così grandi dimensioni si sarebbe dovuto attendere la Prima Guerra Mondiale con la Battaglia

⁸² Uno dei primi testi pubblicati sull'argomento fu J. L. DE LANESSAN, *Les enseignements maritimes de la guerre russo-japonaise*, Paris, Alcan, 1905.

dello Jutland, denominata dalla storiografia tedesca Battaglia dello Skagerrak, combattuta nel Mare del Nord fra il 31 maggio e il 1° giugno 1916 dalla flotta britannica contro quella germanica, la quale tuttavia non rivestì la stessa importanza tattica e strategica che ebbe la Battaglia di Tsushima.

Gli insegnamenti che gli analisti ricavarono dallo scontro fra le navi di Togo e quelle di Rojestvensky fu la conferma che era opportuno per una flotta ingaggiare una battaglia avendo a disposizione navi con velocità e potere offensivo e difensivo uniformi, in modo da manovrare insieme ed avere, alle stesse distanze di tiro dall'avversario, la medesima efficacia di fuoco e uguale resistenza ai suoi colpi.⁸³

Fu messo in risalto che non era conveniente per una formazione di navi da guerra combattere con unità mercantili al seguito, in quanto queste avrebbero obbligato l'intero complesso a spostarsi alla loro modesta velocità e in più avrebbero distratto forze per proteggerle, navi che altrimenti avrebbero potuto assolvere compiti maggiormente importanti.

Si riconobbe che era necessario che le navi che dovevano impegnarsi in battaglia al momento dello scontro avessero a bordo una quantità di combustibile che garantisse un dislocamento medio fra quello dell'unità asciutta e quello a pieno carico, sia per non compromettere ulteriormente la stabilità della nave nel caso avesse imbarcato acqua a causa delle falle causate dal combattimento, sia per evitare che il sovraccarico di carbone, caratterizzante le unità russe presenti a Tsushima, facesse scendere al di sotto della linea di galleggiamento la parte superiore della corazza di cintura, riducendo la sua funzione protettiva dello scafo.

Fu notato anche il vantaggio di usare per la verniciatura delle unità militari

⁸³ Questo concetto avrebbe portato alla costruzione della corazzata monocalibro, detta anche tipo "Dreadnought" dal nome della prima unità del genere che fu costruita in Gran Bretagna. Essa fu impostata nell'ottobre del 1905, quindi poco più di quattro mesi dopo la Battaglia di Tsushima, ed entrò in servizio nella Marina britannica il 3 dicembre 1906. Questo tipo di nave, che era stato studiato anche dal colonnello del Genio Navale della Regia Marina italiana Vittorio Emilio Cuniberti, era caratterizzato dall'aver come armamento principale un consistente numero di cannoni a lunga gittata a tiro rapido tutti di un unico e ragguardevole calibro (nel caso della *Dreadnought* dieci pezzi da 305 millimetri sistemati in cinque torri binate), un ridotto armamento secondario con funzione antisilurante e moderne macchine a turbina che permettevano una velocità superiore di circa 3 nodi rispetto a navi simili munite di macchine alternative, vedi S. BREYER, *Battleships and battle cruisers, 1905-1970*, New York, Doubleday, 1973, pp. 110, 113-115; D. K. BROWN, *Warrior to Dreadnought*, London, Chatham, 1997, pp. 180-191; AUSMM, *Biografie Ufficiali*, busta C 3, fascicolo 42: "Generale del Genio Navale Cuniberti Vittorio".

colori poco visibili, come il grigio impiegato per quelle giapponesi che le faceva confondere con l'orizzonte e in mezzo alla foschia, al contrario di quelle russe che avevano i fumaioli dipinti di giallo con la parte superiore nera, e che sovente avevano anche lo scafo verniciato con quest'ultimo colore.

L'unico insegnamento fuorviante tratto dalla Battaglia di Tsushima riguardò l'esaltazione dell'impiego in massa del naviglio sottile silurante, che aveva caratterizzato da parte nipponica la fase notturna dello scontro, fatta dai seguaci della "Jeune école" francese. La dottrina propugnata da questi teorici navali, che avevano avuto il loro massimo esponente nell'ammiraglio e ministro della Marina d'oltralpe Aube, riteneva che la costruzione di numerose, piccole ed economiche unità dotate di siluri sarebbe stata sufficiente a contrastare le più grandi e costose corazzate.⁸⁴

Questo concetto tuttavia fu smentito dal notevole miglioramento dell'organizzazione difensiva attiva e passiva sviluppata dalle corazzate nei confronti delle navi armate di siluri, tanto che nella già ricordata Battaglia dello Jutland il naviglio sottile tedesco e britannico conseguì successi irrisonanti. Pertanto l'unico risultato che ottenne la Francia, che per lungo tempo aveva confidato nelle teorie della "Jeune école", fu di trovarsi per molti anni priva di efficienti navi di gran tonnellaggio, e quando tentò di correre ai ripari impostandone alcune, era ormai troppo tardi perché la corazzata, che aveva dato piena prova delle sue capacità a Tsushima, stava ormai cedendo il titolo di *capital ship* delle flotte alla portaerei.

⁸⁴ J. MEYER-M. ACERRA, *Histoire De La Marine Française*, Rennes, Ouest France, 1994, pp. 257-261; E. TAILLEMITE, *L'Histoire ignorée de la marine française*, Paris, Perrin, 1988, pp. 356-358.

ALESSANDRO RONCONI

L'industria navale italiana e la Battaglia di Tsushima

Cavour, la Regia Marina e la nascita dell'industria navale e meccanica in Italia.

Quando il 17 marzo 1861 fu creato il Regno d'Italia contemporaneamente nacque la Regia Marina, sotto la guida energica e sicura di Cavour, che da quasi un decennio già dirigeva il Ministero della Marina del Regno di Sardegna, i problemi che si dovettero affrontare furono immensi. La fusione in una sola Marina delle unità provenienti da Stati fino ad allora contrapposti, quindi frutto di culture, di tradizioni, di esperienze e di necessità diverse, costituiva un compito che avrebbe annichilito qualsiasi persona anche perché le navi ed i materiali erano in gran parte obsoleti e mal conservati.

Cavour affrontò da subito tutti i problemi con la massima energia e, lo si può affermare ora senza timori, con competenza dando un indirizzo che fu proseguito anche dai suoi successori.

Egli si occupò della struttura organizzativa creando i tre dipartimenti di Genova, di Napoli e di Ancona, le basi per la flotta e gli arsenali focalizzandosi da subito sulla necessità di un nuovo e moderno stabilimento per le lavorazioni delle navi in ferro e dei moderni macchinari puntando sul progetto, peraltro già avviato dal lontano 1852, dell'Arsenale della Spezia adattandolo alla necessità della nuova Marina per uno Stato ben più grande e strategicamente importante di quello che era stato il Regno di Sardegna.

La nuova Regia Marina avrebbe dovuto essere lo strumento di supporto alla politica estera della nuova nazione italiana che doveva competere con le più gloriose ed antiche Marine presenti nel Mediterraneo: la Marina inglese, la Marina francese, la Marina dell'Austria ed anche quella dell'Impero ottomano che, sebbene in profonda involuzione, costituiva comunque una presenza importante in tutto il bacino del Mediterraneo.

In particolare fin dall'inizio si tenne ben presente che di queste Marine quella che rappresentava una minaccia immediata e reale sarebbe stata quella dell'Austria che proprio nel 1864 aveva battuto nel Mare del Nord una Marina di nobili tradizioni e forza come quella danese.

Con l'Austria era rimasto aperto il problema della liberazione delle terre italiane ancora sotto il suo dominio: quelle del Veneto, del Friuli-Venezia Giulia e del Trentino la cui conquista era ritenuta irrinunciabile per completare l'Unità d'Italia.

Cavour, proprio per adeguare la nuova Marina ai compiti che la attendeva, avviò un programma di acquisizione di unità moderne in cantieri stranieri non essendo in grado i cantieri italiani dell'epoca di realizzare scafi moderni in ferro con armamenti moderni e propulsione a vapore.

Furono proprio queste navi a formare il nucleo principale della flotta che durante la Terza Guerra d'Indipendenza affrontò senza fortuna la flotta austriaca nelle acque di Lissa. Non è qui il caso di trattare di quella battaglia ma si può affermare che le unità italiane del nucleo principale erano moderne, all'altezza dei tempi e superiori alle navi nemiche; sicuramente l'impegno in battaglia era avvenuto prematuramente e questo non aveva consentito un addestramento sufficiente per acquisire un affiatamento tra i comandanti ed una perfetta padronanza dei nuovi tipi di unità, degli armamenti e degli apparati che esse avevano.

Quel primo programma navale aveva anche consentito la formazione di ingegneri e di tecnici che nel giro di poco più di dieci anni avrebbero portato la Regia Marina a divenire tecnologicamente all'avanguardia nel mondo producendo quelle magnifiche navi da battaglia che furono le corazzate della classe "Duilio" con i loro successivi sviluppi.

Se si pensa che all'atto della nascita la Regia Marina era formata da sole navi con scafo in legno e che la sua prima unità in ferro fu l'avviso ad elica *Vedetta* impostato nel 1862 nel Cantiere della Foce di Genova ha dell'incredibile che solo undici anni dopo, nel 1873, sia stato possibile impostare le corazzate *Dandolo* e *Duilio* rispettivamente nell'Arsenale della Regia Marina della Spezia e nel Cantiere di Castellamare di Stabia.

La costruzione contemporanea di queste grandi unità in due cantieri diversi, posti in zone lontane del nuovo Stato, a nord ed a sud, diede un impulso decisivo alla crescita dell'industria navale e meccanica moderna creando i primi due poli industriali a cui si aggiunsero in breve tempo quello di Venezia, anche qui con l'impegno diretto della Regia Marina che ristrutturò il glorioso e secolare locale Arsenale, e quello di Genova, da cui si sarebbe sviluppato, da un nucleo ini-

ziale preesistente all'Unità d'Italia, l'Ansaldo; verso la fine del secolo la Regia Marina avrebbe cercato di ripetere l'operazione anche a Taranto edificando un nuovo Arsenal e per la costruzione e manutenzione del moderno naviglio militare; qui però non si ottennero gli stessi risultati ottenuti dai precedenti poli soprattutto per la mancata presenza nel territorio di adeguata cultura scientifica e di infrastrutture tecnico-industriali.

Va comunque sottolineato come gli ingegneri del Corpo del Genio della Marina voluto da Cavour fossero in grado di progettare navi di tale complessità e modernità da dare alla cantieristica nazionale la capacità di produrre moderne navi militari che poi si sarebbero affermate nel mondo facendo concorrenza alla nazione regina delle costruzioni navali militari: la Gran Bretagna.

Ho citato precedentemente l'avviso ad elica *Vedetta* perché prima nave militare in ferro costruita in Italia per soddisfare una commessa della Regia Marina; ho anche detto che essa fu costruita nel Cantiere La Foce di Genova; impostata nel 1862 e entrata in servizio nel 1869, era un'unità di circa 800 tonnellate, lunga 56,25 metri, larga 8,24 metri con immersione di circa 3,5 metri, dotata di un apparato motore con due caldaie ed una macchina alternativa di 661 HP di costruzione della Ditta Ansaldo di Sampierdarena di Genova che le permetteva una velocità di circa 9 nodi: questa può essere considerata l'antesignana delle navi di cui tratteremo più avanti in quanto dall'unione del Cantiere della Foce, dell'Ansaldo di Sampierdarena e del Cantiere Odero di Sestri si sarebbe creata l'Ansaldo che tanta parte avrà nella storia industriale navale e meccanica militare italiana.

Sottolineo industria navale e meccanica militare perché proprio dalla costruzione di quelle prime unità e delle relative macchine a vapore per la propulsione navale si sarebbe sviluppata la struttura che porterà l'Ansaldo all'inizio del '900 ad essere una produttrice globale di materiale militare per la Regia Marina e per il Regio Esercito. Da questa matrice iniziale si svilupperà anche il Cantiere Orlando di Livorno, che conglobando parti del Cantiere Odero di Sestri sarebbe divenuto poi il gruppo Odero Terni Orlando ben noto per le sue produzioni di materiale navale e militare.

Lo sviluppo degli incrociatori nella Regia Marina

Dopo la costruzione dell'avviso ad elica *Vedetta* nel Cantiere della Foce di Genova e l'acquisizione delle nuove unità, con scafo in ferro, apparsi a motore

a vapore e propulsione ad elica, costruite all'estero secondo il programma di Cavour, i cantieri italiani fino agli anni '70 e '80 del XIX secolo furono principalmente impegnati nella costruzione di navi in legno dotate però di propulsione con macchine alternative a vapore della cui tecnologia l'industria nazionale aveva ormai preso piena conoscenza trainata anche dalle esigenze del mondo civile, in particolare per sviluppare la rete ferroviaria e costruire le locomotive a vapore.

La costruzione di navi in ferro si allargò oltre all'Arsenale della Spezia, che per questo scopo era stato creato, ed al cantiere di Castellamare, ad altri cantieri tutti concentrati nell'area genovese, napoletana, nell'Arsenale di Venezia ed a Livorno dove fu creato il cantiere Orlando da un ex dirigente dell'Ansaldo.

Oggetto delle commesse furono avvisi ad elica simili al *Vedetta*, naviglio minore e, dal 1880 in poi, prima le torpediniere e poi i cacciatorpediniere riproducendo inizialmente modelli britannici e tedeschi.

Intanto due nuovi tipi di unità si sviluppavano nelle Marine dell'epoca: le torpediniere e gli incrociatori e, mentre i primi possono essere considerati unità del tutto nuove connesse con lo sviluppo di una nuova arma, il siluro, gli incrociatori vanno considerati gli eredi delle fregate e delle corvette delle Marine veliche.

Infatti durante la Guerra Civile americana la Marina Federale realizzò delle grandi corvette di circa 4000 tonnellate, con velocità di 16 nodi e con diciassette cannoni di vario calibro (tra il 155 millimetri ed il 279 millimetri) che furono definiti "*cruiser*" ossia "*incrociatori*"; questi erano stati concepiti con il compito principale di bloccare il traffico marittimo sudista ed erano perciò progettati per svolgere crociere protratte a caccia di violatori del blocco navale imposto alla Confederazione.

Impostata la prima unità di questo tipo nel 1863 e varate a partire dal 1864 furono però completate a Guerra Civile già terminata e quindi con una certa lentezza, dal 1867 in avanti.

La loro realizzazione fu percepita da subito come una possibile minaccia al proprio dominio del mare dalla Royal Navy che replicò con la realizzazione della *Incostant*, una unità di 5.800 tonnellate, velocità di 15 nodi, diciotto cannoni da 228 millimetri e sei da 278 millimetri; come si vede si conferma un solido principio che governava e sempre governerà la Royal Navy: rispondere immediatamente ad ogni innovazione tecnologica navale militare che possa inficiare il suo dominio del mare acquisendola e sviluppandola in proprio prima che, attra-

verso l'uso di queste nuove tecnologie, un'altra nazione potesse ledere la supremazia mondiale della Gran Bretagna.

Questo fu possibile grazie al potenziale industriale inglese, allora senza pari nel mondo, che, anche se partiva in ritardo, una volta colta l'idea la sviluppava e poteva realizzare delle nuove unità con una tempistica tale da approntarle addirittura prima che la minaccia diventasse reale.

Mi preme sottolineare questo aspetto perché avrebbe interessato direttamente la Regia Marina italiana, una prima volta quando realizzò le "corazzate" *Duilio* e *Dandolo*, tra impostazione (1873) e consegna (1880) passarono sette anni per la prima unità completata dal Cantiere di Castellammare di Stabia, ed addirittura nove per la seconda realizzata presso l'Arsenale della Spezia e consegnata nel 1882; gli inglesi copiarono subito la nuova tipologia di nave realizzando la *Inflexible* che, impostata nel 1874, entrò in linea nel 1881 dopo una sosta nella costruzione di alcuni anni per risolvere i numerosi problemi, di cui alcuni piuttosto gravi, che tale nuovo tipo di nave aveva presentato anche per una Marina di nobili e lunghe tradizioni come la Royal Navy.

La seconda fu quando, all'inizio del 1904, Cuniberti, altre grande personalità della nostra Regia Marina, pubblicò un articolo in cui si proponeva l'idea di realizzare una "nave da battaglia" monocalibro al posto delle consuete corazzate: la Regia Marina impostò la prima di queste, la *Dante Alighieri*, nel Cantiere di Castellammare di Stabia solo nel 1909 per completarla nel 1913 quando la Royal Navy nel frattempo aveva impostato già nel 1905 la *Dreadnought* completandola in meno di due anni; entro il 1913, quando la *Dante Alighieri* entrò in linea, essa aveva messo in linea ben diciotto navi da battaglia di sei classi diverse realizzate per incorporare successivi ammodernamenti e sostanziali miglioramenti del progetto iniziale approntato in tutta fretta.

Tornando agli incrociatori fin da subito la famiglia si distinse in due rami: gli incrociatori detti anche "ariete-torpediniere" e gli "incrociatori torpediniera"; i primi, più grandi e potenti, si può ritenere fossero i discendenti delle fregate, i secondi, più piccoli ma più veloci, delle corvette; il rapporto dimensionale tra i due tipi di unità era infatti simile e questa caratteristica distintiva continuerà fino alla Seconda Guerra Mondiale con la classificazione in "incrociatori pesanti" e in "incrociatori leggeri".

Il primo incrociatore italiano può essere considerato il *Cristoforo Colombo* realizzato nell'Arsenale di Venezia, del quale abbiamo già trattato, e che, acquisito all'Italia nel 1866, era stato da subito ristrutturato per adattarlo alla produ-

zione di navi in ferro. Anche questa unità, come le navi da battaglia classe "Duilio", fu progettata da Benedetto Brin, uomo che va ritenuto, assieme a Cavour, personalità fondamentale per lo sviluppo della Regia Marina che sotto la sua guida raggiunse livelli di potenza mondiale non più ripetuti neanche nei così celebrati fine anni '30 del XX secolo; la sua opera non influì solo sulla Regia Marina ma anche sullo sviluppo dell'industria navale e meccanica italiana che da allora, e per fortuna più stabilmente, ha occupato un rango mondiale che ancora continua, testimoniato dal successo delle navi da crociera della Fincantieri, erede diretta di tutte quelle prime società industriali navalmeccaniche che abbiamo fin qui citato.

Dopo questo incrociatore, ed i similari *Flavio Gioia*, *Amerigo Vespucci* e *Savoia*, che per altro manteneva un piano velico importante ed aveva l'armamento solo in batteria, la Regia Marina si rivolse di nuovo all'estero, ai cantieri britannici Armstrong Elswick, per acquisire un cosiddetto ariete-torpediniere, battezzato *Giovanni Bausan* che può essere considerato il vero antesignano delle unità di cui si tratterà in seguito.

Questa unità infatti aveva due cannoni di grosso calibro da 254 millimetri in barbetta, uno a prora ed uno a poppa, e sei pezzi di medio calibro da 152 millimetri in torrette poste lungo le murate ed altri sei pezzi di piccolo calibro; dislocava circa 3.300 tonnellate ed aveva una potenza motrice di circa 6.500 HP che gli consentiva di raggiungere i 17 nodi. Impostato nel 1882, fu completato nel 1885 e rimase in linea fino al termine della Prima Guerra Mondiale anche se dal 1905 con compiti ausiliari come nave scuola o, durante la Guerra italo-turca, come sede del Comando Superiore Navale in Cirenaica.

Va evidenziato come la commessa ad un cantiere straniero fosse affidata alla Ditta Armstrong che fu quella con la quale la Regia Marina stabilì da allora una fortissima relazione essendo essa la fornitrice sia dei cannoni di grosso e medio calibro che di attrezzature per gli arsenali quali la famosa gru a vapore da 100 tonnellate che era in dotazione ai tre principali arsenali della Regia Marina.

Oltre al *Giovanni Bausan*, l'anno successivo, nel 1883, la Regia Marina ordinò tre unità similari ai cantieri nazionali di Castellammare di Stabia, al Cantiere Orlando di Livorno e all'Arsenale di Venezia: impostate tra il 1883 ed il 1884 esse furono completate all'inizio del 1888 con tempi di costruzione più lunghi di circa due anni rispetto all'originale costruito in Gran Bretagna.

Il Cantiere Armstrong Elswick fu interessato per la fornitura di un altro ariete-torpediniere nel 1887; di tipo più leggero (dislocamento massimo circa 2.800

tonnellate) armato di sei pezzi da 152 millimetri e sei da 120 millimetri ma con una velocità più elevata, 22 nodi, avendo una potenza installata quasi doppia, circa 12.000 HP che va considerato l'inizio dello sviluppo degli incrociatori leggeri e degli esploratori, tipo di unità che in altre Marine non hanno una equivalente specifica definizione; al Cantiere Orlando di Livorno fu invece commissionata un'ulteriore unità del tipo più grande con cannoni da 254 millimetri che, impostata nel 1885, fu consegnata nel 1889.

Copie italiane del tipo più leggero, sette unità, aventi però un apparato motore dai 7.000 ai 7.500 HP, furono commissionate a Castellammare di Stabia (due unità), Orlando di Livorno (due unità), Arsenale della Spezia, di Taranto (che entrava per la prima volta nel novero dei cantieri produttori) e Ansaldo di Genova che appare con il proprio nome per la prima volta come fornitrice per unità importanti per la Regia Marina.

Nel 1890 compare una nuova dizione: "ariete corazzato"; è di quest'anno l'ordine del *Marco Polo* di interesse perché nella definizione del tipo di unità si introduce la parola "corazzato"; di fatto si trattava però di una riconversione, riconosciuta da subito mal riuscita, effettuata a Castellammare, di una vecchia unità che aveva la velocità ed il dislocamento degli arieti-incrociatori più pesanti ma l'armamento di quelli più leggeri: sei pezzi da 152 millimetri e dieci da 120 millimetri.

Gli incrociatori corazzati della classe "Giuseppe Garibaldi"

L'appena sopraccitato *Marco Polo* è comunque importante perché è da questa mal riuscita unità che l'ispettore del Genio Navale Edoardo Masdea si ispirò per il progetto di quelli che furono per la Regia Marina i primi incrociatori corazzati. In realtà nelle altre Marine tale tipologia di unità era stata introdotta, come sviluppo maggiore degli incrociatori protetti, come dizione fin dalla prima metà degli anni '70 e '80 del XIX secolo sia presso la Marina russa (*Rus General-Admiral*) che presso la Marina inglese (*Shannon*) seguite in breve anche da quella francese e da quella statunitense nel 1885.

Queste unità erano ancora di tipo tradizionale derivate dallo schema classico delle navi a vela delle quali mantenevano sia l'alberatura per le vele che l'armamento in batteria fino a quando non comparvero prima delle torri poste lateralmente poi i pezzi principali in barbetta od in torri sull'asse centrale della na-

ve; la corazzatura laterale, a volte anche di forte spessore, era quasi sempre completata da un ponte protetto ed integrata con i depositi di carbone che contribuivano alla difesa della nave sui fianchi.

Queste navi in alcune Marine erano viste più come “navi da battaglia di secondo rango” che come “incrociatori” ed è per questo che la loro velocità era solo marginalmente superiore alle cosiddette “navi da battaglia di primo rango” o, più propriamente ormai chiamate “corazzate”; il loro dislocamento variava da 6.000 a 12.000 tonnellate ed erano armate con pezzi di calibro compreso tra i 254 millimetri ed i 120 millimetri.

Ma l'evoluzione radicale della specie fu costituita sicuramente dall'incrociatore corazzato francese *Dupuy de Lôme* del 1888 che, pur con forme inusuali quali la prora cosiddetta ad aratro e la poppa più o meno simile per ridurre il volume dell'opera morta, abbandonava l'alberatura velica e poneva il calibro principale in due torri assiali centrali, a prora ed a poppa; ciò segnò anche l'inizio di una nuova epoca per lo studio della protezione che era affidata sia alla cintura laterale che ad un ponte protetto completo da prora a poppa; anche la velocità fu incrementata per arrivare a 20 nodi divenendo nettamente superiore a quello delle navi da battaglia contemporanee di almeno due o tre nodi; chiaramente la nuova unità suscitò l'unanime interesse di tutte le Marine anche se le inusuali forme di scafo furono da subito molto discusse ed infatti non si rilevarono felici creando problemi sia per la tenuta al mare che per la stabilità dell'unità.

Nella Marina francese questa unità sembrò a molti l'ideale per sostituire completamente le costosissime corazzate e permettere di realizzare una flotta di soli incrociatori e siluranti; queste erano le idee della “Jeune école” dell'ammiraglio francese Aube che la propugnava proponendo di creare una flotta di trecento siluranti e di centosettantasette incrociatori senza alcuna nave da battaglia. Le siluranti sarebbero state in grado di difendere il territorio francese mentre gli incrociatori avrebbero dovuto minacciare il traffico mercantile nemico in tutti i mari del mondo e, se impiegati a gruppi di adeguate dimensioni, bombardare anche la costa nemica con la tattica del “mordi e fuggi” sfruttando la velocità per non affrontare le flotte da battaglia del nemico. Otto anni dopo il *Dupuy de Lôme* fu realizzato l'incrociatore corazzato *Jeanne d'Arc* che, con un dislocamento quasi doppio e con tre nodi in più di velocità, avrebbe potuto essere il prototipo delle unità da realizzarsi per applicare le teorie della “Jeune école”.

L'Italia comprese le potenzialità strategiche di queste unità e ne promosse la costruzione affidando al già citato Masdea prima il progetto della classe “Vettor

Pisani” (*Vettor Pisani* e *Carlo Alberto*) nel 1892 e poi della classe “Giuseppe Garibaldi” iniziata a partire dal 1892 la cui prima unità, per le vicissitudini che vedremo in seguito, fu consegnato alla Regia Marina solo nel 1901.

Masdea, nel realizzare la classe “Vettor Pisani” rielaborando il progetto del *Marco Polo*, pur ottenendo due ottime navi con una protezione alla cintura variabile dai 150 ai 110 millimetri ed un ponte inclinato ai bordi con lo spessore compreso fra i 37 e i 22 millimetri, armato con dodici pezzi da 152 millimetri e sei da 120 millimetri e velocità di 19 nodi, si rese conto che con un marginale incremento del dislocamento, da 6.800 tonnellate circa in carico normale a 7.350 e delle dimensioni, la lunghezza tra le perpendicolari da 99 a 105 metri circa, era possibile ottenere unità ben più potenti armate di un pezzo da 254 millimetri, due da 203 millimetri e quattordici da 152 millimetri.

Migliorando l’efficienza dell’apparato motore (la potenza passava da 13.000 a 14.000 HP) e le forme dello scafo la velocità subiva un incremento da 19 a 22 nodi mentre la protezione rimase invariata come spessori anche se ne fu migliorata la distribuzione.

Alla definizione delle caratteristiche di progetto concorse direttamente Benedetto Brin che voleva una unità con migliore protezione alle artiglierie (sul *Vettor Pisani* i complessi cannonieri minori non erano protetti), in grado di assolvere sia i compiti dell’incrociatore corazzato che quelli delle navi da battaglia ed in grado di operare in linea con queste.

Quanto questo risultato fu pienamente raggiunto e lo dimostrarono il *Kasuga* e il *Nisshin* nella Guerra russo-giapponese in generale ed a Tsushima con maggiore evidenza dove, operando in linea con la Prima Divisione navi da battaglia dell’ammiraglio Togo, parteciparono in pieno a tutte le fasi della battaglia, sostennero efficacemente il tiro delle corazzate russe riportando anche severi danni che non pregiudicarono mai la loro efficienza e la possibilità di partecipare al combattimento, testimonianza indiscussa della bontà della loro concezione e realizzazione nonché della perizia degli equipaggi giapponesi che li conducevano.

La bontà del progetto è indicato dal buon equilibrio delle percentuali di peso devoluti allo scafo (40%), alle artiglierie (15%), alla protezione (25%) ed all’apparato motore (20%). Per chi voglia e sappia analizzare questi numeri rileverà subito proprio la dimostrazione dell’equilibrio fra le varie caratteristiche per questa classe di unità che avrebbe dimostrato ripetutamente in combattimento la propria solidità sia nel caso dall’incrociatore spagnolo *Cristobal Colon*, che pur affondato nella Battaglia di Santiago a Cuba affrontata senza l’armamento prin-

cipale ma con solo dieci pezzi da 152 millimetri nella batteria protetta e quattro pezzi da 120 montati sul ponte superiore e quindi non protetti, sia il *Kasuga* e il *Nisshin* che operarono per quasi tutta la Guerra russo-giapponese partecipando in prima linea all'attività della flotta del Sol Levante e ricoprendo anzi un proprio ruolo specifico indipendente nelle azioni di bombardamento costiero e di Port Arthur.

E' stato citato il *Cristobal Colon* perché nella Battaglia di Santiago fu l'ultima unità spagnola affondata dal tiro di ben tre navi statunitensi, l'incrociatore corazzato *Brooklyn* con otto pezzi da 203 millimetri e dodici da 127 millimetri, la corazzata *Texas* con due pezzi da 305 millimetri e sei da 152 millimetri e la corazzata costiera *Oregon* con quattro pezzi da 330 millimetri ed otto da 203 millimetri. Solo quando ebbe terminato il carbone di buona qualità e non riuscì più a mantenere alcun vantaggio di velocità sulle tre navi nemiche la sua sorte fu segnata e la fine provocata dall'apertura delle prese a mare per causarne l'autoaffondamento e non cadere in mano nemica.

Il mercato mondiale degli armamenti e la Guerra russo-giapponese

Come già si evince da quanto fin qui riportato, nella seconda parte del XIX secolo, quando lo sviluppo industriale assunse un ritmo impetuoso in quasi tutti i Paesi occidentali, le numerose nuove industrie sorte a seguito della "rivoluzione industriale" nel campo metalmeccanico e navale avevano bisogno di poter agire sul libero mercato per sostenere il progresso tecnologico, la competitività negli affari e ripagare i forti investimenti che il loro sviluppo aveva richiesto. Per tale motivo tutti i governi lasciavano campo libero alla propria industria, in particolare a quella degli armamenti, in quanto con le commesse nazionali non erano in grado di mantenere la produzione ai livelli della loro potenzialità ed era quindi consentito a chiunque avesse la capacità di pagare di acquistare ogni tipo di armamento.

Anche l'Italia beneficiò di questa situazione e sfruttò le opportunità che il mercato offriva fin dalla realizzazione del primo programma navale voluto da Cavour; in questa fase fu essa si avvalse della disponibilità del mercato come acquirente e poté comprare le più moderne navi militari in costruzione in tre nazioni diverse e senza difficoltà: in Gran Bretagna, in Francia e perfino negli Stati Uniti dove, sebbene fosse in corso la Guerra di Secessione, fu possibile acquista-

re due navi di linea quali la *Re d'Italia* e la *Re di Portogallo*, esse furono ordinate nel 1861, varate nel 1863 e consegnate rispettivamente nel 1864 e 1865, in tempo per essere le nostre unità principali alla Battaglia di Lissa.

Anche per la realizzazione delle corazzate classe "Duilio", che tanto importanza rivestono nella storia della costruzione navale militare, i cannoni principali da 450 millimetri, o meglio come classificati nella terminologia dell'epoca da 100 tonnellate, erano di fornitura della già citata Ditta Armstrong inglese che alla propria Marina stava iniziando a fornire pezzi da "solo" 60 tonnellate e quindi meno potenti di quelli che avrebbe avuto la Regia Marina; questo sollevò molto sconcerto negli ambienti della Royal Navy ma la fornitura non fu mai messa in discussione. Per tutto il periodo della seconda metà del XIX, fino all'inizio del nuovo secolo, si può dimostrare come il mercato degli armamenti fosse veramente un mercato mondiale globale e che solo occasionalmente intervenissero limitazioni politiche nazionalistiche ad ostacolare la vendita all'estero di armi e munizioni.

Forse proprio il citato episodio della cessione alla Spagna dell'incrociatore *Cristobal Colon* fu oggetto di un'azione ostruzionistica avendo il governo inglese, che nel conflitto fra la Spagna e gli Stati Uniti parteggiava per questi ultimi, creato difficoltà finanziarie per ostacolare la tempistica della fornitura alla nave spagnola delle artiglierie principali, ecco perché questa si presentò quasi inerme al confronto con il più potente avversario.

E' proprio fra la fine dell'800 e gli inizi del '900 che si verificò l'uso politico del controllo delle forniture sia di materiale militare vero e proprio che, importantissimo per le flotte militari, del carbone e dei porti per il suo approvvigionamento. Di quest'ultima ne fece le spese proprio la flotta russa nel trasferimento dal Baltico all'Estremo Oriente con riflessi che ritengo siano stati determinanti per i tempi di trasferimento e soprattutto per l'efficienza della squadra navale russa durante la Battaglia di Tsushima.

Tornando al mercato delle navi militari ed ai nostri incrociatori corazzati classe "Giuseppe Garibaldi", l'Ansaldo partecipò alla definizione del progetto e poi alla costruzione con la stesura di quello che oggi si direbbe la progettazione di dettaglio o, meglio ancora, l'ingegnerizzazione del progetto e realizzando una delle tre navi della classe previste per la Regia Marina: il *Giuseppe Garibaldi* impostato nel Cantiere Ansaldo di Sestri nel 1893 e varato dopo ventisette mesi; la seconda unità (il *Varese*) fu contemporaneamente impostata presso il Cantiere Orlando di Livorno e più o meno realizzata nello stesso tempo. Pertanto all'ini-

zio del 1895 erano di prossima consegna quando con lo scoppio della guerra tra il Cile e l'Argentina quest'ultima, grazie all'opera di un allora sconosciuto agente dell'Ansaldo, tale Ferdinando Perrone, trattò con la Regia Marina per acquistare le due navi. Grazie all'opera di Perrone, che in Argentina aveva ottime referenze, l'operazione commerciale giunse a buon fine. A causa comunque di difficoltà nella fornitura di un paio di cannoni da parte della Ditta Armstrong, la consegna prevista delle due navi per il gennaio 1896 slittò a fine anno superando il rischio della rescissione del contratto per una causa intentata in agosto dall'Argentina al cantiere fornitore.

L'Argentina fu comunque così soddisfatta delle nuove navi da ordinarne una terza al cantiere Ansaldo di Genova-Sestri (la *Pueyrredon*). Questa era stata commissionata dalla Regia Marina in sostituzione delle prime due e quindi anche questa volta le navi per l'Italia rimasero in sospenso: infatti la seconda unità prodotta dall'Ansaldo in sostituzione del primo *Giuseppe Garibaldi* era anch'essa stata ceduta all'estero, alla Spagna, dove divenne quel *Cristobal Colon* di cui si è già ampiamente trattato.

Finalmente il quarto scafo impostato come *Giuseppe Garibaldi* per la Regia Marina nel 1898, raggiunse la flotta italiana nel 1901 dopo aver lasciato lo scalo libero entro un anno dall'inizio della costruzione.

Da tutto questo la Regia Marina ne trasse dei benefici in quanto per il quarto *Giuseppe Garibaldi* poté realizzare delle modifiche al progetto suggerite dall'esperienza delle prime unità che lo migliorarono ulteriormente.

Tali modifiche furono l'allungamento della nave di circa 5 metri e conseguente aumento del dislocamento di circa 500 tonnellate per arrivare a 7.400 tonnellate; sostituzione della torre binata poppiera da 203 millimetri con una uguale singola con pezzo da 254 millimetri ed infine la sostituzione dei quattro cannoni in coperta da 127 millimetri con quattro da 152 millimetri.

Questo nuovo progetto interessò di nuovo l'Argentina sempre in lotta per il predominio nel Sud America con il Cile, che il 9 gennaio 1902 ordinò all'Ansaldo altri due incrociatori che vennero battezzati *Mariano Moreno* e *Bernardino Rivadavia* e che furono varati rispettivamente il 22 ottobre 1902 e il 10 febbraio 1903.

Nel frattempo, però, nel governo argentino era venuto meno l'interesse alla costruzione delle due navi perché il Cile aveva rinunciato a proseguire la costruzione di due corazzate che aveva commissionato al cantiere inglese Armstrong Elswick mantenendo invariati i rapporti di forza.

L'Ansaldo incaricò allora un agente giapponese, un certo Suzuki, già in trattative per conto della società genovese per la vendita di fucili ed artiglierie dell'Ansaldo, di trovare la maniera di cedere i due incrociatori alla Marina nipponica: in Estremo Oriente vi era infatti uno stato di grave tensione fra il Giappone e la Russia per il dominio sulla Manciuria e sulla penisola coreana, tanto che di lì a pochi mesi le due nazioni sarebbero scese in guerra.

Nell'agosto del 1903, però, Suzuki scrisse all'Ansaldo che l'offerta era stata rifiutata per mancanza di fondi, così come quella del Cantiere Armstrong, che ugualmente aveva cercato di piazzare in Giappone le due corazzate ex cilene.

Del resto, scriveva Suzuki, sembrava che la situazione fra la Russia ed il Giappone si stesse appianando; mai previsione fu più sbagliata: il Sol Levante, messo alle strette dalla determinazione zarista di accrescere il suo controllo sulla Manciuria, il 7 gennaio 1904 formalizzò l'acquisto delle due navi ormai completate: ribattezzate *Kasuga* e *Nisshin*, vennero rapidamente allestite per la navigazione e partirono, ancora con a bordo tecnici del cantiere, specie per il servizio macchine, ed un equipaggio cosmopolita ingaggiato appositamente per il trasferimento fino all'Estremo Oriente, il 9 gennaio per giungere a Singapore il 3 febbraio dopo brevi soste a Port Said, Suez, Aden e Colombo.

Qui le unità, che non avevano ancora eseguito neanche le prove d'accettazione, sostarono alcuni giorni per effettuare quegli interventi atti ad eliminare gli inconvenienti emersi durante questa prima navigazione fatta con nave nuova, non rodada ed equipaggio sommariamente addestrato; il più significativo dei problemi riguardava il *Nisshin* che ebbe infiltrazioni d'acqua dal fasciame dello scafo e nella corazzatura, le quali causarono allagamenti negli alloggi di prora, di poppa e nelle carboniere laterali, non a tenuta stagna; per questo alcuni locali erano divenuti impraticabili.

Nonostante ciò il comandante giapponese era pienamente soddisfatto della situazione generale della nave e le due unità, dopo una rapida sistemazione degli inconvenienti e l'imbarco di altro personale nipponico al posto di quasi tutto il personale del cantiere e di quanti ingaggiati per il trasferimento, ripartirono per giungere a Yokosuka nella seconda metà di febbraio dopo aver attraversato la zona già di guerra, dall'8 febbraio, del Mar Cinese e del Mar Giapponese Meridionale evitando la minaccia delle navi russe di base a Port Arthur.

A Yokosuka, il più importante arsenale della Marina nipponica, le due unità vennero accuratamente ricontrollate, mantenute, completate con i materiali nazionali specifici per i vari servizi di bordo, allestite con tutte le dotazioni di

guerra e rifornite del munizionamento fino a saturare la capacità dei depositi.

Pronte per la guerra, imbarcato tutto l'equipaggio e completato l'addestramento con uscite continue condizionate solo dai lavori, iniziarono la lunga attività operativa che continuò senza soste per tutta quella durissima guerra.

I due incrociatori scrissero pagine veramente significative e diedero un contributo determinante alle operazioni specie dopo che i giapponesi persero sulle mine due delle loro sei corazzate di prima linea; infatti l'ammiraglio Togo, dopo quello sfortunato 15 maggio 1904, li inserì al posto di queste due corazzate nella Prima Divisione, la più potente di tutta la flotta giapponese; con questa parteciparono a tutti gli scontri successivi fino alla Battaglia di Tsushima comportandosi sempre brillantemente.

Anche durante la Prima Guerra Mondiale essi svolsero una significativa attività operativa contribuendo a controbattere nell'Oceano Pacifico prima la minaccia degli incrociatori tedeschi dell'ammiraglio von Spee e poi delle navi corsare germaniche.

Tolti dalla prima linea negli anni Venti, perché ormai superati dalle più moderne unità monocalibro, i due incrociatori restarono in servizio per lungo tempo come navi scuola o unità guardacoste e vennero radiati, ormai ridotti a relitti, il *Nisshin* nel 1936 e il *Kasuga* addirittura dopo la Seconda Guerra Mondiale.

Va ricordato, prima di passare ad analizzare l'attività delle due navi durante il Conflitto russo-giapponese e nella Battaglia di Tsushima, che la vendita di queste navi in Sud America fruttò al faccendiere Ferdinando Perrone una grossa fortuna che egli investì nell'Ansaldo stessa diventandone tra il 1905 ed 1910 il padrone indiscusso dopo molteplici vicende societarie che coinvolsero la stessa Armstrong e l'ingegnere Orlando direttore del Cantiere Navale Orlando di Livorno fino ad allora maggiore azionista.

Fu proprio per opera di Perrone che l'Ansaldo divenne già anteriormente alla Prima Guerra Mondiale, ma ancor più durante e dopo questa, una grande ditta che agiva in quasi tutto il campo delle attività produttive meccaniche militari di interesse della Regia Marina, del Regio Esercito e della neonata Arma Aeronautica anche se quest'ultima ancora inglobata nelle altre due più anziane Forze Armate.

Gli incrociatori Kasuga e Nisshin nella Guerra russo-giapponese

Abbiamo visto come nella seconda metà del 1903 la Marina nipponica decidesse di rafforzare al più presto ed in qualsiasi maniera, anche “tradendo” la Gran Bretagna, sua principale e fino ad allora unica fornitrice di navi, la propria flotta per essere pronta a quella guerra che avrebbe potuto scoppiare in qualsiasi momento a causa del forte stato di tensione con la Russia per il predominio in Manciuria.

Le due navi, impostate rispettivamente nel marzo e nel maggio del 1902 erano state varate il 22 ottobre 1902 ed il 9 febbraio del 1903 dopo sette e nove mesi di costruzione sugli scali di Genova-Sestri dell'Ansaldo.

Alla fine del 1903 erano in via di completamento in quanto l'Ansaldo era fiduciosa di poter concludere l'affare con il Giappone e quando il 7 gennaio 1904 il contratto fu firmato per una cifra di circa 1.500.000 di sterline le due navi poterono essere dichiarate subito pronte alla consegna.

La determinazione del Giappone di acquisire urgentemente le navi è dimostrato dal breve lasso di tempo fra l'inizio della trattativa, che ricordiamo era a tre (Giappone, Argentina e l'Ansaldo), nei primi mesi del 1903, la momentanea sospensione con il rifiuto dell'offerta nell'agosto del 1903 e la successiva ripresa e conclusione il 7 gennaio 1904 quando le navi, già equipaggiate con personale principalmente inglese, italiano e giapponese furono pronte a partire.

La vicenda ha dell'incredibile: come fosse possibile allora gestire la trattativa contemporaneamente in tre punti opposti del mondo e fare pervenire in così breve tempo in Italia dal Giappone una parte, anche se piccola ma qualificata, dei due equipaggi per condurre navi così sofisticate per l'epoca come gli incrociatori corazzati, indica la ferma volontà e la determinazione dei nipponici di mettere in linea le unità nel più breve tempo possibile ben sapendo che la guerra con la Russia sarebbe potuta scoppiare in qualsiasi momento.

E' vero che le comunicazioni radiotelegrafiche si stavano diffondendo con l'uso ormai generalizzato del telegrafo e che la flotta giapponese allineando già un nucleo di incrociatori corazzati di caratteristiche molto simili, sia per armamento che per apparato motore, costruiti in Inghilterra; l'artiglieria in particolare era composta da pezzi di ugual calibro di produzione Armstrong, e ciò rese disponibile da subito del personale addestrato e sicuramente tra questo fu prelevato il personale inviato a Genova con una nave trasporto giapponese specificamente noleggiata.

Appena le navi furono consegnate partirono da Genova nella notte tra l'8 ed il 9 gennaio battendo la bandiera della Marina Mercantile nipponica e con gran parte dell'equipaggio non giapponese ingaggiato per il solo viaggio di trasferimento.

I comandanti responsabili della navigazione erano al momento ufficiali della Marina inglese a testimonianza dell'efficacia del trattato che nel 1902 il Giappone aveva stretto con la Gran Bretagna per proteggersi le spalle nel Pacifico; gli italiani erano due ufficiali di coperta, un direttore di macchina e la maggior parte del personale di macchina; anche il personale di condotta di coperta era quasi tutto inglese mentre il personale giapponese imbarcato si addestrava e si preparava a prendere le consegne. Questo avvenne all'arrivo a Singapore quando, per lo scoppio delle ostilità, il personale non giapponese fu lasciato libero per non coinvolgerlo in atti bellici; non tutto sbarcò perché alcuni tecnici del cantiere proseguirono fino in Giappone per curare ancora l'addestramento ed organizzare l'assistenza tecnica a terra.

Proprio da uno di questi, l'ingegnere dell'Ansaldo Salvatore Positano de Vicentiis, attraverso le lettere scritte in Italia ci è pervenuta una testimonianza di prima mano sulla traversata da Genova fino al Giappone; egli racconta dei marinai inglesi di coperta che i primi giorni erano continuamente ubriachi, evidentemente alla partenza avevano fatto buona provvista di vino, di come italiani ed inglesi mangiassero separati pur consumando lo stesso pasto, di come vi fu inizialmente un primo inconveniente ad una caldaia del *Kasuga* e che, una volta riparata, il comandante promettesse ai fuochisti un premio di 1.000 lire per recuperare il tempo perduto e mantenere il programma di raggiungere Port Said la sera del 13 gennaio dove era prevista la prima tappa, mentre gli altri scali erano pianificati a Suez, Aden, Colombo, Singapore ed Hong-Kong per carbonare e rifornirsi di viveri.

Le navi procedevano normalmente ad una velocità di 18 nodi, veramente notevole per l'epoca, e questa fu mantenuta senza difficoltà fino alla fine del viaggio quando si dimostrò che anche la velocità massima di 23 nodi era realmente sostenibile: gli unici inconvenienti segnalati riguardarono la gran quantità di sabbia che intasò i bruciatori delle caldaie durante la traversata del Canale di Suez che costrinse ad alcune riparazioni nel porto di Aden dove le unità sostarono il 20 gennaio.

Il 27 gennaio erano già a Colombo da dove ripartirono il 29 per arrivare a Singapore il 3 febbraio per poi proseguire direttamente per il Giappone saltan-

do la sosta prevista ad Hong Kong per l'urgenza di arrivare e mettersi a disposizione dell'ammiraglio Togo.

Si vede come i tempi di viaggio furono veramente serrati, come l'apparato motore rispose allo sforzo intenso e prolungato e come, anche con il mare grosso trovato nell'Oceano Indiano la velocità di trasferimento sia sempre rimasta veramente elevata anche in riferimento alle attuali potenzialità delle navi militari moderne.

Tutto questo avvenne con una nave nuovissima, vera "cosmopolis" di uomini ulteriormente ampliata dall'imbarco di fuochisti arabi a Suez per dare qualche turno di riposo in più al personale di macchina nel passaggio del Mar Rosso dove il caldo, anche se era gennaio, faceva mantenere i 30° C nei locali di vita, figuriamoci nei locali dell'apparato motore che sviluppava continuamente una potenza superiore alla metà di quella massima.

Durante il viaggio le navi completarono i collaudi e le verifiche di tutti gli apparati per raggiungere la piena efficienza in quanto all'8 gennaio in realtà solo l'impianto elettrico e l'apparato motore erano al 100% della loro condizione; la parte più propriamente militare, l'artiglieria, probabilmente non era stata nemmeno testata ma questa era l'area in cui i giapponesi, come già riportato, non avevano problemi di messa in funzione, addestramento e conoscenza degli impianti in quanto, come già accennato, l'armamento era uguale a quello delle loro corazzate ed incrociatori ordinati in Gran Bretagna ed armati con l'artiglieria di origine Armstrong.

Un dato interessante è la segnalazione del consumo di carbone, 300 tonnellate al giorno che per tratte fra i quattro e i sei giorni portarono alla necessità di imbarcare durante le soste da 1.200 a 1.800 tonnellate di carbone per nave e ciò comportò, nei brevi tempi di sosta nei singoli porti, un ulteriore indiscutibile pesantissimo lavoro del personale di macchina che quindi non ebbe mai tempo per riposare.

Arrivate a Singapore il 3 febbraio, dove furono fatte alcune riparazioni a parti dello scafo che davano luogo ad infiltrazioni d'acqua, le navi ripartono dirette in Giappone senza ulteriori soste.

Da qui praticamente iniziò la guerra per queste due unità, in quanto il 6 febbraio furono raggiunte dall'ordine di Togo (che aveva pianificato l'inizio del conflitto per il giorno successivo con un attacco notturno di sorpresa delle sue temibilissime torpediniere a Port Arthur ed all'attacco quasi contemporaneo al primo mattino dell'8 febbraio alle unità russe in sosta nel porto coreano di

Chumlpò, tra le quali vi era il temibile incrociatore corazzato russo *Variag*.

Lasciato Singapore e saltata la sosta pianificata ad Hong-Kong le due navi giunsero a Yokosuka il 16 febbraio ombreggiate per protezione nell'ultima parte del viaggio dallo stesso Togo con l'intera flotta principale giapponese in quanto temeva che i russi potessero uscire da Port Arthur per intercettarle ed affondarle prima che potessero raggiungere la squadra navale nipponica.

Arrivate a Yokosuka, come precedentemente riportato, furono effettuati alcuni interventi sull'apparato motore e sullo scafo per eliminare gli inconvenienti emersi durante il viaggio; imbarcato il resto dell'equipaggio iniziò immediatamente un addestramento intensissimo quale quello di cui i giapponesi sono sempre stati fanatici sostenitori. Essi infatti erano abituati a spingere ogni esercitazione fino ad un realismo normalmente sconosciuto in Occidente, anche con rischi per le unità e gli equipaggi, per portare le navi alla piena efficienza bellica nel più breve tempo possibile.

La prima azione a cui parteciparono le due unità è datata in maniera contraddittoria in quanto alcune fonti riportano che esse parteciparono già l'8 marzo ad un bombardamento costiero nella zona di Port Arthur, ed io lo credo possibile proprio in considerazione di quanto prima detto sull'abitudine giapponese di spingere l'addestramento a livelli estremi di realismo da non stupire se avessero fatto addestramento sul campo di battaglia, mentre sicuramente esse erano in linea con la squadra principale l'11 aprile quando quest'ultima, in un periodo di forti perturbazioni atmosferiche che ne ostacolava l'attività, era impegnata nel compito di intercettare la flotta russa qualora questa avesse tentato di uscire da Port Arthur.

La data dell'8 marzo sopraccitata viene riferita da fonti storiche collegate con la storia della guerra elettronica in cui viene citato come il primo episodio di tale tipo di guerra in quanto durante il bombardamento costiero le due unità, dotate dei più avanzati sistemi di comunicazione radio dell'epoca, nel mantenere i collegamenti con le unità minori delegate all'osservazione del tiro furono disturbate da un operatore radio russo che si intromise nelle trasmissioni causando confusione e costringendo le due navi a sospendere l'azione.

E' comunque veramente encomiabile lo sforzo giapponese per mettere le due unità in linea al massimo dell'efficienza in un tempo così breve sia che sia veritiero l'episodio dell'8 marzo che la data dell'11 aprile.

L'arrivo in linea delle due navi fu sicuramente un grosso stimolo morale agli equipaggi delle navi nipponiche in quanto così potevano essere più competitivi

in uno scontro diretto con le navi russe che nello stesso tempo, da quando l'8 marzo l'ammiraglio Makarov aveva assunto il comando, avevano evidenziato una maggiore aggressività intensificando l'addestramento e ponendo l'ormeggio in posizione per prendere il mare più rapidamente appena si fosse evidenziata la possibilità di impegnarsi in una battaglia navale con margini di superiorità relativa e prospettive favorevoli.

Il primo scontro a cui parteciparono si svolse il 13 aprile, pochissimi giorni dopo essere entrati nella squadra navale giapponese, a seguito della sortita dell'ammiraglio Makarov per contrastare le continue incursioni delle torpediniere giapponesi estremamente aggressive sia nell'attaccare con il siluro le navi ormeggiate nella rada esterna di Port Arthur che nel depositare nuovi campi minati.

Quel giorno la fortuna abbandonò i russi perché la nave ammiraglia, la più moderna della flotta russa in Oriente, la corazzata *Petropavlovsk*, urtò una mina ed affondò per l'esplosione del deposito munizioni trascinando con sé anche l'ammiraglio Makarov l'unico capo, a detta di tutti, all'altezza delle necessità russe ed in grado di competere sul campo con l'ammiraglio Togo; il colpo fu mortale in particolare per il morale dei russi che infatti si ritirarono da quel momento annichiliti nella parte più interna di Port Arthur.

Il 14 aprile il *Kasuga* e il *Nisshin* furono impiegati per un bombardamento a lungo raggio; in questo ruolo essi si rivelarono preziosissimi in quanto disponevano dell'artiglieria più moderna e con maggiore gittata della squadra giapponese e potevano eseguire queste azioni rimanendo ben al di fuori delle temibilissime batterie costiere russe.

Durante questa azione una corazzata russa, la *Sebastopol*, che provava a rispondere al fuoco, ci rimise uno dei suoi cannoni principali da 305 millimetri indebolendo ulteriormente la già precaria situazione del rapporto di forza con la flotta giapponese in Estremo Oriente.

Il 15 maggio il *Kasuga* partecipò di nuovo ad un'azione contro Port Arthur nella Seconda Divisione, quella degli incrociatori corazzati dell'ammiraglio Dewa.

In questa azione la fortuna abbandonò i giapponesi perché in una manovra in mezzo al fumo prodotto dagli apparati motore e dalle artiglierie che sparavano con la massima celerità il *Kasuga* speronò l'incrociatore *Yoshino*, un'anziana unità che aveva già partecipato alla Battaglia dello Yalu nella Guerra cino-giapponese, provocandone l'affondamento e subendo seri danni che lo costrinsero a rientrare in Giappone per le conseguenti riparazioni; contemporaneamente a

questo, fatto ben più grave per i nipponici, due corazzate finirono in un campo minato russo non conosciuto ed affondarono riducendo la forza complessiva della flotta giapponese di navi da battaglia di un terzo, da sei a quattro, ribaltando di nuovo i rapporti di forza e mettendo i russi in condizione di superiorità relativa almeno per quanto riguardava il numero delle corazzate.

L'abilità nipponica di coprire i segreti militari fu in questa occasione strategicamente determinante e come al solito proverbiale; i russi infatti ritenevano sicuro l'affondamento di una sola corazzata e non approfittarono dell'occasionale superiorità contingente anche perché impegnati nel mantenere efficiente la propria flotta che aveva numerose navi ai lavori a Port Arthur rallentati dalla lontananza dall'Europa, da cui ogni materiale doveva pervenire, e dalle incertezze e tentennamenti nella conduzione della guerra del governo e dei capi militari zaristi, tutto il contrario della determinazione ed organizzazione giapponese.

Quel mese di maggio fu il più critico di tutta la guerra per i nipponici perché, oltre ad aver perso in poco tempo 34.000 tonnellate di naviglio, vi fu un'altra perdita importante ai fini della campagna contro Port Arthur, ovvero l'affondamento da parte delle navi russe di base a Vladivostok di un piroscafo che trasportava diciotto potenti obici da 280 millimetri indispensabili per il pianificato assalto da terra a Port Arthur e che rappresentavano l'intero parco d'assedio dell'artiglieria terrestre di grosso calibro giapponese.

Questi avvenimenti resero ancora più vitale la presenza dei due moderni incrociatori corazzati di origine italiana, tanto che nel prosieguo della guerra essi furono inseriti nella divisione delle corazzate, condotte in prima persona dall'ammiraglio Togo, per riportare il loro numero a sei e pareggiare così il conto con quelle russe.

I danni subiti dal *Kasuga* furono prontamente riparati e rientrò in linea in tempo per partecipare il 23 giugno ad una nuova missione contro Port Arthur. Ciò smentì la notizia diffusa ai primi d'agosto, anche in Italia, che fosse affondato nell'azione del 15 maggio; da una fonte di origine Ansaldo viene riportato che esso uscì dal bacino dell'arsenale di Kobe il 14 giugno dopo meno di un mese dall'incidente.

Nell'azione del 23 giugno era di nuovo insieme al suo gemello *Nisshin* e dopo questa data furono sempre inseriti nella Prima Divisione corazzate partecipando con questa al blocco totale di Port Arthur. La guarnigione russa di questa base intanto viveva il dramma di essere in netta condizione di inferiorità e con la consapevolezza che la speranza di resistere fino all'arrivo dei rinforzi promessi

dai vertici militari e dal governo russo con navi provenienti dalla flotta del Mar Baltico con le quali ribaltare definitivamente i rapporti di forza sul mare diveniva sempre più labile.

Questi rinforzi non erano ancora partiti quando le artiglierie dell'Esercito giapponese cominciarono a battere con pezzi da 120 millimetri l'interno del porto stesso costringendo i russi a tentare un disperato tentativo di uscita per raggiungere Vladivostok e ricongiungersi con le poche unità là dislocate che stavano conducendo, con qualche risultato significativo, una guerra corsara. Fra di essi vanno annoverati gli episodi degli affondamenti della nave che trasportava l'artiglieria d'assedio destinata a Port Arthur e di alcuni trasporti truppe stracarichi di soldati sempre colà destinati; da qui avrebbero potuto costituire una ulteriore minaccia per le linee di navigazione tra Giappone e Corea, avrebbero anche potuto effettuare saltuari bombardamenti dello stesso Sol Levante creando qualche fastidio alla Marina nipponica accusata di non difendere sufficientemente il sacro suolo giapponese.

Il tentativo avvenne il 10 agosto e fu prontamente rintuzzato dalla squadra giapponese condotta come al solito dall'ammiraglio Togo che stava esercitando una ferrea sorveglianza davanti a Port Arthur; al termine della giornata i russi furono costretti a rientrare per non essere tutti affondati dopo aver comunque dimostrato per l'ennesima volta mancanza di determinazione ed incertezze nella conduzione della battaglia che preclusero da subito ogni successo all'operazione ed invece molto coraggio e disprezzo della vita nelle singole persone.

La battaglia fu violentissima ma il *Nisshin* e il *Kasuga* non riportarono né danni né ebbero perdite sebbene il combattimento si fosse protratto a lungo ed altre navi di linea giapponesi fossero colpite ripetutamente subendo comunque danni limitati e lamentando fra i loro equipaggi sessantanove morti e centotrentuno feriti.

Pochi giorni dopo il 14 agosto anche la flotta di Vladivostok, uscita al completo con le tre unità maggiori per cercare di agevolare il viaggio delle navi provenienti da Port Arthur, subì una forte punizione da parte della squadra di incrociatori giapponesi comandati dall'ammiraglio Kamura. L'uscita zarista, nella speranza di incontrare la flotta proveniente da Port Arthur od almeno alcune delle sue unità, anche se già si sapeva che questa era rientrata in porto, azzerò in pratica la minaccia fino ad allora rappresentata per i nipponici da queste unità e rese completamente libere le linee di comunicazione tra il Giappone e il continente asiatico consentendo un più facile supporto alle operazioni terrestri in Manciuria ed in Corea.

Da questo momento, dal 25 agosto in pratica, il *Kasuga* ed il *Nisshin* furono impiegati per appoggiare con i loro cannoni l'assalto terrestre subentrando in parte nella funzione che avrebbero dovuto svolto i già citati obici pesanti finiti in fondo al mare con la nave che li trasportava; in realtà qualche altro obice simile era stato recuperato dall'Esercito giapponese smantellando le fortificazioni in territorio nazionale, ma erano comunque sempre pochi ed insufficienti per cui l'opera dei due incrociatori fu molto apprezzata e servì a demolire le fortificazioni russe ed aiutare la progressiva sanguinosissima avanzata dell'Esercito per conquistare la base russa.

La campagna navale nipponica di Port Arthur finì ufficialmente il 25 dicembre quando l'ammiraglio Togo ordinò lo smantellamento della base avanzata nelle Isole Elliot in Corea ed il rientro in Giappone di quasi tutte le forze navali per prepararsi al meglio per il previsto incontro con le forze navali russe finalmente, anche se troppo tardi per Port Arthur, in arrivo dal Mar Baltico.

Per completezza di informazione Port Arthur si arrese definitivamente il 2 gennaio 1905 quando anche l'ultima nave russa in grado di muoversi, la corazzata *Sevastopol* si autoaffondò.

La Marina giapponese sapeva che la guerra navale contro quella zarista non era finita anche se la flotta di Port Arthur era stata completamente distrutta e quella di Vladivostok neutralizzata e resa inoffensiva; un nuovo impegnativo compito attendeva l'ammiraglio Togo: affrontare la flotta russa che, dopo tanti tentennamenti, indecisioni, ripensamenti, cambi di ordini, era partita dal Baltico il 15 ottobre 1904 al comando dell'ammiraglio Rojestvensky quando era già evidente che non sarebbe stata più di alcun aiuto per Port Arthur e per tutte le operazioni navali in Estremo Oriente essendo la base di Vladivostok decentrata e probabilmente non in grado di supportare e mantenere efficiente una flotta di quelle dimensioni anche senza il contrasto attivo dei nipponici.

La flotta in arrivo sulla carta appariva superiore a quella giapponese nelle unità cosiddette di prima linea, forte come era di cinque moderne corazzate di valore sicuramente pari alle quattro giapponesi, più sette altre unità corazzate che andavano dalle tre corazzate più anziane, all'epoca già decisamente superate, ad un vecchio incrociatore corazzato ed infine tre guardacoste corazzate il cui unico pregio era di possedere cannoni del massimo calibro. Queste anziane unità erano comunque tutte in precario stato di efficienza, scarsamente addestrate, con equipaggi raccogliatici ed il cui valore pratico si rivelò alla prova inconsistente in quanto anche i loro cannoni, così minacciosi perché di grosso calibro, ave-

vano una gittata modesta, una bassa cadenza di tiro, una velocità iniziale dei proiettili inferiore ai più moderni pezzi d'artiglieria ed una capacità di perforazione insufficiente nel confronto delle moderne corazze.

A queste forze l'ammiraglio Togo opponeva, oltre alle già citate quattro corazzate, otto moderni incrociatori corazzati ed una vecchia corazzata; ma dove la superiorità giapponese era schiacciante era nel naviglio inferiore a partire dagli incrociatori, quindici contro otto, ai cacciatorpediniere, ventuno contro nove, per finire con le torpediniere che i giapponesi schieravano in numero di quarantquattro contro nessuna disponibile nella flotta russa.

Un dato solo per chiarire il concetto della presunta superiorità delle navi di linea russe: il peso della loro bordata era valutato in 32.090 libbre circa, contro le 28.400 libbre delle navi nipponiche e quindi relativamente superiore, ma questo va ritenuto un dato fuorviante perché non tiene conto della cadenza di tiro, mediamente il doppio per i giapponesi, dell'addestramento gli equipaggi delle due flotte sempre a forte se non fortissima prevalenza per i nipponici, dell'efficienza dei cannoni, dei proiettili e degli esplosivi nonché, importantissimo, dei sistemi di condotta del tiro tutti a favore dei giapponesi; per inciso ricordiamo anche come il giallo con cui erano dipinti i fumaioli delle navi russe costituisse un ottimo riferimento nei fumi della battaglia per i direttori del tiro delle navi nipponiche.

Tutti questi elementi erano a favore dei giapponesi che, rientrati in patria alla fine di dicembre, avevano anche avuto cinque mesi per prepararsi alla battaglia della fine di maggio del 1905; si erano addestrati dal vivo per oltre un anno di guerra, le loro navi erano appena uscite da un turno di lavori e di revisione di tutti i sistemi di bordo mentre i russi arrivarono sul luogo della battaglia dopo una navigazione di oltre 16.000 miglia percorse in oltre sette mesi in acque sempre ritenute ostili e che avevano sottoposto gli equipaggi, gli Stati Maggiori e soprattutto i comandanti, *in primis* l'ammiraglio Rojestvensky, ad uno stress psicofisico immane, e ciò è testimoniato dalla morte dell'ammiraglio Felkerzam quattro giorni prima della battaglia decisiva.

Togo ebbe invece tutto il tempo per preparare le navi e gli equipaggi al combattimento arrivando sicuramente allo scontro decisivo con le navi al massimo dell'efficienza e gli equipaggi al culmine della preparazione e dell'addestramento. Infatti egli fin dal 1° aprile 1905 aveva rischiarato la squadra navale giapponese nel porto coreano di Mesampo in posizione ideale per attendere la flotta russa continuando l'addestramento intensivo al combattimento dell'intera squa-

dra navale affinandone la capacità di manovra e l'affiatamento. L'unica sua incertezza derivava dalla mancanza di notizie della posizione del nemico e della sua rotta finale fino a poco prima della battaglia nonostante che fin dal dicembre alcuni incrociatori ausiliari giapponesi fossero stati inviati a controllare gli accessi dell'Oceano Pacifico dall'Oceano Indiano.

Le poche notizie affidabili che Togo riceveva erano quelle relative ai movimenti delle navi carboniere ingaggiate dai russi per rifornire la loro squadra navale; per il resto sulla stampa internazionale uscivano solo notizie fantasiose sulla rotta della flotta zarista che non erano di nessuna utilità per l'ammiraglio Togo; nella realtà il primo avvistamento sicuro avvenne solo poco prima dell'alba del 27 maggio, giorno stesso della battaglia, da uno degli incrociatori ausiliari impiegati nello schermo che era stato disposto da Togo a sud di Tsushima.

Questo avvistamento segnalato via radio rivelò ai russi che erano stati scoperti e ciò fu da subito chiaro perchè disponevano sull'incrociatore ausiliario *Ural* di un efficientissimo e moderno apparato radio che intercettò le comunicazioni giapponesi tanto che, e qui si segnala un altro storico avvenimento connesso con i primordi della guerra elettronica, quando l'*Ural* richiese il permesso di disturbare le trasmissioni avversarie gli fu proibito in quanto tale operazione non era ritenuta importante od utile ai fini bellici se non anche disonesta.

Dopo questa ampia premessa passiamo ad esaminare il comportamento delle nostre due navi nella Battaglia di Tsushima: come già ripetutamente riportato esse erano considerate navi di prima linea ed inserite nella Prima Divisione, quella delle corazzate, ultime della fila al quinto (*Kasuga*) e sesto posto (*Nisshin*).

Questo è molto importante perché nelle varie fasi della battaglia, a seguito delle continue evoluzioni e soprattutto all'inversione di marcia, esse si trovarono anche alla testa della flotta giapponese subendo in conseguenza in tali occasioni la concentrazione del tiro delle navi russe più moderne con l'artiglieria più efficace; questo è particolarmente significativo per comprendere perché la *Nisshin* in particolare risultasse alla fine una delle unità giapponesi che aveva ricevuto più colpi di grosso e medio calibro a bordo seconda solo alla corazzata *Mikasa*, nave di bandiera dell'ammiraglio Togo che per questo era normalmente in testa alla linea ed all'incrociatore corazzato *Azumo*, appartenente alla Seconda Divisione, che ricevette lo stesso numero di colpi di grosso calibro e due in più da 152 millimetri.

Il *Nisshin* fu centrato da sei proiettili da 305 millimetri, uno da 230 millimetri, tre da 152 millimetri e da altri di piccolo calibro. Come si vede una pioggia

di colpi, specie i sette di calibro maggiore, che dimostrano come solo una unità ben costruita e con una protezione ben studiata e tecnicamente avanzata potesse finire la battaglia senza uscire dalla linea di fila come fatto abitualmente dalle unità colpite che in questo modo si sottraevano al fuoco nemico per avere un po' di tregua e tentare di riparare i danni. In particolare non fu mai penetrata completamente la cintura corazzata ed il ponte corazzato in corrispondenza dell'apparato propulsivo e così la nave poté sempre manovrare con la massima efficacia.

I danni maggiori li subirono le torri principali ed alla fine del combattimento tre dei quattro cannoni da 203 millimetri erano fuori uso anche se le torri continuavano ad essere operative mantenendo la possibilità di manovra; il colpo da 230 millimetri centrò in pieno la torre prodiera che lo incassò senza essere messa fuori uso.

Probabilmente lo stesso colpo invece, o meglio le sue schegge, ferirono l'ammiraglio Misu che era in plancia perché, come la maggior parte dei comandanti giapponesi, *in primis* lo stesso ammiraglio Togo, conducevano la battaglia dalle alette di plancia invece che dall'interno della torre corazzata al fine di avere una migliore visuale.

Un proietto da 305 millimetri colpì in pieno la cintura corazzata sotto il galleggiamento penetrandola parzialmente ed incendiando un carbonile, i colpi da 152 millimetri invece non perforarono mai la cintura corazzata.

Anche le perdite subite tra l'equipaggio dimostrano la robustezza della nave e la bontà del progetto della protezione; furono infatti solo sei i morti e quattordici i feriti, perdite inferiori a molte altre navi giapponesi colpite da un minor numero di proietti a testimonianza della lungimiranza delle idee di Benedetto Brin che aveva preteso un'accurata protezione anche dei medi calibri posti in batteria sulle fiancate. Nonostante le menomazioni subite nel corso della battaglia i suoi quattro pezzi da 203 millimetri, alla fine ridotti a uno solo, spararono ben centottantuno colpi, ossia quasi tutta la dotazione di guerra.

Il *Kasuga* fu più fortunato venendo raggiunto da un solo colpo da 305 millimetri, uno da 152 millimetri e da un altro di piccolo calibro avendo però perdite di uomini leggermente superiori: sette morti e venti feriti; durante la battaglia egli sparò cinquanta colpi dalla torre di prora con il pezzo da 254 millimetri e centotre con i due pezzi da 203 millimetri posti nella torre di poppa (infatti le due navi avevano l'armamento principale diverso in quanto il *Kasuga* aveva un pezzo da 254 millimetri al posto di due da 203 millimetri del *Nisshin*).

Le due navi terminarono la battaglia nella loro posizione iniziale, nella linea di fila delle corazzate, ed anche il mattino dopo erano in linea ad accogliere la resa delle ultime navi russe. Addirittura in quella occasione fu proprio il *Kasuga* che iniziò il tiro alle 10.34 presto interrotto per l'alzata del segnale di resa da parte dell'ammiraglio Nebogatov che comandava i resti della flotta zarista.

Indubbiamente il comportamento delle due navi, dalla consegna alla fine della Guerra russo-giapponese, è da ritenersi encomiabile, sia per le caratteristiche generali che per tutte le varie componenti. In particolar modo va sottolineato l'ottimo comportamento dell'apparato motore, delle artiglierie e della protezione nonché la loro robustezza strutturale, le buone caratteristiche idrodinamiche che consentivano una elevata resa dell'apparato motore sia in termini di consumi che di velocità massima. Esse erano veramente delle belle navi, risultato di una progettazione accurata ed innovativa che aveva sfruttato al massimo l'evoluzione della tecnologia dell'epoca nel campo dei materiali per le corazzature, degli studi idrodinamici, degli apparati motore e delle artiglierie; solo l'avvento delle navi monocalibro che portò allo sviluppo degli incrociatori da battaglia, peraltro di dimensioni ben maggiori, le rese superate dopo oltre un decennio di dominio incontrastato nel loro campo.

Considerazioni finali

Per completare la storia delle due unità e comprendere l'importanza che esse hanno avuto per la Marina giapponese vanno citati alcuni altri avvenimenti connessi con la vita di queste due navi.

Esse operarono nella Marina nipponica per tutto il Primo Conflitto Mondiale facendo parte della prima linea della flotta, anche se non più nelle divisioni navi da battaglia dove le corazzate monocalibro erano ormai preponderanti. Il *Nisshin* all'inizio del conflitto fu inserito in una squadra navale con analoghe unità britanniche ed australiane per intercettare la squadra navale tedesca dell'ammiraglio von Spee che, dopo la Battaglia di Coronel lungo la costa cilena, sembrava voler dirigere verso la parte sud-occidentale del Pacifico e minacciare le linee di comunicazioni marittime tra il Giappone, l'Australia e l'Oceano Indiano.

Negli anni '20 del XX secolo, finita l'epoca degli incrociatori corazzati a seguito del Trattato di Washington che poneva limiti stringenti al calibro delle ar-

tiglierie e del tonnellaggio per classe di unità, e fece di conseguenza nascere i cosiddetti incrociatori tipo “Washington”, il *Nisshin* e il *Kasuga* furono parzialmente disarmati ed utilizzati per solo compiti addestrativi per oltre un decennio.

Il *Nisshin*, messo in disarmo, finì i suoi giorni nel 1936 come nave bersaglio per le esercitazioni della flotta giapponese, che come detto ricercava in queste la massima realtà.

Il *Kasuga*, ridotto prima a nave ausiliaria, che lo portò a peregrinare ancora per il Pacifico al seguito dell'avanzata iniziale giapponese durante la Seconda Guerra Mondiale, e poi ormai ridotto a nave caserma, fu affondato, quando ormai la fine del conflitto era prossima, nella base navale di Yokosuka tra il 17 ed il 18 luglio 1945 da aerei americani della Task Force 38 dell'ammiraglio Halsey che, assieme alla Task Force 37, denominazione della British Pacific Fleet, stavano facendo *tabula rasa* di tutte le strutture industriali e militari giapponesi nell'area di Tokyo sia con cannoneggiamenti effettuati dalle unità da battaglia che con bombardamenti da parte degli aerei imbarcati; il *Kasuga*, riportato a galleggiare alla fine delle ostilità, fu demolito nel 1948.

I cannoni di queste navi ebbero, in parte, vita più proficua in quanto parteciparono attivamente al Secondo Conflitto Mondiale; in particolare alcuni pezzi da 203 millimetri e da 152 millimetri furono usati dai giapponesi per gli apprestamenti difensivi organizzati nelle Isole Marshall in Micronesia. Sicuramente un pezzo da 203 millimetri di origine Armstrong-Pozzuoli, e quindi imbarcato su una delle due navi di produzione Ansaldo, è presente e conservato come monumento storico a Sakup, Moen Island nell'atollo Chuuk nella fortificazione n. 1.

Relativamente all'influenza del nostro Paese, della sua tecnologia, degli studi e delle idee prodotte da menti italiane nella Battaglia di Tsushima e sugli avvenimenti della Guerra russo-giapponese si ritiene molto importante ricordare che la flotta nipponica era stata addestrata al combattimento ed alla condotta del tiro, (particolarmente problematico nelle unità con calibri diversi con cannoni posti sia in torri che in batteria) seguendo gli studi svolti da un ufficiale della Regia Marina: il comandante Gregorio Ronca che fu brillantissimo ufficiale e valentissimo scienziato.

Egli infatti ideò, cedendone il brevetto alla Regia Marina, il “proiettore di scoperta manovrabile a distanza” ed insegnò “Artiglieria e Balistica” presso la Regia Accademia Navale di Livorno dal 1889 al 1904. In quegli anni sviluppò, con il matematico Alberto Bassani, un nuovo sistema di calcolo della traiettoria dei proiettili con cui compilò nuove tavole di tiro e ne studiò gli effetti sulla tat-

tica del combattimento. In molteplici pubblicazioni analizzò i problemi del tiro fino a redigere un “Manuale di tiro” dedicato in particolare al “tiro navale migliorato a salve” che venne a conoscenza dell’ammiraglio Togo che lo giudicò molto positivamente e fu da quel momento posto alla base dell’addestramento nelle esercitazioni di tiro e nelle tattiche di combattimento della squadra navale giapponese.

L’importanza degli studi di Ronca, riconosciuta in tutto il mondo, fu per la prima volta dimostrata proprio dalla sua applicazione da Togo nella Guerra russo-giapponese, nel corso della quale contribuì sicuramente alla superiorità del tiro delle navi nipponiche così come dimostrato non solo a Tsushima ma anche nei molteplici scontri navali avvenuti durante l’intero conflitto.

Indubbiamente una parte altrettanto determinante del successo giapponese fu determinato dall’addestramento e dalle qualità dei materiali sicuramente più moderni in quanto imbarcati su navi di recente costruzione, fattore particolarmente rilevante in un’epoca di fortissimo sviluppo tecnologico.

Quest’ultimo argomento si applica appieno alle due unità di costruzione italiana di recentissima costruzione e che risultarono oltretutto parzialmente immuni da un difetto che viene imputato alle unità navali di quel periodo: la difficoltà della direzione del tiro dell’armamento principale composto da calibri diversi: infatti il *Kasuga* aveva due calibri principali, il 254 millimetri ed il 203 millimetri, ed un calibro intermedio, il 152 millimetri. Dall’analisi particolareggiata svolta sulle tavole di tiro dell’armamento principale, che ricordo erano lunghi rispettivamente 40 e 45 calibri, si vede che le traiettorie, la gittata ed il tempo di volo dei proiettili fossero sostanzialmente simili a parità di alzo; questo consentiva quindi una condotta del tiro unificata ottenendo risultati in gittata quasi eguali a parità di alzo. Ecco spiegato perché l’ammiraglio Togo impiegò spesso queste navi nel bombardamento costiero non solo per la gittata più elevata dei loro cannoni, ma anche per gli ottimi risultati che fornivano alla gittata massima.

A titolo di esempio si riportano i dati per il tiro con l’alzo massimo che era di 18 gradi, ma si può assicurare che la sostanziale parità delle traiettorie vale per tutti gli alzi dei due cannoni:

- gittata: 254 millimetri 13.245 metri, 203 millimetri 13.138 metri;
- tempo di volo: 254 millimetri 33,82 secondi, 203 millimetri 34,31 secondi;
- velocità terminale: 254 millimetri 312,72 metri al secondo, 203 millimetri 297,53 metri al secondo;
- angolo di discesa: 254 millimetri 29,92 gradi, 203 millimetri 32,31 gradi.

Come si vede da questi dati i direttori del tiro dei due incrociatori potevano ordinare il fuoco consapevoli di poter ottenere un tiro efficace con tutti i cannoni principali concentrando l'attenzione degli uomini ai pezzi sulla manovra e sul caricamento il più veloce possibile degli stessi.

Si ritiene di aver svolto con questo lavoro, anche con quest'ultima parte, una trattazione efficace della tematica posta nel titolo della relazione anche se si deve sempre affermare che la ricerca storica e nuovi studi possono portare a nuove scoperte e consentire la comprensione più approfondita di ogni tematica.

Bibliografia essenziale

- AA. VV., *Conways all the world's fighting ships 1860-1905*, Greenwich, Conway Maritime Press, 1979.
- M. DE ARCANGELIS, *La guerra elettronica. Dalla Battaglia di Tsushima ai giorni nostri*, Milano, Mursia, 1981.
- F. FATUTTA-L. COVELLI, *La Guerra russo-giapponese*, in "Rivista Italiana Difesa", IV (1985), 11.
- G. GIORGERINI-A. NANI, *Almanacco storico delle navi militari italiane*, Roma Ufficio Storico della Marina Militare, 1996.
- G. GIORGERINI-A. NANI, *Gli incrociatori italiani 1861-1975*, Roma Ufficio Storico della Marina Militare, 1976.
- G. GIORGERINI-A. NANI, *Le navi di linea italiane 1861-1969*, Roma Ufficio Storico della Marina Militare, 1969.
- A. IVANOV-P. JOWETT, *The Russo-Japanese war 1904-1905*, Oxford, Osprey, 2004.
- F. POSITANO DE VINCENTIIS, *Incrociatori per il Sol Levante. Un ingegnere italiano da Genova a Tokyo durante la Guerra russo-giapponese*, De Ferrari, 2005.
- A. PRESTON, *Battleships*, London, Hamlyn, 1981.
- M. SANDERSON, *Sea battles*, London, Davis & Charles, 1975.
- A. SANTONI, *Storia e politica navale dell'età contemporanea*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1993.
- STORIA DELL'ANSALDO, II, a cura di G. Mori, Roma, Laterza, 1995.
- STORIA DELL'ANSALDO, III, a cura di P. Hertner, Roma, Laterza, 1996.
- F. THIESS, *Tsushima*, trad. it. a cura di G. Frizzi, Torino, Einaudi, 1966.
- H. M. WILSON, *Battleship in action*, I, Sampson Low, Marston, 1926.

ALESSANDRO FONTANA DI VALSALINA

Kodama Gentaro, Akiyama Saneyuki, Akashi Motojiro: la pianificazione di una vittoria

Premessa

Lo scoppio della guerra tra la Russia e il Giappone nel febbraio del 1904 fu la conseguenza diretta di una serie di scontri di interessi politico-economici tra i due Paesi, iniziati già nel decennio precedente.

La repentina ascesa del Giappone moderno, dopo la riapertura dei suoi porti nel 1853 e dopo ben duecentocinquanta anni di auto-isolamento feudale, aveva avuto come risultato l'ingresso di questa nuova Potenza imperialista sulla scena internazionale, cosa che si dimostrerà piuttosto scomoda per quelle nazioni che avevano, oramai da tempo, consolidato i loro interessi in Asia.

L'effetto più immediato fu la guerra vinta dall'Impero del Sol Levante su quello cinese nel 1894-1895 per il controllo della Corea. L'evento dimostrò una volta ancora quanto debole fosse la Cina, suscitando ulteriormente su essa la cupidigia delle Potenze imperialiste⁸⁵. In particolare pose poi in evidenza quale salto di qualità avesse fatto il Giappone in appena quaranta anni, cosa mai successa in alcun Paese in precedenza, ma che passò al momento in buona parte inosservata, per il semplice fatto che "in fondo si trattava pur sempre di asiatici" (o se si vuole di "non bianchi"). Se il Giappone aveva sconfitto la Cina c'era da aspettarselo, ma sicuramente non sarebbe stato possibile in caso di una guerra contro una "vera" Potenza occidentale!

⁸⁵ Si noti che in questo frangente persino l'Italia cercò di creare un suo possedimento nel Celeste Impero, mirando ad appropriarsi di una parte della provincia del Chekiang, ma la ferma opposizione della corte di Pechino portò ad un nulla di fatto.

Questo atteggiamento di sufficienza veniva sentito soprattutto presso certi ambienti del governo russo di San Pietroburgo.

Si deve ricordare che a conclusione della Guerra cino-giapponese l'Impero nipponico perse quasi tutto ciò che aveva guadagnato per l'intervento di una sorta di "commissione di pace" composta da Potenze europee tra cui c'era anche la Russia.

Un elemento fondamentale, che non viene mai sottolineato abbastanza dalla storiografia, è il fatto che la Russia fosse riuscita con la sua semplice abilità e potenza diplomatica a trasformare la vittoria schiacciante del Giappone sulla Cina quasi in una sconfitta⁸⁶. Tutto ciò creò un malcontento generale che sfociò in numerose manifestazioni di piazza contro il governo di Tokyo, reo di aver tradito le aspettative popolari: ci si chiedeva infatti per che cosa fossero andati a morire in battaglia i soldati e i marinai giapponesi. Secondariamente, ma molto più importante per capire a fondo il perché della guerra del 1904-1905, si venne a formare un profondo risentimento, soprattutto negli ambienti politici e militari, nei confronti della Russia. Di fatto si può affermare che il periodo dal 1895 al 1904 venne vissuto in molti ambienti in Giappone in funzione di una riscossa per recuperare quanto gli era stato strappato dallo zar.

In quel periodo l'Impero russo aveva sempre più sviluppato un grande interesse, soprattutto economico, per le aree in cui si erano appena battuti cinesi e giapponesi. In particolare si stava cercando, con l'avanzamento dei lavori della ferrovia transiberiana, iniziati nel 1891, di creare una cosiddetta ferrovia transmanciuriana che, con capitali russi e attraverso i territori cinesi, collegasse la Siberia al Celeste Impero, portando così alla formazione di una linea diretta San Pietroburgo-Pechino.

Sul finire del XIX secolo la Russia godeva ancora (nonostante avesse perso più guerre in quel secolo) di una fama di invincibilità, legata in particolare alle dimensioni del Paese e alla vastità delle sue risorse. Era stata la Russia a battere Napoleone e nel corso dell'800 essa si era ulteriormente ingrandita e rafforzata. Perché dunque temere un piccolo e giovane Paese come il Giappone? Questo l'atteggiamento dei più, ma va sottolineato che in quel decennio tra il 1894 ed il 1904 furono proprio gli stessi agenti e osservatori russi che notarono a più ri-

⁸⁶ L'unica acquisizione degna di nota fu l'Isola di Formosa che diventò un governatorato e base avanzata per le Forze Armate nipponiche.

prese quali passi in avanti aveva fatto il Paese asiatico e quanto facesse per cercare di non farlo capire a livello militare.

Il caso forse più eclatante è quello del colonnello Samojlov, rappresentante dei servizi segreti a Tokyo, che ad esempio in un suo rapporto del 24 maggio 1903 riferiva: “Tutto ciò che riguarda l'Esercito in Giappone è tenuto rigorosamente segreto, e solo occasionalmente si riesce ad ottenere qualche notizia. Nemmeno le informazioni che ricevo dagli agenti militari stranieri si possono considerare affidabili”.⁸⁷

Samojlov inviò in quel periodo numerosi rapporti sullo stato di avanzamento della preparazione nipponica alla guerra, ma questi vennero in buona parte poco considerati dai comandi zaristi. Questo fece sì che la Russia arrivasse alla guerra con una notevole mancanza di organizzazione che verrà in parte compensata dalle enormi quantità di materiali e uomini mobilitati a guerra avanzata, ciò non servirà comunque a riguadagnare il tempo perduto in precedenza, portando invece la Russia alla catastrofe.

Si deve sottolineare che non è vero che la Russia trascurò completamente qualsiasi preparativo per il conflitto. Anche a San Pietroburgo, come a Tokyo, vi era un partito favorevole alla guerra, in particolare si possono citare figure come Bezobrazov, Abaza e Voronzov.

Bezobrazov, ex capitano di cavalleria della Guardia, fu il principale sostenitore di una politica aggressiva in Manciuria e Corea. In particolare alla fine del 1900 era riuscito ad ottenere dal governo coreano la concessione per lo sfruttamento delle immense foreste sul confine manciuriano, dove scorre il Fiume Yalu che separa i due territori, contribuendo a creare così la cosiddetta “Compagnia del legname dello Yalu”.

Altrettanto influenti erano i due membri del Consiglio dell'Impero, il ministro della Marina ammiraglio Abaza ed il conte Voronzov-Dachkov che a più riprese contrastarono altri colleghi più propensi ad una soluzione pacifica della vertenza con il Giappone, come il ministro della Guerra generale Kuropatkin e quello delle Finanze conte Witte, noto come il propugnatore della ferrovia transiberiana. I ripetuti tentativi di evitare una guerra portarono invece ad essa per l'intransigenza e le mire espansionistiche di pochi, ma si deve ricordare che questo ebbe in seguito le sue ripercussioni anche durante il conflitto giacché in

⁸⁷ E. PRIMAKOV-V. KIRPICENKO (a cura di), *KGB – La vera storia dei servizi segreti russi*, I, Bresso, Hobby & Work, 1999, pp. 225-231.

Russia l'opinione pubblica si trovò spaccata in due, con una minoranza che chiedeva di continuare fino alla vittoria ed una maggioranza che chiedeva la pace e la rinuncia ad una avventura coloniale in territori tanto lontani la cui acquisizione avrebbe avvantaggiato soprattutto gli speculatori finanziari e politici coinvolti.⁸⁸

Nel periodo fra il 1900 e il 1904 si ebbero continue trattative tra i due Paesi per cercare di risolvere diplomaticamente la controversia, ma queste vennero usate più come schermo mentre militarmente si avviavano i preparativi.

Già nel 1903 lo Stato Maggiore zarista aveva adottato un piano per la concentrazione del Primo Corpo d'Armata siberiano a Vladivostok in Siberia, il Terzo Corpo siberiano a Port Arthur e a Mukden più una riserva generale con il Secondo Corpo siberiano tra Harbin e Tsi-tsi-har in Manciuria e dei corpi di rinforzo in Russia distribuiti tra Kharkov (Decimo), Rjazan (Diciassettesimo) e Kazan (quattro divisioni).

Ogni giorno che passava migliorava la preparazione militare e sembra che anche l'Impero russo avrebbe voluto entrare in guerra ai primi di febbraio del 1904.⁸⁹ Paradossalmente il freddo inverno siberiano avrebbe aiutato i russi perché nonostante l'ultimo tratto della transiberiana non fosse ancora stato completato, nel punto in cui essa attraversava il Lago Bajkal, il ghiaccio che vi si forma avrebbe permesso il rapido transito dei rinforzi, con l'idea generale di proseguire l'offensiva nei mesi primaverili ed estivi.

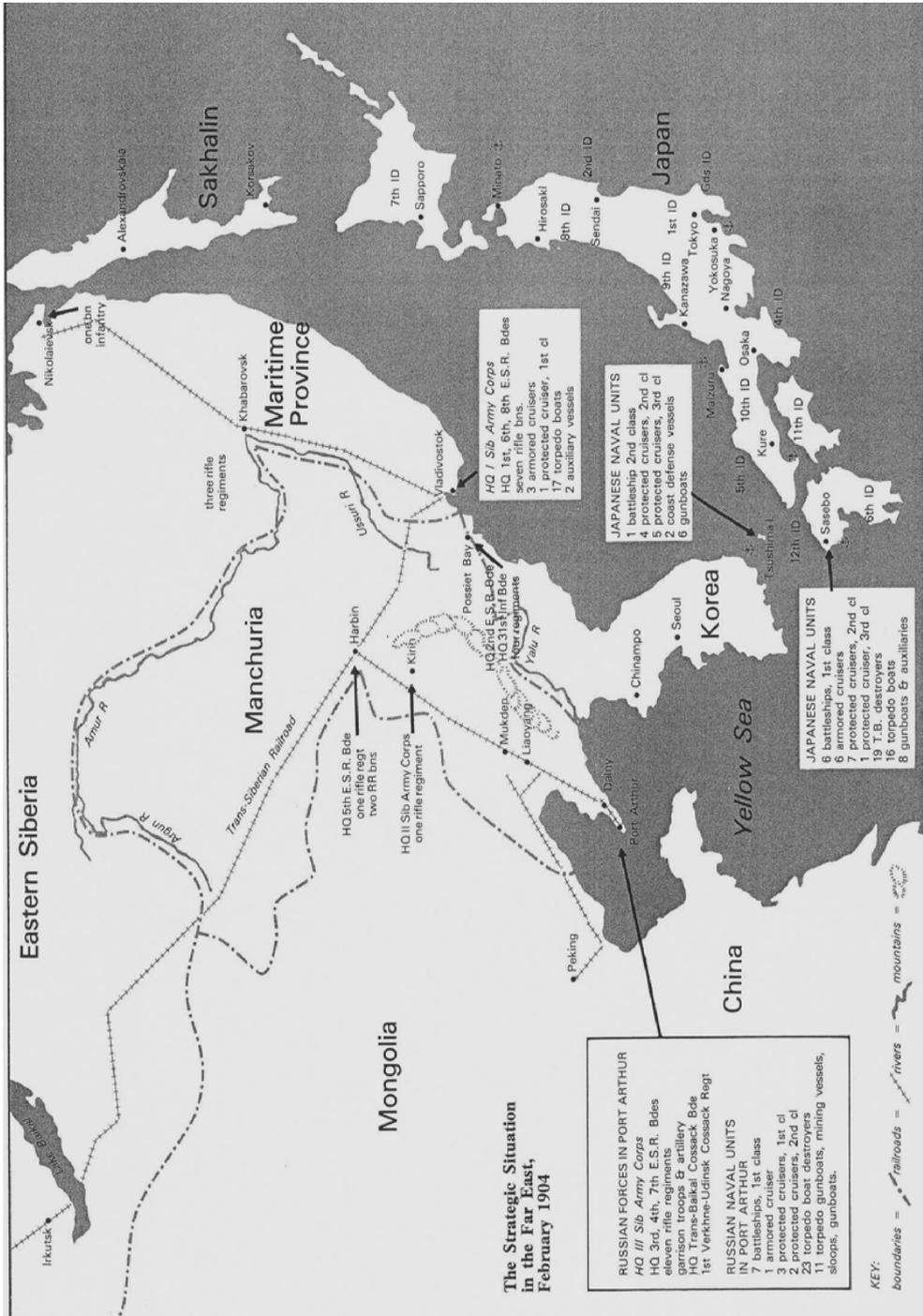
Affermare che la Russia non si preparò è dunque un'imprecisione. Va detto invece che essa si mosse "troppo tardi", mentre il Giappone lo fece con anticipo sui tempi.

Queste osservazioni ci fanno capire quanto si sbagliasse chi in quegli anni riteneva il Giappone un Paese debole e quanto in realtà esso fosse forte.

Per comprendere appieno dunque quale fu lo svolgersi della Guerra russo-giapponese del 1904-1905 per la Corea e la Manciuria, occorre soffermarsi su quale fosse il grado di preparazione con cui essa venne affrontata dal Giappone e con che mentalità operarono gli ufficiali preposti alla pianificazione.

⁸⁸ Tra le voci che si levarono vi furono anche personalità eminenti come Lev N. Tolstoj che a più riprese si espresse decisamente contro la guerra.

⁸⁹ Queste notizie ci vengono dal ministro francese Maurice Paléologue che in quegli anni lavorava al Quai d'Orsay (Ministero degli Affari Esteri) e che le ottenne dall'addetto militare francese a San Pietroburgo, vedi M. PALÉOLOGUE, *Una svolta decisiva della politica mondiale (1904-1906)*, Milano, Mondadori, 1934, pp. 8-16.



La modernizzazione del Giappone

Quando il Giappone venne costretto nel 1853 ad entrare nel mondo contemporaneo, sotto la minaccia dei cannoni della flotta americana guidata dal commodoro Perry, ancorata nella Baia di Edo (l'odierna Tokyo) ci si rese subito conto di una realtà: il mondo aveva fatto dei passi da gigante e, non solo in campo economico, ma anche politico-militare, l'introduzione delle nuove idee nel Paese avrebbe portato a dei cambiamenti radicali. Se si voleva evitare di cadere nella stessa posizione di vassallaggio a cui era sottoposta in quel momento la Cina, Paese molto più grande e, almeno in teoria potente, era necessario evitare la penetrazione coloniale degli occidentali, imparando al meglio le loro teorie e tecniche.

L'ingresso del mondo moderno in Giappone portò a notevoli cambiamenti, ma anche a dolorose lacerazioni che ancora sussistono ai giorni nostri.

Nei quindici anni dopo l'arrivo di Perry a Edo si ebbero numerosi casi di rivolte, incidenti e guerre coloniali e civili che portarono alla scomparsa nel 1868 dello shogunato Tokugawa, che aveva fino ad allora governato il Paese, e all'avvento dell'era Meiji (o di Mutsuhito). In pratica l'imperatore tornava a governare il Paese (anche se con l'aiuto di una "oligarchia") dopo settecento anni di potere degli shogun.

Nel riequilibrio dei giochi di potere tra i vari clan di samurai che avevano appoggiato prima lo shogun ed ora l'imperatore Meiji, ne spiccavano due in particolare, provenienti dall'Isola di Kyushu: il *Choshu* ed il *Satsuma*. Nella fattispecie sarà proprio da questi due clan che emergeranno le figure di maggior spicco nel nuovo corpo ufficiali fedele all'imperatore che nella guerra del 1904-1905 comanderanno l'Esercito e la Marina.

L'esigenza immediata del governo era quella di portare il Paese a recuperare in venticinque anni i duecentocinquanta trascorsi in totale isolamento e soprattutto evitare di fare la fine dei cinesi che fino a quel momento erano stati i loro maestri tecnologici, culturali e spirituali.

Con l'Occidente come nuovo punto di riferimento, si venne a creare un incontro-scontro tra idee "vecchie" e "nuove", con una conseguente mescolanza dei due mondi: quello classico giapponese, imbevuto di concetti cinesi, e appunto quello moderno occidentale.

Purtroppo con le idee nuove "positive", ad esempio tecnologie e costumi più moderni, arrivarono nel Paese anche quelle "negative", prima fra tutte l'idea di

nazione ed impero, già presenti in parte in Giappone, vista la sua caratteristica geografica di essere un Paese insulare con un popolo che si sente diverso rispetto a quelli vicini.

Le idee che penetrarono in Giappone portarono alla formazione di scuole di pensiero, movimenti e società, segrete e non, che si fecero promotori delle peggiori idee imperialiste. Fu ripresa la mai sopita teoria della superiorità giapponese sugli altri popoli asiatici e l'idea del "diritto" di invadere e conquistare nel proprio interesse stati e territori come la Corea, la Manciuria e la Cina. Venne perseguitato ciò che non era squisitamente "nazionale", distruggendo in parte realtà culturali e di vita anche millenarie come ad esempio il sincretismo religioso che si era instaurato tra shintoismo e buddismo. Il primo verrà portato all'apice come chiaro esempio di "culto nazionale", il secondo, in quanto importato dalla Cina, verrà decisamente messo da parte dalle autorità.

Anche dal punto di vista militare, la necessità di riformare le Forze Armate e di dotarsi di una flotta efficiente, porteranno allo studio più approfondito possibile dei metodi occidentali e all'avvicinamento di quelli che erano, all'epoca, gli stati considerati più potenti al mondo, in particolare Francia e Germania per l'Esercito e Gran Bretagna per la Marina.

Il passaggio dal vecchio al nuovo in questo campo portò ad una serie di situazioni ibride. I responsabili delle riforme erano in genere appartenenti alla classe dei samurai, i guerrieri per antonomasia nel mondo classico giapponese. Costoro, dopo aver studiato le teorie classiche occidentali, iniziarono a formare una nuova classe di ufficiali insegnando a loro ciò che sapevano, sia di nuovo come le teorie di Machiavelli, Clausewitz, Moltke, sia di antico come quelle cinesi di Sun Tzu o Sun Pin.

Tutto ciò che era stato il retaggio del vecchio mondo dei Tokugawa, un governo che tra l'altro aveva conservato per duecentocinquanta anni il Paese in pace attraverso una rete capillare di agenti militari, di polizia e di spionaggio, ora si trasmise alla nuova classe di militari che si stava formando, unito alle idee "migliori" che potevano giungere dall'Occidente.

La pianificazione di una vittoria

La preparazione giapponese al conflitto vide diverse figure di spicco in tutti i settori delle Forze Armate. In particolare, fondamentale fu l'operato di tre uf-

ficiali, ciascuno dei quali attivo in campo terrestre, navale e dell' *intelligence*, diede un contributo decisivo alla vittoria.

La scelta di questi ufficiali è solo apparentemente arbitraria, soprattutto se si confrontano i loro nomi con altri ben più famosi come il maresciallo di campo Oyama o l'ammiraglio Togo. In realtà si vuole qui dare spazio a quelle "figure minori" che non appaiono in molte pubblicazioni, ma che effettivamente hanno svolto un'attività senza la quale, per parafrasare un detto giapponese relativo proprio ad uno di questi tre personaggi, "il ventaglio sarebbe caduto in pezzi perché mancante del perno che lo tiene unito".

Kodama Gentaro

Il tenente generale barone Kodama Gentaro fu, nel corso della Guerra russo-giapponese, il vice-capo di Stato Maggiore Generale dell'Esercito sotto il maresciallo di campo marchese Oyama Iwao (1841-1916), comandante in capo dell'Esercito giapponese.

Nato nel 1853⁹⁰, era membro del clan Choshu. Servì dapprima nell'Esercito dei Tokugawa e passò poi nell'Armata Imperiale, distinguendosi già nel 1868 come comandante di un'unità di artiglieria nella cosiddetta "Campagna del Nord", l'atto finale della resistenza dei Tokugawa contro il governo Meiji, che si concluse con la Battaglia di Hakodate⁹¹, piccolo centro dell'Isola di Hokkaido sullo Stretto di Tsugaru.

In quegli anni il punto di riferimento per addestrare l'Esercito era la Francia di Napoleone III, ritenuta la migliore Potenza terrestre al mondo. Lo stesso

⁹⁰ Alcuni testi riportano il 1851.

⁹¹ Questa battaglia è doppiamente importante perché, oltre a segnare la fine di ogni resistenza delle truppe fedeli allo shogun, rappresenta il primo scontro della Marina imperiale che nell'occasione si batté contro quella dei Tokugawa. Si era ancora agli albori di quella che diverrà una grande flotta. Entrambe le parti cercarono in quegli anni di procurarsi delle navi in ogni cantiere navale occidentale. Singolare fu l'acquisto ad esempio della corazzata *Stonewall* della Marina confederata americana che venne ribattezzata *Kotetsu*. Questa nave, passata alla Marina imperiale, fu oggetto di un tentativo di abbordaggio fallito, in uno scontro vicino ad Hakodate, da parte delle ultime truppe dei Tokugawa che desideravano riacquisirla tra le loro unità. La *Kotetsu* partecipò poi al bombardamento finale di Hakodate che pose termine alla rivolta, vedi J. GREENE-A. MASSIGNANI, *Ironclads at war*, Conshohocken, Combined Publications, 1998, pp. 345-349.

Oyama ad esempio, vi venne mandato per tre anni a studiare, facendo anche da osservatore militare nella Guerra franco-prussiana del 1870-1871.

Dopo la sconfitta subita dai francesi, risultò naturale prendere come nuovo punto di riferimento la Germania guglielmina. Si inaugurò pertanto un nuovo periodo per l'Armata Imperiale che da quel momento decise di adottare schemi prussiani. Kodama fu uno dei tanti ufficiali mandati in Germania, dove studiò sotto il famoso teorico von Moltke. Più tardi, ritornato in Giappone, iniziò la sua lunga e fruttuosa collaborazione con Oyama, come suo capo di Stato Maggiore divisionale. Questi ufficiali divennero una coppia vincente e ben assortita, molto simile a quella di von Hindenburg e Ludendorff. Nonostante si racconti di alcuni alterchi fra i due nei diversi periodi passati insieme, Oyama divenne nell'Esercito la tipica figura di ufficiale comandante paterno, mentre Kodama si conquistò una fama di ottimo tattico e grande pianificatore.

Il primo episodio che si può citare è quello della rivolta di Saigo Takamori che nel 1877 decise di reagire all'editto che imponeva ai samurai di rinunciare alle spade. Il comportamento di Saigo non va interpretato come un atto di ribellione contro l'imperatore, ma contro la nuova classe di ufficiali il cui rappresentante principale era il comandante in capo maresciallo Yamagata. Il mondo classico dei samurai armati di armi bianche si ribellava contro il mondo moderno delle macchine e delle armi da fuoco.

Kodama fu con Oyama nella battaglia decisiva della Collina del Castello di Kagoshima (Kyushu), atto finale della rivolta, dove i cannoni Krupp distrussero la resistenza degli ultimi samurai: lo stesso Saigo fece *seppuku* (harakiri) per non arrendersi al nemico. Negli anni successivi i due ufficiali proseguirono nelle loro attività e collaborazione.

Nel 1895 Oyama succedette a Yamagata come ministro della Guerra. Questa fu l'occasione per Kodama di abbandonare definitivamente schemi e istruttori francesi e di passare decisamente a quelli tedeschi. In particolare gli stava a cuore la riorganizzazione delle formazioni divisionali che già esistevano, ma in pratica solo sulla carta.

Lo scoppio della Guerra cino-giapponese vede Oyama al comando della Seconda Armata con Kodama al suo fianco. La loro azione principale fu quella di conquistare Port Arthur.⁹²

⁹² Va ricordato che la base fu presa in appena in un giorno da un solo reggimento guidato dal futuro comandante della Terza Armata generale Nogi, che passerà alla storia come il conquistatore di Port Arthur nella guerra con la Russia.

Dopo l'occupazione di Formosa, per un certo periodo, Kodama venne nominato governatore generale dell'isola, dove si distinse sia perseguendo indigeni che "banditi" locali, sia riassetandone le finanze.

Allo scoppio delle ostilità con la Russia, la vecchia "coppia vincente" venne richiamata. Questa volta Oyama comandava l'Esercito, mentre Kodama si occupava della pianificazione. Già il 12 ottobre del 1903 era stato nominato vice-capo di Stato Maggiore Generale. La mente matematica del brillante stratega concepirà praticamente tutte le azioni principali terrestri della guerra.

Il piano strategico per le operazioni in Corea e Manciuria che concepì prevederò l'addestramento delle divisioni in patria e l'apprestamento di tutti i mezzi necessari al loro impiego e il trasferimento di cinque armate in varie fasi, tagliando la ferrovia trans-manciuriana e puntando verso nord-est su Harbin.

A livello tattico-operazionale furono di Kodama gli aggiramenti sul fianco applicati nelle tre battaglie decisive dello Yalu, di Liaoyang e di Mukden.

Suo fu anche il piano generale per l'investimento da terra della piazzaforte di Port Arthur, dove l'unico suo errore fu quello di sottovalutare le forze necessarie a conquistarla.

Così come fu fortemente propenso a scatenare la guerra con la Russia, altrettanto lo fu per richiedere con insistenza la pace.

Nel tardo 1905 lo stato delle finanze nipponiche stava raggiungendo la bancarotta; se si fossero continuate le operazioni a lungo si avrebbe rischiato di riprendere (come dieci anni prima) tutto ciò che si era appena riguadagnato. Kodama iniziò a spingere sempre più perché si arrivasse ad una soluzione diplomatica. Il successo finale si ebbe con il trattato di pace tra le due Potenze, siglato nel settembre di quell'anno a Portsmouth (New Hampshire) sotto la supervisione di Theodore Roosevelt.

Poco c'è da aggiungere su questa figura se non citando semplicemente il nomignolo che si guadagnò in seno all'Esercito: "il Perno nel Ventaglio", a significare che togliendolo l'intera struttura sarebbe crollata.⁹³

⁹³ D. WARNER-P. WARNER, *The Tide at Sunrise*, New York, Charterhouse, 1974, pp. 53, 167-168; I. HAMILTON, *Impressioni sulla guerra russo-giapponese*, I, Roma, Casa Editrice Italiana, 1906, pp. 35-37.

Akiyama Saneyuki

Quando il Giappone decise di creare una Marina, fu necessario partire praticamente da zero. Sino ad allora le uniche navi che il governo Tokugawa aveva autorizzato a costruire lo erano state sotto stretto controllo dello shogun e con un dislocamento limitato. Sorse dunque la necessità di dotarsi non solo di navi moderne, ma di preparare tutto il personale ed una classe di ufficiali che fosse a conoscenza delle tecniche e di tutte le strategie e tattiche più recenti.

L'Accademia Navale sorse nel 1869 a Tsukiji, davanti a Tokyo, e venne successivamente spostata nel 1888 nell'Isola di Etajima, davanti a Hiroshima.

Uno dei primi a uscire da Etajima nel 1890 è il futuro comandante Akiyama Saneyuki (1868-1918). Akiyama nasce a Shikoku e fa parte di una famiglia che diventa illustre nell'ambito delle Forze Armate, dato che il suo fratello più vecchio si distingue nella creazione dell'Arma di cavalleria.

Come è già stato riportato il 1868 è un anno cruciale perché segna la fine dello shogunato Tokugawa e la restaurazione del potere imperiale. Akiyama non appartiene dunque alla classe di ufficiali più anziani (quelli nati intorno al 1853), ma è membro di quella nuova che fa parte di un mondo dove il contatto con l'Occidente è oramai una realtà di fatto nella vita quotidiana.

Egli incarna un tipo di ufficiale molto particolare. La sua formazione è prettamente teorica: poche esperienze di combattimento, ma una vastissima attività di studio. Le tappe principali della sua carriera si possono così riassumere: nel 1893 viene inviato in Gran Bretagna per completare la sua formazione; nel 1894-1895 Guerra cino-giapponese, a cui egli non partecipa; nel 1896 si accosta allo studio della storia militare soprattutto strategica e tattica. Viene inviato alla scuola per l'addestramento al siluro di Yokosuka. Successivamente è assegnato alla Divisione di *intelligence* dello Stato Maggiore Generale della Marina; nel 1897 viene inviato in America; nel 1898 è osservatore militare con la squadra dell'ammiraglio Sampson nella Battaglia di Santiago di Cuba, durante la Guerra ispano-americana. In quel periodo conosce Alfred Thayer Mahan, il grande teorico navale moderno; nel 1900 ritorna in Giappone.

E' soprattutto nell'arco di questi ultimi cinque anni (in particolare nel biennio passato negli Stati Uniti) che Akiyama si fa una profondissima cultura in campo militare. Anche lui come molti altri ufficiali si rende mediatore tra i due mondi occidentale e orientale. Studia sia tutti i teorici come ad esempio Clausewitz, Jomini, Mahan oltre alle strategie e tattiche più recenti, sia i teorici

orientali e quindi i principi classici di Sun Tzu e Wu Tzu.

Rientrato in patria viene promosso istruttore presso il Naval Staff College perché alcuni suoi superiori come l'ammiraglio Sakamoto (presidente del College che lo ha conosciuto negli Stati Uniti) si sono accorti dell'abilità di Akiyama. Appena tornato egli pubblica ad esempio un resoconto sulle sue osservazioni durante gli scontri navali sostenuti dalla Marina americana e questo comincia a contribuire alla sua fama.

L'idea di base di Akiyama è quella di minimizzare le decisioni arbitrarie nella pianificazione a vantaggio di un approccio razionale e scientifico che si basi sulla commistione e sintesi delle teorie occidentali e orientali. Egli sviluppa anche nuovi sistemi di *wargaming* navale che si rifanno allo *shogi*, gli scacchi giapponesi. Le sue idee hanno talmente successo che diventerà il teorico navale giapponese più seguito fino alla Seconda Guerra Mondiale.

Il maggior sviluppo della sua teoria si ha a partire dal 1900 quando il suo collega Ogasawara lo va a trovare in ospedale mentre sta curandosi per un'influenza intestinale e gli porta alcuni trattati di guerra navale del medioevo giapponese. Questi si riferiscono in particolare alle azioni dei corsari noti come *kai-zoku*, i quali usavano tattiche e strategie tipiche del periodo (XIV-XVI secolo). Fra queste se ne possono ricordare in particolare le antiche tattiche corsare della Scuola di Yashima e quelle usate nel *Sengoku Jidai* (Periodo del Paese in Guerra).

In pratica i tre principi fondamentali che egli adotta sono la concentrazione delle forze, l'uso di formazioni flessibili e l'idea di travolgere e disperdere l'avversario piuttosto che annientarlo.

Un esempio cui si rifà è l'uso del *kuruma gakari* ("attacco rotante"), che si avvicina molto alla nota tattica navale del cosiddetto "taglio della T", soprattutto nel concetto di attacco indiretto da una direzione da cui il nemico non se l'aspetta. Questa particolare formazione in battaglia prevede l'uso a rotazione dei reparti che si alternano sul fronte di attacco e vengono sostituiti non appena iniziano a dare segni di stanchezza. L'obiettivo palese è quello di scardinare il dispositivo avversario, logorandolo gradatamente e causandone il cedimento. L'inconveniente principale del sistema è che si rende necessario in continuazione lo sganciamento dal nemico, l'azione più difficile da eseguire in battaglia, che richiede un ottimo addestramento degli uomini.

L'uso della formazione del *kuruma gakari* ebbe ad esempio un celebre impiego storico in una delle principali battaglie del *Sengoku Jidai*: la quarta Battaglia di Kawanakajima nel 1561. In questo scontro due dei più famosi *daimyo* (signori

feudali) dell'epoca, Takeda Shingen e Uesugi Kenshin, assunsero due formazioni diverse: rispettivamente il *kakuyoku* (ala di gru) ed il *kuruma gakarì*; tipicamente difensiva la prima ed offensiva la seconda. La battaglia, combattuta prevalentemente nella nebbia di ottobre, terminò in pratica con uno stallo, dopo che entrambe le parti avevano perso rispettivamente il 62 ed il 72% delle loro forze⁹⁴.

Ciò che interessa alla nostra esposizione è il notare che l'uso del *kuruma gakarì* è tipico delle formazioni terrestri. L'originalità di Akiyama sta nel fatto di aver concepito l'idea di adattarlo agli scontri navali, con le conseguenze che ora vedremo, cosa più semplice se l'addestramento è buono e le unità dispongono di superiorità, soprattutto nella velocità.

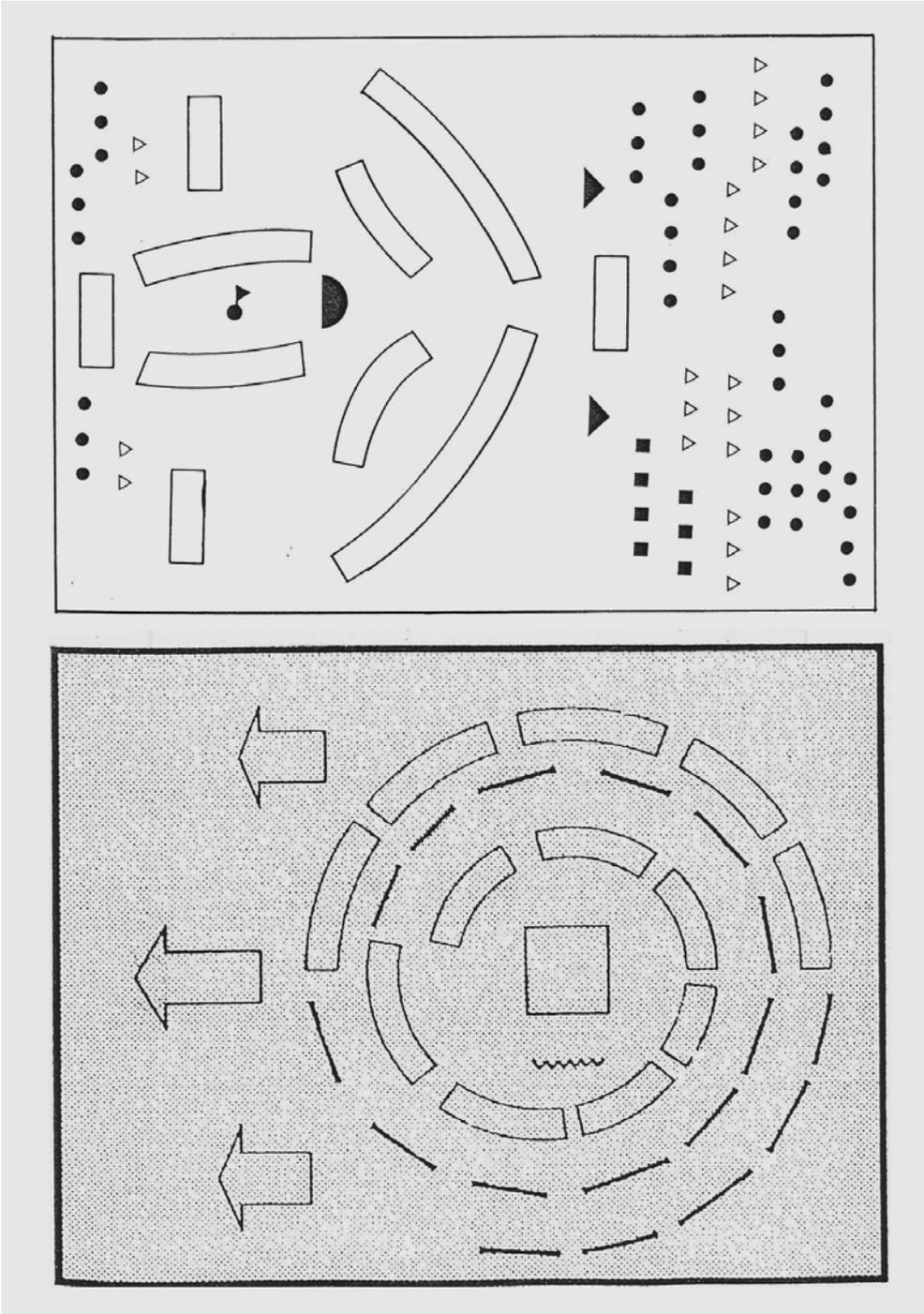
Lo scoppio della Guerra russo-giapponese vede Akiyama inserito con il grado di comandante nello Stato Maggiore della Prima Squadra a bordo della corazzata *Mikasa*, sotto l'ammiraglio Togo Heiachiro.

Akiyama oramai è noto come il migliore tattico della Marina e si distinguerà in tutta la guerra per la sua abilità di pianificatore ed anche per la sua eccentricità⁹⁵. Egli partecipa all'organizzazione di tutti i grandi scontri. Ad esempio crea con il comandante Hirose il piano per sbarrare l'imboccatura della base di Port Arthur, avvalendosi di navi da carico antiquate, in quanto l'ingresso era largo solo alcune centinaia di metri.

L'unica volta in cui si fa cogliere di sorpresa è quando i russi cercano di scappare dalla base, provocando la Battaglia del Mar Giallo il 10 agosto 1904. Il caso vuole che la nave ammiraglia zarista venga colpita, causando la morte dell'ammiraglio comandante e inducendo la squadra a rientrare a Port Arthur dove rimarrà sino alla caduta della base. Sia per l'ammiraglio Togo che per il comandante Akiyama questo scontro si rivela un duro banco di prova da cui trarre esperienza per le fasi successive della guerra. Togo si convince di dover pianificare al massimo lo scontro con la flotta del Baltico che è partita da Libau (Lettonia) in ottobre.

⁹⁴ S. TURNBULL, *Le battaglie dei samurai*, Milano, Melita, 1991, pp. 41-56.

⁹⁵ Si narra ad esempio che per la preparazione del piano di Tsushima restasse chiuso tutto il giorno in cabina riemergendone solo per venire a fare colazione con addosso i pantaloni del pigiama o per fare una nuotata fuori bordo al tramonto. Sintomatico è confrontare il suo comportamento con quello del comandante Kuroshima, il famoso pianificatore dell'ammiraglio Yamamoto, che ideò il piano di attacco a Pearl Harbour. Anche Kuroshima era noto per la sua eccentricità in quanto soleva fare lunghi ritiri nella sua cabina, coprendosi con un asciugamano, al punto che venne soprannominato "Gandhi".



Akiyama lavora instancabilmente per produrre un piano ideale: il suo capolavoro è la Battaglia di Tsushima. Si tratta di un piano di attrito in sette fasi da compiere con una serie di attacchi alla flotta russa sia di giorno che di notte:

- fasi 1 e 2: scoperta della flotta e attacco con torpediniere e caccia (queste saranno nella realtà le uniche due a fallire, in quanto a causa della nebbia l'ammiraglio Rojestvensky riuscirà a infiltrarsi nello stretto senza essere visto);

- fase 3: attacco generale della flotta divisa in squadre;

- fase 4: attacco notturno delle torpediniere;

- fasi 5-7: spingere i russi con continui attacchi delle squadre verso Vladivostok, dove i giapponesi hanno già minato le acque prospicienti il porto.

Le uniche incognite in questo piano erano i fattori climatici quali soprattutto la nebbia, sovente presente nello stretto tra il Giappone e la Corea ed eventualmente lo stato del mare che avrebbe potuto creare delle difficoltà nelle fasi di fuoco rapido e di lancio dei siluri.

E' noto come si svolse la Battaglia di Tsushima. La mattina del 27 maggio 1905 la presenza della nebbia permise alla flotta del Baltico di forzare lo stretto senza essere scorta, nonostante fosse già stata avvistata durante la notte da alcune unità poste di vedetta, prima fra tutte la *Shinano Maru*, vapore militarizzato e munito di uno dei primi esempi di radio di bordo.

In secondo luogo, la presenza di mare grosso favorì nettamente la flotta giapponese, in quanto le navi russe erano state sovraccaricate di carbone, di modo che le artiglierie secondarie laterali e la stabilità stessa delle navi ne vennero fortemente penalizzate.

A metà mattina la nebbia si diradò e l'ammiraglio Togo poté inviare a Tokyo, dove si attendevano con ansia delle notizie, il famoso messaggio, prevalentemente abbozzato da Akiyama stesso: "Il cielo è luminoso e le onde sono alte!"

La flotta giapponese guidata dalla Prima Squadra, con in testa l'ammiraglia *Mikasa*, tagliò la "T" alla flotta del Baltico. L'applicazione del *kuruma gakari* ebbe pieno successo grazie anche alla maggiore velocità che le singole squadre giapponesi avevano rispetto a quelle russe. Le manovre di attacco e di sganciamento dal nemico riuscirono perfettamente per tutti e due i giorni della battaglia, al punto tale che le perdite nipponiche furono veramente minime. Durante la notte tra il 27 e il 28 venne eseguita la quarta fase, anch'essa con notevole successo sebbene i danni causati dai siluri fossero minimi, ma questo è un fattore che si presentò nel corso di tutta la guerra.

La mattina del 28 maggio la flotta del Baltico aveva già subito notevoli per-

dite ed era ampiamente scompagnata. L'ammiraglio Nebogatov, che aveva sostituito Rojestvensky ferito il giorno prima, decise di porre fine al massacro facendo arrendere le unità che gli erano rimaste.

La perfetta preparazione degli equipaggi di ogni singola unità giapponese, avvenuta nei mesi precedenti, permise al piano di Akiyama di avere il massimo successo, al punto tale che non si andò oltre la quarta fase.

Akashi Motojiro

Come abbiamo esposto in precedenza, le idee moderne che penetrarono in Giappone portarono alla formazione di scuole di pensiero, movimenti e società, segrete e non, che si fecero promotori delle peggiori idee imperialiste. Accanto all'attività di tali società va sottolineato anche il fatto che il Paese aveva già vissuto, durante lo shogunato Tokugawa, in uno "stato di polizia", dove il controllo su ogni attività politica veniva svolto da una rete capillare di spie ed agenti informatori. Anche qui come negli altri campi, ci si dovette munire di un nuovo e più efficiente (in termini occidentali) apparato di *intelligence* e si vide l'unione dei classici principi sullo spionaggio e destabilizzazione del nemico (vedasi quelli di Sun Tzu) con i nuovi metodi occidentali.

In quest'ambito si inserisce l'attività della *Kokuryukai*, la Società del Dragone Nero, dal vecchio nome del Fiume Amur, la quale a seguito dell'umiliazione subita dal Giappone nel 1894-1895, decide di porsi come obiettivo principale il recupero di quanto si era perduto e vendicarsi, cacciando i russi dalla Corea e dalla Manciuria, portando appunto il nuovo confine dell'Impero giapponese al Fiume Amur che divide questa dalla Siberia.

La società è nata come derivazione dalla *Genyosha*, Società dell'Oceano Nero, anche questa con fini prettamente imperialistici. Essa mira ad una duplice attività di *intelligence*: da un lato operare in Asia e nei territori immediatamente prospicienti l'area dell'imminente conflitto con l'Impero zarista, estendendosi fino a tutta la Siberia; dall'altro operare nel resto della Russia ed in Europa per scardinare il potere zarista e farlo crollare, sfruttando in particolar modo le forze centrifughe già presenti, ma ancora prive di coordinamento. In particolare aiutare tutti i gruppi nazionalisti polacchi, finlandesi, musulmani, ecc. oppure aiutare i gruppi rivoluzionari interni alla Russia stessa, come ad esempio i socialisti rivoluzionari, e i cui membri sono sparsi per tutta l'Europa.

Sia prima che dopo lo scoppio della guerra del 1904-1905, la *Kokuryukai* fu estremamente attiva da un lato dietro le linee russe, organizzando gruppi di guerriglieri cinesi e locali (ad esempio i banditi *kungusi*) per disturbare le linee di approvvigionamento e i depositi zaristi, dall'altro nella stessa Europa. Nella fattispecie essa insistette per avere il permesso dal Ministero della Guerra giapponese di approvare la nomina degli addetti militari soprattutto in Russia. Questo avvenne dopo il 1902, a seguito dell'alleanza tra Gran Bretagna e Giappone che assicurava maggior libertà di azione all'Impero del Sol Levante in caso di conflitto con una Potenza europea.

In questo contesto si inserisce l'attività del colonnello Akashi Motojiro (1864-1919). Non si ha la certezza della sua appartenenza alla *Kokuryukai* perché non compare nelle liste dei suoi membri, tuttavia si sa dei suoi stretti contatti con alcuni elementi di spicco della società, in particolare nei suoi periodi di permanenza a Tokyo.

Nato a Fukuoka e trasferitosi a Tokyo a tredici anni, era entrato nel 1877 in una scuola di preparazione militare. Successivamente nel 1881 entrò all'Accademia Militare e in seguito, nel 1887, al Military Staff College. Nel 1889 fu assegnato allo Stato Maggiore Generale e nel 1894 inviato in Germania per approfondire gli studi. Ritornato in patria per la Guerra cino-giapponese, fu aggregato allo Stato Maggiore della Guardia Imperiale, svolgendo poi vari incarichi a Formosa e in Indocina. Nel 1898 si occupò dell'annessione americana delle Filippine e fu presente nel 1900 in Cina durante la Rivolta dei Boxer.

Nel gennaio del 1901 fu nominato addetto militare in Francia ed il 15 agosto 1902 a San Pietroburgo, dove arrivò il 1° novembre con l'incarico di "addetto itinerante" perché lo si voleva rendere pienamente libero di muoversi per tutto il continente allo scopo di stabilire i contatti necessari con i gruppi rivoluzionari ed indipendentisti.

Allo scoppio delle ostilità, il 10 febbraio 1904 venne inviato presso la legazione giapponese di Stoccolma con il triplo scopo di spiare i movimenti russi, creando una rete di *intelligence*, favorire il sabotaggio della transiberiana e sollevare i rivoluzionari di tutta la Russia. Fattosi sostituire come addetto militare in giugno dal maggiore Nagao, Akashi fu finalmente libero di girare l'Europa per svolgere le sue attività.

La sua caratteristica peculiare è proprio quella di aver curato i rapporti con una gran numero di personaggi di spicco nel mondo rivoluzionario. Tra questi figurano ad esempio indipendentisti come il finlandese Konni Zilliacus o il ta-

taro Abdur Rashid Ibrahim.⁹⁶

Ci furono pare anche contatti con personaggi “oscuri” come Azef, l’anarchico doppiogiochista, agente dell’*Ochrana*, la polizia segreta zarista, che fece assassinare il ministro degli Interni russo von Plehwe, ma se ci furono, si ebbero solo in Svizzera e per poco tempo.

Akashi divenne in sostanza l’ufficiale principale incaricato di coordinare lo spionaggio in Europa. Ebbe praticamente carta bianca per investire nei programmi rivoluzionari e in questo venne aiutato anche dall’ambasciatore a Stoccolma il quale gli permise di ottenere da Tokyo quanto gli era necessario. Soprattutto si occupò di elargire fondi in denaro e armi. Organizzò ben due raduni dei partiti rivoluzionari, a Parigi nell’ottobre 1904 e a Ginevra nell’aprile 1905 allo scopo di promuovere la rivoluzione in Russia⁹⁷, in particolare nelle zone chiave per la produzione di armi o comunque con lo scopo di impegnare localmente al massimo le truppe zariste e destabilizzare il governo per indurlo a chiedere la pace.

Accanto a tutto ciò va ricordato l’interesse che aveva la Gran Bretagna per la vittoria giapponese. Varie volte le autorità britanniche “chiusero gli occhi” sul traffico d’armi che uscivano dall’Inghilterra per dirigersi verso la Russia, il tutto pagato di nascosto dai giapponesi.

Praticamente ogni grande città europea aveva la sua rete di agenti: Parigi, Zurigo, Ginevra, Copenhagen, Roma, Lisbona, Berlino e Varsavia.

Il problema principale di tutti i partiti rivoluzionari era che non c’era un coordinamento. Akashi lo favorì grandemente sempre con l’obiettivo di far scoppiare la rivoluzione nel 1905.

Il maggior successo si ebbe quando Akashi riuscì, con varie contrattazioni con Tokyo, ad ottenere credito per 1.000.000 di yen. Di questi sembra abbia speso tre quarti. Ad esempio 40.000 yen vennero forniti a un certo Dekansky (in realtà sempre lo stesso Azef) per promuovere la rivolta a Odessa, dove scoppì

⁹⁶ Akashi sosteneva che “per trattare con i musulmani prima di tutto bisogna capire a fondo la loro religione e stile di vita”. In particolare durante la guerra va sottolineato che l’attività dello spionaggio giapponese presso le popolazioni musulmane non ebbe molto successo, ma questo si deve soprattutto al fatto che i movimenti indipendentisti come il pan-islamismo o il pan-turchismo erano ancora in fase di formazione e le autorità zariste erano state sempre attente a non rischiare di scatenare la *jihad* islamica.

⁹⁷ A Ginevra Akashi fornì fondi a Lenin per aprire un giornale.

nel giugno del 1905. Altri 70.000 furono spesi per i sabotaggi lungo la transiberiana, rispettivamente 30.000 alla Lega Nazionale Polacca e 40.000 probabilmente ai socialisti rivoluzionari russi.

Accanto a queste attività di destabilizzazione si devono infine ricordare anche quelle svolte da Akashi in compiti di normale intelligence, quali soprattutto lo scoprire i vari movimenti di truppe diretti al fronte lungo la transiberiana e la precisa composizione, potenzialità combattiva e itinerari della flotta del Baltico dell'ammiraglio Rojestvensky.

Ulteriore bibliografia

M. AKASHI, *Rakka ry?sui*, Helsinki, SHS, 1988.

M. R. PEATTIE, *Akiyama Saneyuki and the Emergence of Modern Japanese Naval Doctrine*, in "Proceedings", vol. 103/1/887, gennaio 1977.

FERRUCCIO BOTTI

Tsushima, perché e come: note sulla battaglia navale più importante dell'età contemporanea

La Battaglia navale di Tsushima (27-28 maggio 1905) ha inaspettatamente concluso a favore del Giappone la guerra tra il piccolo Impero del Sol Levante e l'Orso russo iniziata l'8 febbraio 1904 con un riuscito attacco silurante giapponese alla flotta russa ancorata nella base fortificata di Port Arthur (nel quale sono state danneggiate tre navi russe).⁹⁸

Si tratta di uno scontro dal quale la flotta russa è uscita completamente distrutta, costringendo il governo dello zar a chiedere ben presto la pace, il successivo 5 settembre 1905. Esso è avvenuto nello Stretto di Corea dominato dall'Isola di Tsushima, dove la flotta giapponese al comando dell'ammiraglio Togo "giocando in casa", attendeva a piè fermo la flotta russa al comando del valoroso ammiraglio Rojestvensky, partita dal lontanissimo Baltico con un epico, lunghissimo e logorante viaggio per raggiungere la base di Vladivostok, con la speranza di raddrizzare una situazione già sostanzialmente compromessa per la Russia, dopo la caduta di Port Arthur (2 gennaio 1905) e in seguito alle sfavorevoli vicende della guerra terrestre. Sull'andamento della battaglia basti dire che: - i russi erano numericamente superiori in fatto di corazzate (undici, quattro delle quali erano peraltro antiquate), mentre i giapponesi lo erano in fatto di moderni incrociatori, torpediniere e cacciatorpediniere;

⁹⁸ Rimandiamo, in merito: alla voce *Tsushima* dell'*Enciclopedia Militare*, VI, Milano, Istituto Editoriale Scientifico, 1933, p. 1310 a cura dei capitani di vascello R. Almagià (autore della stessa voce sull'*Enciclopedia Italiana*, XXXIV, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, 1937, pp. 429-430) ed E. Pittaluga, e a G. FIORAVANZO, *Storia del pensiero tattico navale*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1973, pp. 177-181. Molto utile anche l'opera di F. THIESS *Tsushima* (1936), recentemente tradotta e ristampata a cura della BUR nel 2002. Nessuno degli autori citati, comunque, si occupa degli ammaestramenti tratti o da trarre dalla battaglia.

- in totale i russi disponevano di quarantacinque cannoni da 305 e 254 millimetri e di centosettantanove cannoni da 152 millimetri; i giapponesi di sedici cannoni da 305, uno da 254, duecentosette da 152 millimetri (le artiglierie giapponesi erano peraltro in buona parte più moderne);⁹⁹

- grazie alla maggiore velocità, alla maggiore precisione del tiro, al migliore addestramento, alla migliore coesione e all'efficace impiego delle torpediniere molto superiori di numero, la flotta giapponese divisa in quattro gruppi è riuscita ben presto ad avvolgere e distruggere - con lievi perdite - la flotta russa che procedeva su due colonne in linea di fila, con le navi da trasporto e gli incrociatori ausiliari al centro, e che è stata tempestivamente scoperta da un incrociatore giapponese in avanguardia, anche a causa del diradarsi improvviso delle nebbie frequenti nello Stretto.

Al di là di minuti particolari, i reali caratteri e le ricadute della battaglia possono essere ben inquadrati solo valutando attentamente gli eventi precedenti e successivi, con particolare riguardo alle conseguenze politiche, alla tattica navale e agli orientamenti nelle costruzioni navali del tempo. Oggi si può senz'altro dire che è stata la battaglia - forse non solo navale - più importante del XX secolo, perché grazie alla completa *debellatio* della flotta russa subito ottenuta dalla sua giovane flotta, l'Impero del Sol Levante ha costretto a un'inaspettata e rapida capitolazione il vecchio Impero russo, imponendosi come Potenza dominante nell'Estremo Oriente nonostante una differenza apparentemente incolmabile in fatto di superficie, potenziale economico e militare, ecc. E' stata anche una battaglia con maggiori effetti risolutivi di quella di Trafalgar di un secolo prima (1805), nella quale il genio di Nelson e la qualità degli equipaggi britannici hanno dato all'Inghilterra il dominio dei mari durato fino al 1941, ma non sono riusciti a provocare la resa delle armate napoleoniche, che per altri dieci anni, fino a Waterloo (1815) hanno combattuto non senza grandi vittorie terrestri gli eserciti inglesi e i loro alleati, a cominciare da quelli austriaco e russo.

Detto questo, vanno sottolineate alcune questioni che non sempre la critica storica ha messo in luce come meriterebbero.

1. Diversamente da quanto sostengono taluni autori, non sussiste alcuna connessione diretta tra i risultati della Battaglia di Tsushima (combattuta come si è detto nel maggio del 1905) e la nascita della *Dreadnought*, nave "monocalibra" con dieci cannoni da 305 proposta dal nostro ingegnere navale Cuniberti

⁹⁹ Le cifre non sono concordanti; noi qui ci atteniamo a quelle dell'*Enciclopedia Militare*.

(che peraltro di proposte ne ha fatte molte, anche di diverso tenore) sull'importante almanacco navale inglese *Jane's Fighting* del 1903 (e anche sul periodico tedesco *Marine Rundschau* nel 1900). Tale tipo di nave, destinato a dominare le costruzioni navali (purtroppo, comprese quelle delle Marine meno ricche come quella italiana) fino alla Seconda Guerra Mondiale, con ulteriore aumento dei calibri fino a 406 millimetri, è stato impostato dalla Royal Navy per prima il 2 ottobre 1905 ed è entrato in servizio molto presto, il 3 dicembre 1906. Non è quindi possibile che gli studi che l'hanno preceduta, tra l'altro molto laboriosi perché si trattava di un'unità di concezione completamente nuova, siano stati iniziati solo nel maggio 1905, cioè solo cinque mesi prima del varo; se mai ciò poteva valere per le dreadnought italiane, impostate molto più in ritardo, ma per ragioni economiche e tecniche, non certo dopo gli ammaestramenti tratti da Tsushima, ma per avere navi competitive.¹⁰⁰

2. Ne consegue che l'avvento della *Dreadnought* non è certo dovuto all'esperienza di battaglie precedenti (quella di Lissa del 1866, la più importante tra di esse, ha se mai indotto parecchi autori navali anche italiani - a cominciare dal Bonamico - a ritenere erroneamente il rostro più importante del cannone),¹⁰¹ ma piuttosto ai progressi delle costruzioni navali e particolarmente delle artiglierie e corazze, che a parità di potenza hanno consentito di ridurre sempre più i pesi di cannoni, corazze e motori e al tempo stesso di impiegare artiglierie anche di calibro considerevole - come erano i 305 millimetri - con una celerità di tiro, una rapidità di manovra e una facilità di puntamento soddisfacenti (anche mediante l'installazione di una centrale di tiro in sostituzione delle modalità di puntamento autonomo per ogni pezzo, con rendimento del fuoco dipendente soprattutto dall'abilità di singoli marinai puntatori, ai quali era in pratica affidata la potenza di fuoco di una grande nave).

3. Sia la precedente Battaglia dello Yalu (16 settembre 1894), nella quale la flotta giapponese aveva sconfitto sia pure in modo non definitivo la flotta cinese, sia gli eventi navali della Guerra ispano-americana del 1898 (con la sconfitta delle vecchie corazzate spagnole da parte dei moderni incrociatori americani) hanno invece avvalorato i cannoni di medio calibro degli incrociatori - con mag-

¹⁰⁰ Sulle caratteristiche delle corazzate delle principali Marine cfr. G. GALUPPINI, *Guida alle corazzate dalle origini a oggi*, Milano, Mondadori, 1978, pp. 164-175, 182-183, 192-193.

¹⁰¹ Cfr. D. BONAMICO, *Scritti sul potere marittimo* (a cura di F. Botti), I, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1998, pp. 5-424.

giore facilità di manovra e più elevata celerità di tiro - rispetto ai grossi calibri (ancora poco perfezionati) delle corazzate del tempo, più potenti ma più difficili da manovrare, nei quali, quindi, gli errori di tiro - inevitabili nell'emozione del combattimento - riducevano di molto l'efficacia del tiro, perché non potevano essere appieno compensati dalla maggiore celerità di tiro come nei medi calibri.

4. La maggiore efficacia ovunque attribuita ai cannoni di medio calibro nell'ultimo decennio del secolo XIX e fino alla *Dreadnought* è confermata dalla sostituzione nel 1894-1896 dei vecchi calibri da 450 millimetri ad avancarica Armstrong della grande corazzata *Dandolo* (significativamente mai adottati da alcuna Marina) con più moderni pezzi da 254 millimetri. Sembra per ragioni economiche, tale sostituzione non risulta avvenuta sul *Duilio*, che quindi ha conservato artiglierie già nettamente sorpassate nell'ultimo decennio del secolo, cioè pochi anni dopo la sua (ritardata) entrata in servizio. Questo fatto dimostra tra l'altro il fallimento del concetto iniziale di base del Saint Bon e del Brin, che intendevano costruire corazzate destinate a sovrastare *per lungo tempo* tutte le altre, prima di tutto con un armamento principale (appunto il cannone da 450 millimetri) ben presto superato da artiglierie più leggere, a causa anche della sua bassissima celerità di tiro (un colpo ogni 10-20 minuti) e della sua delicatezza e difficoltà di manovra.

In sostanza, fino alla *Dreadnought* nell'armamento delle corazzate italiane ed europee era prevalso il concetto di imbarcare poche artiglierie di grosso calibro (con calibri comunque sempre inferiori ai 450 millimetri, e sempre più spesso non superiori ai 305 millimetri) e numerose artiglierie di medio e piccolo calibro, quest'ultime in funzione antitorpediniere. Ne sono eloquente esempio le quattro nostre ultime corazzate pre-dreadnought della classe "Vittorio Emanuele", impostate dal 1901 al 1903 con solo due pezzi da 305 millimetri, ma con ben dodici cannoni da 203 millimetri, sedici da 76 millimetri, dieci da 47 millimetri e due lanciasiluri.¹⁰² Sia la Battaglia dello Yalu che quella di Cavite e Santiago nella Guerra ispano-americana (1898) e quella di Tsushima hanno confermato la validità di questo orientamento.

5. Non bisogna dimenticare che l'ammiraglio Alfred Thayer Mahan, profeta americano del potere marittimo tuttora celebrato come padre delle grandi flotte, è stato tra i pochi scrittori navali (se non l'unico) a dichiararsi decisamente contrario alla formula della *Dreadnought*, nonostante le capacità industriali e

¹⁰² G. GALUPPINI, *Guida alle navi d'Italia dal 1861 a oggi*, Milano, Mondadori, 1982, p. 102.

tecnologiche del suo Paese già allora predominanti. Pur indicando anch'egli la corazzata come nerbo della flotta ha preso posizione contro l'eccessiva importanza data alla velocità e "in favore del numero delle unità e contro l'illimitata grandezza individuale", perché rispetto ai grossi calibri riteneva, appunto, più efficaci le artiglierie di minor calibro ma a tiro più rapido, indicando come la miglior soluzione costruttiva un tipo di nave corazzata "oscillante tra un minimo, che permetta di concentrare sotto il comando di uno solo quante più unità da battaglia è possibile, e un massimo che permetta di suddividere l'intera armata, quando se ne presenti l'opportunità".¹⁰³ Non v'è dubbio che sia le ultime battaglie del secolo XIX (Yalu, Cavite e Santiago) sia Tsushima hanno accreditato queste considerazioni di Mahan. Se ne deduce che la *Dreadnought*, stranamente non preceduta, accompagnata o seguita da un dibattito nel quale sia prevalsa l'idea di adottare la sua formula, (maggiore potenza, velocità e protezione di tutti gli altri tipi di nave), è frutto pressoché esclusivo di valutazioni ingegneristiche e se vogliamo, cantieristiche, dato l'elevato dislocamento e l'elevato costo della nave, che costringeva a uno sforzo superiore alle loro possibilità le Marine minori, tuttavia ben ferme su una guerra di squadra nella quale non avrebbero avuto alcuna possibilità di spuntarla rispetto alle Marine "talassacratiche" (Fioravanzo), cioè alle Marine inglese e americana (la Marina francese, costante riferimento della nostra, ha sempre potuto disporre di risorse almeno doppie o triple, in tal modo rimanendo costantemente superiore anche per il numero di corazzate, nonostante le teorie della "Jeune école", accantonati nell'ultimo decennio del secolo XIX). Non così era avvenuto per le "navi colossali" del Riboty, Saint Bon e Brin (*Duilio*, *Dandolo*, *Italia* e *Lepanto*), la cui costruzione è stata accompagnata e seguita da un forte dibattito sulla pubblicistica militare italiana (generalmente poco convinta dei loro vantaggi) e alla Camera, dove il ministro ammiraglio Ferdinando Acton (1879-1883) pur senza svalutare le "navi colossali" ha proposto senza successo di impostare per il futuro delle corazzate di dislocamento più moderato.

6. Dal punto di vista tattico, la Battaglia di Tsushima dimostra i vantaggi della radiotelegrafia (per la prima volta impiegata dalla flotta giapponese, ma poco o nulla sfruttata dalla flotta russa che pure la possedeva, forse per ragioni di

¹⁰³ Cfr. la biografia di Mahan riportata in D. BONAMICO, *Scritti sul potere marittimo*, cit., pp. 921-927.

tutela del segreto). Grazie a questo nuovo mezzo tecnico, l'ammiraglio Togo ha potuto avere notizie istantanee sul nemico e ricorrere con grande vantaggio non al classico taglio del "T" (adottato da Nelson a Trafalgar e fino al 1940 indicato come l'ideale dai nostri testi di arte militare navale), ma a una tattica per gruppi autonomi sempre coordinati alla perfezione, in modo da avviluppare senza scampo con il fuoco la formazione russa. Queste sono le uniche, vere novità: per il resto, le ragioni del successo giapponese non sono certo nuove, e sono rimaste valide anche per tutto il XX secolo: ottima conoscenza del nemico, accurato addestramento sia dei cannonieri e dei singoli equipaggi che della flotta nel suo insieme, ottima *leadership* che ha la piena fiducia degli equipaggi, affiatamento di tutte le componenti, piena collaborazione degli ammiragli in sottordine con il comandante in capo (colpevolmente mancata nella nostra flotta a Lissa), mirabile spirito militare, navi, artiglierie e corazze spesso di qualità migliore, e - *last but not least* - vicinanza delle proprie basi, vantaggio al tempo prezioso non solo per l'impiego del naviglio minore ancora poco atto alla navigazione d'alto mare (le torpediniere del tempo avevano un dislocamento minimo), ma anche per le condizioni degli equipaggi (freschi, ben nutriti e riposati) e del materiale (in piena efficienza). Il contrario è avvenuto per la flotta russa, che nonostante le doti del suo capo e il valore dei suoi equipaggi, a Tsushima si è avviata non verso un combattimento con esito incerto, ma verso una fine annunciata: equipaggi e materiali inevitabilmente in cattive condizioni per l'interminabile viaggio - unico nella sua storia - dal Baltico ai mari dell'Estremo Oriente; scarso addestramento e affiatamento, apparati di puntamento e munizionamento difettosi, ecc., il tutto con manovre vincolate dalla presenza di navi da trasporto al seguito e da una meta strategica (il porto di Vladivostok) ormai irrealistica, perché oltre tutto non in grado di sostenere logisticamente una flotta così numerosa. Se tutto ciò non autorizza a definire maramaldesca la vittoria giapponese poco ci manca, anche se il messaggio di sapore nelsoniano dell'ammiraglio Togo prima della battaglia ha sottolineato gli eterni valori dello spirito.

7. Per ultimo si deve rilevare che l'esito decisivo della battaglia e le sue conseguenze politiche e militari immediate (capitolazione della Russia e pratica scomparsa di una sua forte presenza navale in Estremo Oriente almeno fino alla Guerra Fredda; ribellioni nella flotta e turbative politico-sociali) hanno portato insieme con la *Dreadnought* troppa acqua al mulino della guerra navale di squadra, perciò in una più larga prospettiva storica hanno prodotto dei danni più che dei vantaggi per le Marine secondarie e con risorse limitate come quella italiana,

costrette a prendere atto del carattere decisivo dello scontro tra flotte e perciò ad addentrarsi fino al 1939-1945 sul terreno delle costruzioni di grandi navi, dove erano *a priori* svantaggiate. Questo, benché la successiva Battaglia dello Jutland (31 maggio-1° giugno 1916) e l'importanza assunta dal traffico mercantile e quindi dai sommergibili, dando ragione alle previsioni del comandante Domenico Bonamico abbiano dimostrato una volta per tutte che la guerra navale non si riassumeva più, come era avvenuto fino ad allora, solo in scontri decisivi tra le navi maggiori, fossero esse vascelli a vela o corazzate.

Le precedenti considerazioni, non facilmente reperibili sui testi di storia e di storia navale, possono essere tratte in buona parte dallo studio - finora abbastanza trascurato - della letteratura navale coeva, con particolare riguardo agli scritti del comandante Domenico Bonamico, che nel suo esauriente commento alla battaglia chiuso già il 5 giugno 1905 (il migliore), perviene a conclusioni spesso condivise dagli autori successivi, specie riguardo all'importanza dei medi calibri, della radiotelegrafia, della velocità e delle torpediniere anche nell'attacco diurno, allo scarso rendimento del siluro lanciato dalle navi maggiori, al mancato impiego del sommergibile e del rostro (anche se a suo giudizio non è possibile escludere in modo assoluto la possibilità futura della mischia ravvicinata, con conseguenti occasioni d'impiego per quest'ultima arma).¹⁰⁴ In particolare, per il Bonamico:

- “la storia non ricorda un avvenimento navale che possa militarmente paragonarsi alla vittoria di Tsushima. I grandi episodi di Salamina, di Azio, della Invincibile armada, della Hogue, di Trafalgar, e quelli minori di Cavite e Santiago [nella guerra ispano-americana del 1898] sono assai lontani dall'epico e tragico evento di Tsushima”;
- “il primo insegnamento che si può dedurre da questa grande battaglia è che la forza morale e la solidità organica delle forze navali sono sempre i principali fattori della vittoria”, tenendo anche conto che la solidità organica è sempre conseguenza di quella morale;
- per raggiungere Vladivostok l'ammiraglio Rojestvensky ha scelto la rotta più pericolosa, nella quale si poteva sperare solo di superare lo Stretto di Tsushima a

¹⁰⁴ *Ivi*, pp. 844-865.

tutta forza potendo contare sul favore delle nebbie che però è mancato, rendendo così “minime, per non dire nulle, le probabilità di evitare la battaglia”;

- questa decisione può essere attribuita sia all'ordine dello zar di raggiungere al più presto Vladivostok, sia alle cattive condizioni psicofisiche dell'ammiraglio, sia alle condizioni morali degli equipaggi [affermazione condivisibile; non si tratta certo di un errore di valutazione - n.d.a.];

- “il fatto tattico preponderante della battaglia fu l'attacco torpediniere”;

- “chechè ne dicano il Mahan [che non riteneva di primaria importanza la velocità, preferendogli la resistenza degli scafi - n.d.a.] e i suoi fakiri [sic], la velocità è il fattore principale tanto tattico che strategico”, perché consente di prendere tra due fuochi il nemico (come è avvenuto a Tsushima) e di trarre il massimo rendimento dal tiro; un tiro ben regolato alle grandi distanze in un'ora o due può danneggiare gravemente le parti non corazzate delle navi nemiche, fino a un punto tale da compromettere gravemente la loro difesa contro attacchi torpedinieri;

- “l'efficienza del cannone rimane sempre tatticamente preponderante”, perché essa sola crea le condizioni più favorevoli per l'impiego del siluro [delle torpediniere] nella battaglia diurna. In altre parole, “il cannone da solo non risolve rapidamente la lotta tra corazzate se non interviene il siluro, o se non genera incendio”;

- il medio calibro è sempre il più efficace, per la sua capacità di demolire le sovrastrutture o parti non corazzate provocando vasti incendi, che specie per i loro effetti morali sono stati la causa principale della sconfitta delle navi spagnole a Cavite e Santiago, e che anche nella Battaglia di Tsushima hanno costretto parecchie navi russe a uscire dalla linea;

-senza un adeguato naviglio torpediniere non si può impiegare utilmente il naviglio corazzato.

Le tesi del Bonamico, sorprendentemente organiche e aderenti alla realtà se si tiene conto del brevissimo tempo intercorso dal giorno della battaglia e della mancanza di documenti e rapporti sugli avvenimenti, sono aspramente contestate dal viceammiraglio Marchese, che in un articolo del successivo settembre (si noti la libertà di dibattito sulla “Rivista Marittima”)¹⁰⁵ sostiene che da non meglio precisati documenti in suo possesso risulta addirittura che l'attacco torpedi-

¹⁰⁵ C. MARCHESE, *A proposito della Battaglia di Tsushima*, in “Rivista Marittima” XXXVIII (1905), 8-9, pp. 207-245.

niero diurno giapponese non sarebbe avvenuto [cosa non vera - n.d.a.], e citando *exempla historica* tutt'altro che convincenti non concorda nemmeno con l'affermazione del Bonamico che la Battaglia di Tsushima, per la sua grandezza, la sua condotta, i suoi risultati ecc. non è paragonabile alle altre più famose del passato. Poco convincenti sono anche le critiche del Marchese alla condotta della battaglia da parte dell'ammiraglio Rojestvensky, tendenti a sminuire la vittoria giapponese. Condivisibile, invece, la sua sottolineatura delle forti differenze tra le condizioni morali e materiali e l'efficienza generale delle due flotte, compreso il fatto che la flotta russa non è stata per nulla aiutata dalla fortuna, perché con forti nebbie avrebbe potuto superare lo Stretto di Tsushima senza danno.

Sembra più equilibrato di quello del Marchese il successivo giudizio sulla "Nuova Antologia" del generale Dal Verme, che diversamente dal Bonamico e dal Marchese è in grado di utilizzare il rapporto particolareggiato dell'ammiraglio Togo e - in mancanza di quello dell'ammiraglio Rojestvensky ferito e ricoverato in ospedale - i rapporti di taluni comandanti russi a lui sottoposti.¹⁰⁶ Anche per il Dal Verme risultano confermati i successi delle torpediniere giapponesi sia di giorno che di notte, sì che la maggiore ragione della superiorità giapponese anche per lui è dovuta al naviglio silurante. Dopo i primi telegrammi - egli afferma - si è pensato che il cannone avesse vinto la corazzata, ma "più tardi, secondo attendibili notizie, era il siluro che aveva mandato a picco le corazzate. La relazione dell'ammiraglio Togo pone invece in evidenza che fu il più delle volte il cannone a mettere fuori combattimento le navi russe, quasi sempre coll'incendio a bordo, e il siluro fu destinato a finirle; talora il solo cannone compì l'opera fatale; cosicché si può dire che l'uno e l'altro fecero a tempo opportuno l'ufficio loro".

Da notare che il Dal Verme svaluta più nettamente degli altri il ruolo delle corazzate, e apprezza soprattutto l'azione degli incrociatori veloci armati di calibri inferiori: i giapponesi hanno affrontato la grande prova sul mare con sole 4 navi da battaglia [con cannoni da 305 millimetri - n.d.a.]: quelle navi che si è continuato per degli anni a proclamare, come lo dice il nome, le sole atte a sostenere il nerbo della battaglia. Ma gli uomini di mare del Nippon, memori del sopravvento del materiale veloce condotto dall'ammiraglio [giapponese] Ito nel settembre 1894 [nella Battaglia dello Yalu - n.d.a.] contro le corazzate cinesi, fi-

¹⁰⁶ L. DAL VERME, *La Battaglia di Tsushima*, in "Nuova Antologia", CXIX (1905), 809, pp. 111-132.

davano negli otto superbi incrociatori corazzati, dei quali sei tutti uguali di 9.800 tonnellate, e due di 7.700, tutti potentemente armati e veloci, e male non si opposero, perché la prova superò qualunque aspettativa.

Infine il generale del tutto a ragione, è assai più categorico del Bonamico anche a proposito del mancato impiego dello sperone: a suo parere la battaglia ha confermato ciò che già era apparso chiaro durante tutte le precedenti vicende della guerra russo-giapponese [ma anche nella Battaglia dello Yalu e nella Guerra ispano-americana - n.d.a.], cioè “l’assoluta inutilità dello sperone, facilmente spiegata dall’azione lontana delle artiglierie e da quella vicinissima del siluro”. Al momento, però, questo fatto - egli aggiunge - non impedisce lo spreco di cospicue somme in 40 o 50 tonnellate di ferro fucinato a prua, a detrimento di una più robusta corazzatura delle navi o di una loro maggiore velocità [in effetti la *Vittorio Emanuele*, ultima pre-dreadnought italiana, e la *Dante Alighieri* (nostra prima dreadnought impostata nel giugno del 1909), erano ancora provviste di sperone, che invece mancava nella prima *Dreadnought* inglese del 1906, così come nelle nostre successive dreadnoughts classe “Giulio Cesare”, impostata a partire dal gennaio 1910 - n.d.a.]

L’ultimo articolo in ordine cronologico è quello del tenente di vascello Amedeo Acton,¹⁰⁷ che perviene a conclusioni spesso assai vicine a quelle del Bonamico, tra le quali acquistano rilievo:

- l’elevato rendimento dei medi calibri contro le sovrastrutture non corazzate e dei cannoni da 76 millimetri a tiro rapido contro le torpediniere;
- l’inefficacia dei siluri lanciati dalle navi maggiori, che si sono mantenute al di fuori della loro distanza utile di tiro (3.000 metri) [Peraltro, i lanciasiluri sono stati mantenuti anche sulle nostre pre-dreadnoughts della classe “Giulio Cesare” - n.d.a.];
- l’importanza della velocità (dato non certo nuovo, particolarmente per le navi italiane);
- il rendimento apprezzabile delle torpediniere e dei cacciatorpediniere giapponesi [unità che non erano incorporate nell’armata in mare ma si appoggiavano a basi opportunamente dislocate nelle vicinanze dello scenario della battaglia - n.d.a.];

¹⁰⁷ A. ACTON, *Sulla Battaglia di Tsushima-considerazioni tattiche*, in “Rivista Marittima”, XXXIX (1906), 6, pp. 475-497. Il tenente di vascello Amedeo Acton, anch’egli futuro ammiraglio, non va confuso con i più celebri ammiragli Guglielmo, Ferdinando, Emerick e Alfredo (era figlio di Ferdinando).

- la scarsa convenienza ed efficacia del combattimento a grandi distanze [qui l'Acton diverge dal Bonamico - n.d.a.];
- il mancato impiego del rostro e del sommergibile e l'utilità della radiotelegrafia.

Fatto significativo, tenendo conto di questi ammaestramenti l'Acton propone un tipo di nave da battaglia ancora di medio dislocamento e tale da privilegiare il numero; di concezione opposta a quella della *Dreadnought* perché con calibri multipli e più ridotti: solo due cannoni da 305 millimetri con otto da 254 o 234 millimetri, sedici da 76 millimetri e 23 miglia di velocità. Una formula molto vicina a quella sostenuta senza alcun successo venticinque anni prima dal ministro Ferdinando Acton suo padre.

Queste idee sono presto contestate in una lettera alla "Rivista Marittima" a firma di un altro ufficiale di Marina, G. Tanca,¹⁰⁸ il quale sostanzialmente riprende le vecchie idee degli ammiragli Saint Bon e Brin - da lui esplicitamente citati - a favore delle "navi colossali".

Secondo il Tanca:

- 1) la massima concentrazione del fuoco non si può ottenere con numerose navi di dislocamento moderato come sostiene l'Acton, ma con poche "navi grandissime";
- 2) anche la nave con le caratteristiche indicate dall'Acton avrebbe un dislocamento e un costo molto elevati; tanto vale, perciò "costruire la nave grandissima che costerà di più, ma sarà più utile";
- 3) la grande velocità prevista per tale nave le servirebbe solo per ritirarsi, perché una volta raggiunta la distanza utile di tiro per i suoi 305 millimetri (solo due), sarebbe soccombente di fronte a navi con artiglierie della stessa potenza più numerosa e con corazze più spesse; e che avverrebbe se tali navi fossero anche più veloci?;
- 4) la "nave grandissima" resisterebbe meglio al siluro, che comunque avrebbe più frequenti occasioni d'impiego contro le navi di dislocamento moderato proprio perché queste ultime sono più numerose "del resto anche nell'ultima guerra il siluro non ha dato quei risultati che si potevano prevedere".

Non poteva sfuggire al Tanca che in quel momento la prima dreadnought inglese era già stata varata; comunque la sua è una delle rare voci - se non l'unica - che dopo Tsushima hanno accreditato sulla pubblicistica navale italiana ta-

¹⁰⁸ G. TANCA, Lettera al Direttore, in "Rivista Marittima", XXXIX (1906), 10, pp. 69-75.

le tipo di nave, omettendo di rispondere a un semplice interrogativo, legato anche alla sua errata sottovalutazione del siluro: quali ripercussioni avrebbe avuto specie per una marina secondaria la perdita di una sola dreadnought? A tale interrogativo già la Prima Guerra Mondiale, con l'importanza assunta da siluri e mine, ha dato una risposta non favorevole alle grandi navi, troppo spesso costrette a rimanere in porto temendo anzitutto la minaccia dei sommergibili.

In conclusione, va anzitutto ben sottolineato che contemporaneamente all'impostazione della *Dreadnought*, gli ammaestramenti tratti dalla Battaglia di Tsushima hanno confermato l'indirizzo delle costruzioni navali ovunque prevalso fino a quel momento, cioè l'armamento delle navi maggiori con pochissimi grossi calibri fino a un massimo di 305 millimetri, però accompagnati da numerose artiglierie a tiro rapido di calibro inferiore, anche per meglio fronteggiare la minaccia delle torpediniere. Il forte aumento del numero delle artiglierie principali da 305 millimetri delle dreadnoughts (dodici sulla nostra *Dante Alighieri*, senza peraltro rinunciare a un numeroso armamento minore) ha provocato anche un altrettanto forte salto nel dislocamento (dalle 14.000 tonnellate circa della *Vittorio Emanuele* alle 22.000 tonnellate circa della *Dante Alighieri*), che oltre ad essere impreveduto e in genere non ritenuto necessario nella pubblicistica militare, fino al 1905 compreso, provoca anche un aumento dei costi sempre più gravoso.

Peraltro, negli ammaestramenti tratti da Tsushima rimangono importanti punti oscuri:

1. manca tuttora un confronto particolareggiato tra le caratteristiche del naviglio delle due parti, che consenta di stabilirne con certezza le qualità e i difetti;
2. non si hanno sufficienti notizie dell'azione delle dodici torpediniere russe, e delle ragioni della loro mancata efficacia;
3. se possono essere individuate le cause della scarsa incidenza del superiore numero di 305 millimetri delle corazzate russe (scarso addestramento dei serventi, materiali e munizionamento antiquati e/o carenti, ecc.), non altrettanto giustificati ci sembrano i giudizi poco lusinghieri sul rendimento dei 305 millimetri delle stesse corazzate giapponesi, e, in genere, sul rendimento di questo tipo di nave anche nel campo giapponese. Per il tiro a lunga distanza (che almeno il Bonamico riteneva necessario) le artiglierie più idonee erano evidentemente i 305 millimetri delle corazzate; e a maggior ragione quest'ultimi nonostante la loro minore celerità di tiro erano più efficaci dei medi ca-

libri nella demolizione delle infrastrutture o parti non corazzate delle navi, a giudizio unanime rivelatasi l'azione di fuoco di maggiore rendimento;

4. gli effetti della demolizione delle sovrastrutture o parti non corazzate sembrano essere stati maggiori di quelli della perforazione dello scafo, sui quali è stata impostata la produzione di artiglierie a partire dai "cannoni colossali" ad avancarica da 450 millimetri del *Duilio* e del *Lepanto* (1873-1882), che come si è visto sono stati ben presto sorpassati da artiglierie (anch'esse costruite all'estero) di minor calibro e peso, ma di capacità di penetrazione uguale se non superiore, con caricamento dalla culatta e celerità di tiro superiore. In merito va anche ricordato che già i 305 millimetri Vickers Armstrong modello 1904 della *Vittorio Emanuele* avevano prestazioni tali (come ad esempio l'elevata celerità di tiro - un colpo ogni 30 secondi - e la gittata massima di 14.000 metri) da non far rimpiangere le artiglierie di minor calibro, e - naturalmente - da superare di gran lunga i vecchi 450 millimetri ad avancarica del *Duilio* e del *Lepanto*; e ancor migliori furono i nuovi 305 millimetri Vickers-Armstrong modello 1909 di nuova progettazione della *Dante Alighieri* e delle successive nostre dreadnoughts della Prima Guerra Mondiale.

Sarebbe infine errato trarre dalla Battaglia di Tsushima insegnamenti puramente tecnico-tattici riguardanti le formazioni. Nella Battaglia dello Yalu la formazione della flotta cinese sconfitta era a triangolo e quindi idonea all'impiego del rostro, come quella della flotta austriaca vittoriosa a Lissa sulla nostra, che pure aveva assunto una formazione in fila; e anche la formazione della flotta russa a Tsushima era su due colonne, quindi analoga a quella di Nelson a Trafalgar. Quel che si può dire è che la disponibilità del mezzo radio da Tsushima in poi avrebbe consentito alle flotte la più ampia flessibilità e capacità di manovra azione durante, rendendo meno necessarie le accurate direttive di Nelson a Trafalgar o di Togo a Tsushima, e meno dannosa la mancanza di chiare direttive tipiche dell'azione di comando del Persano a Lissa, del cinese Ting allo Yalu e di Rojestvensky a Tsushima. Semplicemente, si può concludere che nel caso di Tsushima furono le chiare differenze prima indicate tra le due flotte a pesare maggiormente, e che, sul piano generale, furono, sono e saranno le circostanze a dettare le linee d'azione e le formazioni più idonee, non il contrario; non è certo sufficiente una formazione teoricamente ineccepibile per ottenere la vittoria, anzi essa in determinati casi può essere sbagliata.

Altro ci sarebbe da dire su una battaglia, che fuor di dubbio è tra le pochissime ad aver segnato profondamente il corso della storia. Quanto si è sommaria-

mente osservato, comunque, basta a dimostrare che se si vuol cogliere il massimo numero possibile di interfacce di un evento, è indispensabile il ricorso alla metodica della storia comparata, l'unica che consenta di spingere lo sguardo al di là di contingenti disamine, per ancorare l'evento stesso nel passato, inserirlo nel presente e proiettarlo con relativa sicurezza verso un futuro, nel quale è almeno possibile ridurre l'imprevisto.

Società Italiana
di Storia Militare



QUADERNO
2004-2005

ATTI DEL CONVEGNO
ROMA, 27 MAGGIO 2005

A cura di MARCO GEMIGNANI

La Battaglia dello Jutland



MARIANO GABRIELE

L'anno navale 1916

La seconda legge navale di von Tirpitz, approvata dal Reichstag nel giugno 1900, prevedeva di raddoppiare il numero delle unità da guerra germaniche entro il 1916. Il provvedimento si fondava esplicitamente sulla celebre *Risiko Gedanke* (Teoria del Rischio), secondo la quale occorreva disporre di una Marina così potente da affrontare la prima flotta del mondo in una grande battaglia di distruzione, il cui esito, pur letale per la Marina tedesca, avrebbe causato perdite tali alla più grande potenza navale esistente, che questa avrebbe cessato di essere tale.

Martin scrive che, secondo le tesi strategiche di von Tirpitz, “una flotta meno potente aveva un gran peso diplomatico se era in grado di minacciare le principali Marine del mondo con la prospettiva di una battaglia rovinosa che poteva lasciarle alla mercè degli avversari rimanenti. Per sfuggire a questo pericolo, le altre nazioni sarebbero giunte a patti con la Germania e forse avrebbero tentato di ottenerne l'appoggio come alleata. In teoria, la tesi di von Tirpitz poteva essere applicata ai rapporti della Germania con qualsiasi altra nazione; in realtà. Von Tirpitz pensava soltanto alla Gran Bretagna”. Proponendo al Parlamento tedesco la legge del 1900, egli lo disse apertamente: la flotta germanica doveva essere all'altezza del suo compito più difficile, cioè “una battaglia navale nel Mare del Nord contro la Gran Bretagna”.¹⁰⁹

La teoria del rischio poteva anche non essere una risposta del tutto assurda alla politica navale britannica del *Two Powers Standard* in tempi di cronica ostilità tra Londra e le Potenze della Duplice Intesa. Ma se la Gran Bretagna si fosse riconciliata con la Francia e la Russia, avrebbe potuto concentrare abbastanza tranquillamente tutte le forze necessarie nelle acque di casa ed eludere il rischio

¹⁰⁹ J. STEINBERG, *Il deterrente di ieri*, Firenze, Sansoni, 1968, *passim*; L. W. MARTIN, *Ha inizio la gara navale*, in *20° Secolo. Storia del Mondo Contemporaneo*, I, Milano Mondadori, 1971, pp. 173-175.

di perdere la primazia marittima mondiale, e fu quel che accadde. La funzione della flotta come arma di pressione al servizio della politica tedesca, inoltre, era massima in tempo di pace; con la guerra, verso la quale correva in quegli anni l'Europa, non solo Berlino, la teoria del rischio avrebbe dovuto essere applicata subito, passando dalle parole ai fatti per non dimostrarsi un *bluff*.¹¹⁰ Ma è difficile che una Marina pianifichi freddamente la propria distruzione sulla base di una teoria. E poi, dato l'allineamento di Londra, Parigi e San Pietroburgo contro la Germania, a cosa sarebbe servito?

Nel suo tradizionale conservatorismo, l'Ammiragliato britannico, al momento dello scoppio del Primo Conflitto Mondiale confermò due scelte non nuove per la propria politica di guerra. La prima era quella del blocco economico marittimo; dopo molte esitazioni, l'idea di tenerlo a distanza ravvicinata venne abbandonata e si passò, nel 1912, al "blocco di osservazione della baia di Helgoland", per poi adottare, un mese prima del conflitto, il "blocco a distanza", studiato per controllare le uscite dal Mare del Nord. La seconda confermava "l'antico principio secondo il quale la prima funzione della Royal Navy consisteva nel trascinare la flotta germanica in uno scontro risolutivo per assicurarsi così il predominio sui mari e negli oceani"; molti ritenevano che la grande battaglia di distruzione dovesse avvenire subito, poiché la flotta da battaglia tedesca sarebbe uscita in forze non appena dichiarata la guerra".¹¹¹

Incominciarono le ostilità. Secondo Corbino, i tedeschi erano convinti che il Corpo di spedizione britannico in Francia (all'inizio composto da cinque divisioni) sarebbe stato battuto più agevolmente per terra piuttosto che attaccandolo durante il trasporto marittimo. Partendo infatti dal presupposto che la guerra sarebbe stata brevissima, rischiare la flotta in operazioni molto impegna-

¹¹⁰ L'ammiraglio Fisher, secondo lord del mare nel 1902 e primo dal 1904 al 1910, propose più volte di attaccare di sorpresa la flotta tedesca. Con questa idea spaventò Edoardo VII, che pure gli era amico, e quando Asquith e Churchill, a fine ottobre 1914, lo nominarono di nuovo primo lord del mare, il re Giorgio V protestò, dicendo che Fisher aveva compromesso la disciplina della flotta.

¹¹¹ Cfr. A. J. MARDER, *From the 'Dreadnought' to Scapa Flow: the Royal Navy in the Fisher Era (1904-1914)*, I, London, Oxford University Press, 1961, *passim*; S. W. ROSKILL, *Il blocco e la guerra sottomarina*, in *20° Secolo. Storia del Mondo Contemporaneo*, cit., I, pp. 139-140; J. T. SUMIDO, *A Matter of Timing: the Royal Navy and the Tactics of Decisive Battle*, in "The Journal of Military History", LVII (2003), 1.

tive appariva inutile; il problema tedesco, in base alle azioni navali “secondarie” previste nel piano Schlieffen, si limitava ad assicurare che la Russia restasse isolata nel Baltico, e questo non era difficile. Durando poco il conflitto, inoltre, anche la capacità britannica di stabilire il blocco della Germania sarebbe stata inutile perché gli effetti del blocco non avrebbero avuto il tempo di mordere a fondo. Così all’inizio i capi tedeschi decisero – con la sola opposizione del ministro della Marina von Tirpitz, se veramente ci fu – che la flotta sarebbe rimasta nelle basi e non avrebbe cercato lo scontro con quella britannica. Questa situazione garantiva alla Marina germanica il controllo del Baltico a discapito dei russi, ma la Royal Navy otteneva l’isolamento della Germania e il controllo del Mare del Nord.¹¹²

L’ordine emanato dall’Imperatore, che dettava alla Marina tedesca la condotta di guerra, prevedeva incursioni offensive contro le forze di blocco, e fino alla costa britannica impiegando posamine e sommergibili, col fine di ridurre gradualmente la superiorità quantitativa del nemico rispetto alla flotta germanica. “Se però, ancora prima del pareggio, una favorevole circostanza venisse a presentarsi, essa dovrà essere afferrata per dare battaglia al nemico”.¹¹³ Per il momento, comunque, la Flotta d’Alto Mare sarebbe rimasta nei porti.

Il blocco britannico si fondava su tre distinti gruppi navali: la flotta della Manica, alle foci del Tamigi e poco più a nord; la *Grand Fleet* a Scapa Flow e la “pattuglia del Nord”, una squadra di incrociatori distaccata tra le Isole Shetland, la Norvegia e l’Islanda.

La guerra incominciò con una sortita a vuoto della *Grand Fleet* e il trasferimento in Francia, che avvenne senza difficoltà, del Corpo di spedizione britannico; in questa fase ebbero luogo anche pose reciproche di mine e qualche scaramuccia di modesta entità tra forze leggere. Il primo scontro di rilievo si verificò il 28 agosto presso l’Isola di Helgoland e si concluse con la perdita di tre incrociatori leggeri tedeschi. Secondo il Castex, l’imperatore Guglielmo II considerò lo scontro di Helgoland come una conferma dell’impotenza della Marina tedesca di fronte a quella britannica. La reazione di von Tirpitz, intesa invece a rendere più aggressiva la condotta della flotta germanica, venne condivisa dal comandante della flotta, ammiraglio von Ingenhol, e da altri, ma contrastata dal

¹¹² E. CORBINO, *La battaglia dello Jutland vista da un economista*, Milano, Colombi, 1935, pp. 103-106.

¹¹³ O. GROOS, *La guerra nel Mare del Nord*, I, Livorno, Accademia Navale, 1921, p. 58.

capo di Stato Maggiore della Marina von Pohl, che aveva sempre creduto poco alla possibilità di ridurre la superiorità avversaria con una serie di fortunate azioni minori e considerava troppo arrischiato affrontare la Royal Navy in una battaglia di distruzione, tanto che il tempo lavorava per gli inglesi nel senso che la loro flotta si rinforzava più di quella tedesca. Ed osservava che mai la Flotta d'Alto Mare avrebbe dovuto lasciarsi indurre a seguire l'avversario in acque lontane da casa. Questo punto di vista prudente si sposava con le idee politiche del cancelliere Bethmann Hollweg e dell'imperatore, così che quando von Ingenhol propose, il 3 ottobre 1914, di stringere i tempi, Guglielmo II emanò l'ordine del 6 successivo che diceva: "Lo svolgimento della situazione bellica rende assolutamente necessario che la flotta rimanga per il momento intatta e che non sia messa in condizione di venire a battaglia con forze nemiche superiori [...]. Sua Maestà ordina, pertanto, che la flotta si tenga indietro e che eviti azioni che possono produrre perdite notevoli".

Gli inglesi, dal canto loro, avevano interesse a rimandare la battaglia finché non avessero goduto di una superiorità più marcata. La perdita della nave da battaglia moderna *Audacious*, silurata il 27 ottobre, ed altre considerazioni portarono al memoriale Jellicoe, diretto il 30 ottobre all'Ammiragliato; vi si escludeva una battaglia in acque tedesche e vi si indicavano invece quelle del Mare del Nord settentrionale per lo scontro decisivo. Il quale diveniva così quanto mai improbabile, dal momento che i tedeschi non intendevano allontanarsi dalle loro basi, anche per l'ottima ragione che i loro cacciatorpediniere non avrebbero avuto l'autonomia sufficiente.

Come c'era da aspettarsi, in queste condizioni le cronache navali sino alla fine dell'anno vissero soprattutto delle imprese dei corsari germanici in acque lontane e dell'avventura di von Spee da Coronel alle Falklands; fin da agosto, in Mediterraneo, il *Goeben* e il *Breslau* avevano raggiunto la Turchia.

I primi successi dei sommergibili e delle mine tedeschi si verificarono nella vasta area ad imbuto che va dal Mare del Nord all'imboccatura settentrionale della Manica. Qui ebbero luogo anche le prime incursioni navali germaniche contro le coste britanniche, a Yarmouth il 3 novembre ed il 15-16 dicembre ad Hartlepool, Whitby e Scarborough: in questa operazione intervenne anche la Flotta d'Alto Mare, al comando dell'ammiraglio von Ingenhol, per sostenere il gruppo più avanzato degli incrociatori del contrammiraglio Hipper. Malgrado le precise decrittazioni dei messaggi radio avversari, le forze navali britanniche non riuscirono ad entrare in contatto con quelle tedesche. Ma questa operazione rin-

focolò nei circoli militari e politici inglesi più allarmisti l'antico, infondato timore che i tedeschi avrebbero cercato di invadere il territorio britannico sbarcando vi un corpo di spedizione. Era questo un vecchio spauracchio agitato fin dal XIX secolo da quei navalisti che si servivano di *brochures panique* per spaventare l'opinione pubblica e premere sul governo e sul Parlamento perché allentassero i cordoni della borsa. L'area deputata alla minaccia di uno sbarco era quella a meridione della Manica, ma i tedeschi, in realtà, non vi pensarono mai.

Il 10 gennaio 1915 la Flotta d'Alto Mare fu autorizzata ad impegnarsi in azioni offensive "intese allo scopo di sorprendere o intercettare, con prevalenza di forze, i reparti nemici che si avanzassero isolati". Subito vi furono proposte aggressive e impazienze, che sboccarono in uno scontro dai risultati diversi da quello che si era sperato. Tra la Danimarca e il Northumberland esiste una vasta distesa sabbiosa molto battuta dai pescatori delle coste adiacenti e, in tempo di guerra, teatro di incursioni e contrasti navali delle due parti. Il 24 gennaio 1915, una forza germanica al comando del contrammiraglio Hipper, composta da quattro incrociatori scortati da caccia, vi effettuò una ricognizione offensiva, ma l'ordine, intercettato e decrittato dai britannici, consentì loro di preparare una sorta di trappola e di portare a tiro del nemico, questa volta in tempo, le forze pesanti del viceammiraglio Beatty che affondarono l'incrociatore corazzato *Blücher* e danneggiarono il *Seydlitz*. Guglielmo II si convinse che l'episodio dimostrava ancora una volta l'impotenza della Marina tedesca rispetto alla Royal Navy.

Ai primi di febbraio von Ingenhol venne sostituito nel comando della Flotta d'Alto Mare dall'ammiraglio von Pohl, già capo di Stato Maggiore della Marina. Von Pohl era molto meno entusiasta di altri suoi colleghi della grande battaglia: avrebbe fatto qualche uscita con la forza navale al completo, ma solo nelle acque di casa, molto lontano dagli inglesi che, a loro volta, si tenevano nelle acque settentrionali del Mare del Nord. La linea della prudenza e dell'inazione venne approvata e confermata dal kaiser.

Per le grandi squadre incominciò, mentre il 4 febbraio la Germania iniziava la guerra dei sommergibili contro il traffico mercantile, un anno "non navale", durante il quale Gran Bretagna e Francia persero tempo e risorse nell'avventura di Gallipoli e i tedeschi mantennero le forze pesanti di superficie a languire nei porti.

Ma il 9 gennaio 1916 "l'ammiraglio von Pohl fu colpito da una grave malattia, che lo portò alla tomba qualche mese dopo: di lui si può dire che non ebbe

modo alcuno di mostrare le sue qualità di capo in battaglia. Non gli capitò nemmeno di perdere qualche buona occasione, come a von Ingenhol il 16 dicembre 1914, perché non si pose mai nelle condizioni di poterle perdere o di profittarne. Praticamente il suo comando spinse al nulla il peso che la flotta tedesca esercitava sulle vicende della guerra”.¹¹⁴

Lo sostituì il viceammiraglio Reinhard A. Scheer, già comandante della Terza Squadra, e l'inattività del 1915 ebbe fine: per la Flotta d'Alto Mare tedesca incominciò un anno “navale” sul serio. Il 31 gennaio nove dirigibili attaccarono Birmingham, Sheffield, Manchester, dimostrando che la Germania era in grado di colpire dovunque il suolo inglese, dalle coste orientali a quelle occidentali. A fine febbraio, la guerra sottomarina al traffico venne riaperta da Scheer, ma dopo poco, in seguito alle proteste americane, il cancelliere Bethmann Hollweg decise di fermarla, cosa che provocò al ministro della Marina von Tirpitz, che l'aveva appoggiata e difesa, la perdita dell'incarico. Lo sostituì l'ammiraglio von Capelle.

Nel momento in cui i sottomarini tedeschi si ritiravano dalla vitale lotta al traffico nemico, falliva la loro principale missione. Avendoli disponibili, Scheer li concentrò nelle basi più prossime alla zona di mare di contrasto e li utilizzò per esplorazione e appoggio alla Flotta d'Alto Mare: Fu questo – scrive il Santoni – uno dei fattori che permisero “a Scheer di concepire l'operazione culminante nello Jutland nel maggio successivo”.¹¹⁵

La maggiore aggressività della flotta tedesca diede luogo ad una serie di iniziative che culminarono alla fine nella maggiore battaglia della guerra. Il 10 febbraio, flottiglie di caccia tedeschi presero il mare diretti verso il Dogger Bank, nell'intento di colpirvi forze leggere britanniche inviate in ricognizione; i germanici affondarono un dragamine, mentre gli inglesi, informati dal loro servizio di decrittazione, facevano uscire gli incrociatori leggeri del commodoro Tyrwhitt e quelli pesanti dell'ammiraglio Beatty. La tenaglia, però, era partita in ritardo e la morsa si chiuse sul niente: anzi, al ritorno, l'incrociatore *Arethusa* venne perduto su una mina.

¹¹⁴ E. CORBINO, *La battaglia dello Jutland vista da un economista*, cit., pp. 121-187; D. MACINTYRE-F. RUGE, *La Battaglia dello Jutland*, in *20° Secolo. Storia del Mondo Contemporaneo*, cit., pp. 119, 126.

¹¹⁵ A. SANTONI, *Il primo Ultra Secret: l'influenza delle decrittazioni britanniche sulle operazioni navali della guerra 1914-1918*, Milano, Mursia, 1985, p. 185.

Tre settimane dopo, una forte squadra (quattro incrociatori da battaglia, due divisioni di corazzate e due flottiglie di cacciatorpediniere) andò ad incontrare l'incrociatore ausiliario *Mowe*, di ritorno da una missione corsara, e il 4 marzo lo scortarono dalle acque danesi fino a Wilhelmshaven, nella più incomprensibile inazione della flotta britannica, anche questa volta puntualmente informata. Poiché in un primo tempo, prima che sopraggiungesse l'esigenza *Mowe*, Scheer aveva previsto l'uscita dell'intera Flotta d'Alto Mare per una ricognizione nel Golfo di Fiandra (Steiner II), poi sospesa e modificata per l'arrivo dell'incrociatore, non volle rinunciarvi e la effettuò il 5 e il 6 marzo: mentre i tedeschi rientravano tranquillamente in porto, la *Grand Fleet* usciva da Scapa Flow – il 6 marzo, a cose fatte – sebbene conoscesse le mosse dell'avversario fin dal 1° del mese.

Dirigibili germanici *Zeppelin* conducevano intanto incursioni su quasi tutto il territorio britannico: durante l'operazione Steiner II erano state attaccate Hull ed Inningham. Il tentativo di attaccare per via aerea le basi dei dirigibili nello Schleswig fallì completamente, ma diede luogo ad una intensa attività navale originata dalla ricerca di tre velivoli inglesi che non erano tornati. Caccia britannici affondarono due navi da pesca germaniche, il che provocò l'organizzazione di una controffensiva aerea e navale tedesca e, di conseguenza, l'uscita in mare di rinforzi pesanti britannici. I limiti di spazio posti all'azione della flotta tedesca, insieme a vari incidenti, non favorirono il contatto tra la flotta inglese, uscita solo all'alba del 26 marzo, poco prima che quella tedesca, nella mattinata stessa, voltasse la prua verso le sue basi.

La *Grand Fleet* uscì di nuovo il 22 aprile e si spinse fin oltre il Dogger Bank senza riuscire ad intercettare la Flotta d'Alto Mare, che era uscita a sua volta puntando a nord, ma era poi rientrata perché l'incrociatore *Graudenz* era stato danneggiato da una mina. Gli inglesi rientrarono a loro volta, non senza collisioni notturne ed incidenti che danneggiarono sette unità.

Con le forze di Jellicoe e di Beatty in porto per rifornirsi, scattò un'operazione navale tedesca diretta a bombardare dal mare Lowestoft e Yarmouth, sulla costa orientale inglese a meno di 200 chilometri da Londra. Essendo ammalato Hipper, la missione fu affidata all'ammiraglio Boedicker, il quale con una forza di quattro incrociatori da battaglia, quattro leggeri e due flottiglie di siluranti, colpì Lowestoft e Yarmouth nella notte sul 25 aprile, controbattendo l'inconcludente opposizione della forza leggera di Tyrwhitt, che ebbe due unità danneggiate; i tedeschi rientrarono invece senza danni, beffando di nuovo le forze pesanti di Jellicoe e di Beatty. Alcune perdite accidentali coronarono il fiasco inglese.

L'apprensivo Ammiragliato britannico fu scosso dalla vicenda e pensò bene di rinforzare le difese, trasferendo nell'estuario del Tamigi sette vecchie corazzate; misura assai discutibile, perché se quelle navi antiquate fossero state attaccate davvero dalle moderne unità tedesche, ben difficilmente avrebbero potuto opporre una resistenza apprezzabile. Inoltre, quasi tutti i sommergibili vennero concentrati a Yarmouth.

Si era a maggio. Da una parte e dall'altra vi erano buone ragioni per cercare lo scontro. Gli inglesi avevano dalla loro una superiorità di 2:1 rispetto al nemico e la filosofia della battaglia decisiva, oltre al desiderio di vendicare lo scorno per le incursioni tedesche sulla costa dell'Inghilterra e il rammarico per qualche altra conseguente disavventura. I germanici avevano sperimentato che una condotta aggressiva era stata pagante nel 1916, avevano alle spalle la teoria del rischio ed erano incoraggiati dal favore della fortuna che li aveva accompagnati dall'inizio dell'anno; il loro ottimismo non si poteva spingere fino ad accettare scientemente la grande battaglia campale con tutta la flotta britannica, ma con una parte sì; né si scorgeva a priori perché, essendo riusciti a evitare con Scheer pericoli mortali, non dovessero sperare che continuasse così. Lo scenario era pronto.

ALBERTO SANTONI

La Battaglia dello Jutland e le sue inedite conseguenze

I piani e le prospettive

Nel maggio 1916, interrotta in Atlantico la seconda brevissima campagna sottomarina senza restrizioni, la Marina imperiale tedesca (Kaiserliche Marine) fece rientrare nel Mare del Nord i propri sommergibili, che risultarono quindi disponibili in gran numero per i locali compiti di aggressiva esplorazione a vantaggio della cosiddetta Hochseeflotte (Flotta d'Alto Mare) dell'ammiraglio Scheer.

Quest'ultimo aveva ricevuto nel frattempo l'incarico di svolgere qualche missione offensiva in concomitanza con la grande battaglia campale di Verdun e aveva predisposto un piano di bombardamento costiero contro la cittadina inglese di Sunderland.¹¹⁶

A Londra, di contro, si ritenne che per la Grand Fleet britannica dell'ammiraglio Jellicoe fosse giunto il momento di impedire alle grandi navi germaniche di scorazzare indisturbate presso le coste inglesi e nella zona centrale del Mare del Nord. La conseguente e auspicata distruzione o almeno la grave menomazione della Hochseeflotte tedesca avrebbe inoltre permesso agli alleati di mettere in pratica un ambizioso progetto, ideato fin dal primo anno di guerra dall'allora primo lord del mare, ammiraglio Fisher, e consistente in un grande sbarco anglo-russo sulle coste della Pomerania nel Baltico, cioè al di là degli allora impenetrabili Stretti danesi.¹¹⁷

¹¹⁶ La Hochseeflotte aveva effettuato fino ad allora una lunga serie di bombardamenti lungo la costa orientale inglese, colpendo impunemente dal mare Withby, Scarborough, Hartlepool, Yarmouth e Lowestoft e suscitando una grande inquietudine tra la popolazione britannica, nonché un'impotente frustrazione tra le file della Royal Navy.

¹¹⁷ ARCHIVIO DELLA MARINA GERMANICA, *La guerra sul mare 1914-1918. La guerra nel Mare del Nord*, V, traduzione a cura dell'Ufficio Storico della Marina italiana, Livorno, 1928, pp. 191-193.

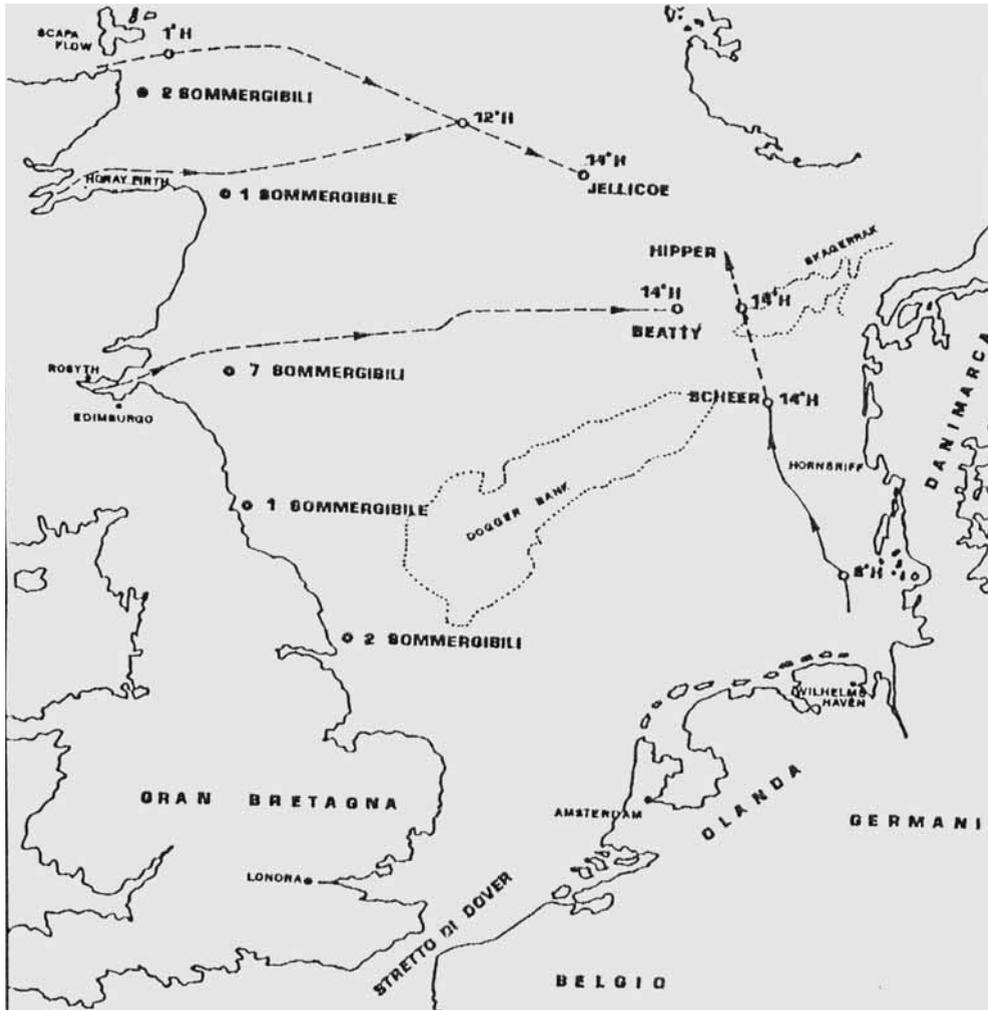
Per eseguire i suddetti e rispettivi progetti, entrambi i contendenti avrebbero adottato, come vedremo, un'ormai classica disposizione delle proprie flotte: con un'avanguardia composta dai grandi e veloci incrociatori da battaglia e da uno schermo di incrociatori leggeri e cacciatorpediniere, seguita a circa 50-70 miglia dal "grosso" della flotta, formato dalle squadre delle nuove corazzate tipo dreadnought. Era però impellente disporre di accurate e preventive informazioni, che si rivelarono insufficienti da parte tedesca ed ottime invece in campo britannico.

La Hochseeflotte infatti, a causa di avverse condizioni meteorologiche, non poté disporre tempestivamente dell'abituale ricognizione affidata ai dirigibili Zeppelin, mentre i sedici sommergibili inviati in esplorazione davanti alle principali basi scozzesi della Grand Fleet, non rilevarono alcuno dei pur numerosi movimenti nemici. E fu soprattutto l'imprevista indisponibilità di un'adeguata ricognizione aerea che cambiò all'istante i piani tedeschi: non più bombardamento di Sunderland, ma una scorreria in forze all'imboccatura dello Skagerrak, alla ricerca di isolati reparti navali inglesi.

L'Ammiragliato britannico invece aveva organizzato fin dall'inizio delle ostilità il migliore ufficio di decrittazione del mondo, la cosiddetta "Stanza 40", da cui sarebbe poi sorto l'ancor più sofisticato ULTRA Intelligence del secondo conflitto mondiale. Di conseguenza, già a partire dal 16 maggio, la "Stanza 40" fu in grado di interpretare una serie di messaggi radio concernenti le suddette missioni esplorative degli U-boote tedeschi nelle acque scozzesi, seppure cifrati sul nuovo codice AFB. Inoltre il 29 maggio, cioè due giorni prima dello scontro, i decrittatori britannici intercettarono e misero in chiaro l'ordine dell'ammiraglio Scheer per l'approntamento preliminare delle sue forze navali da battaglia.¹¹⁸

Il 30 maggio fu un giorno ancor più fruttifero per la "Stanza 40", che innanzi tutto ricavò la notizia della riunione della Hochseeflotte nella rada esterna della Jade (Wilhelmshaven) entro le ore 19.30 di Greenwich. Quindi i crittografi

¹¹⁸ Per maggiori precisazioni cfr. A. SANTONI, *Il primo Ultra Secret: l'influenza delle decrittazioni britanniche sulle operazioni navali della guerra 1914-1918*, Milano, Mursia, 1985, pp. 201-202, 354 e 372. In appendice a questo volume sono riprodotti i documenti crittografici della "Stanza 40", custoditi nei National Archives di Londra (d'ora in poi NA), già Public Record Office, ADM 137, busta 4067: *Intercepted German signals relating to various actions, including Scarborough, Hartlepool, Dogger Bank and Jutland 1914-1918*. Cfr. anche busta 4168: *Notes on German fleet movements*.



Battaglia dello Jutland - fase di avvicinamento - 31 maggio 1916

inglesi resero noti gli orari di uscita in mare di imprecise, ma consistenti aliquote navali germaniche, interpretando i designati tempi di apertura degli sbarramenti retali nella Jade e di accensione delle luci della rada, il tutto destinato all'esecuzione di un piano navale tedesco siglato 2490.¹¹⁹

¹¹⁹ A. SANTONI, *Il primo Ultra Secret: l'influenza delle decrittazioni britanniche sulle operazioni navali della guerra 1914-1918*, cit., pp. 203-204 e 354, nonché NA, ADM 137, busta 4067 cit.

Nonostante però fosse in possesso di tutte queste preziosissime e sintomatiche informazioni, l'Ammiragliato di Londra si fece portare fuori strada da un semplice stratagemma, assai utilizzato in quel tempo da tutti i contendenti, tra cui gli stessi inglesi, e destinato a fuorviare la localizzazione radiogoniometrica nemica (e non certo le decrittazioni) delle proprie emittenti radio. Nella circostanza infatti gli operatori germanici trasmisero ad arte da una stazione terrestre di Wilhelmshaven il distintivo di chiamata radiofonica "DK" della loro nave ammiraglia (la *Friedrich der Grosse*), che invece stava prendendo il mare con tutta la flotta.

Così facendo, i tedeschi riuscirono a neutralizzare inconsapevolmente le iniziali e rilevanti informazioni crittografiche degli inglesi, inducendo questi ultimi a credere che il grosso della Hochseeflotte fosse rimasto in porto con la nave di bandiera dell'ammiraglio Scheer e che quindi fossero semmai usciti in mare soltanto i cinque incrociatori da battaglia tedeschi dell'ammiraglio Hipper con la loro scorta.

Come se ciò non bastasse, il mediocre Capo di Stato Maggiore della Royal Navy, ammiraglio Oliver, ritenne di mantenere in porto la numerosissima forza navale leggera dell'ammiraglio Tyrwhitt, dislocata nella meridionale base di Harwich, al fine di contrastare una fantomatica incursione nemica verso la Manica, che i tedeschi non avevano affatto previsto e che quindi la "Stanza 40" non aveva logicamente segnalato.¹²⁰

Uscirono in mare invece da parte inglese le due principali flotte basate in Scozia e nelle Isole Orcadi. Infatti tra le 21.30 e le 22.00 del 30 maggio – con un sintomatico anticipo di tre ore e mezzo rispetto alla partenza delle navi germaniche – salpò da Scapa Flow e da Cromarty l'imponente Grand Fleet dell'ammiraglio Jellicoe (comandante superiore in mare), composta da ventiquattro dreadnoughts, tre incrociatori da battaglia, otto incrociatori corazzati, dodici incrociatori leggeri e cinquantadue cacciatorpediniere. Dalla più meridionale base di Rosyth presso Edimburgo mosse invece la forza d'avanguardia dell'ammiraglio Beatty con sei incrociatori da battaglia, quattro super-dreadnoughts, la portaidrovolanti *Engadine*, quattordici incrociatori leggeri e ventisette cacciatorpediniere. Il tutto per fronteggiare presumibilmente al centro del Mare del Nord la squadra di Hipper, che Londra riteneva l'unica forza navale nemica diretta in quella zona, nonostante le ricordate e molto più allarmanti decrittazioni della "Stanza 40".

¹²⁰ A. J. MARDER, *From the "Dreadnought" to Scapa Flow, III: Jutland and after*, Oxford, University Press, 1966, p. 45.

Secondo i piani, l'ammiraglio Beatty doveva assumere una posizione avanzata di 70 miglia rispetto alla forza principale di Jellicoe, spingendosi in ricognizione fino a circa 100 miglia a ponente della penisola danese dello Jutland. Ambedue le formazioni britanniche però avrebbero dovuto invertire prudentemente la rotta e rientrare alle rispettive basi qualora non avessero avvistato alcunché di sospetto entro le ore 14.00 del 31 maggio.¹²¹

Come abbiamo anticipato, le unità tedesche, all'oscuro delle decrittazioni nemiche, iniziarono a salpare più tardi ed esattamente alle ore 01.00 del 31 maggio. Anch'esse erano suddivise nel gruppo esplorante avanzato dell'ammiraglio Hipper (con cinque incrociatori da battaglia, cinque incrociatori leggeri e trenta cacciatorpediniere) e nel grosso della Hochseeflotte dell'ammiraglio Scheer, arretrato di 50 miglia e comprendente sedici dreadnoughts, sei pre-dreadnoughts, sei incrociatori leggeri e trentuno cacciatorpediniere.

A parte il notevole vantaggio numerico ed informativo goduto in campo britannico, ma reso sciocamente vano da cervelotiche decisioni dell'Ammiragliato, gli inglesi furono inizialmente anche sorretti dalla buona sorte, poiché fallì la preventiva attività esplorante tedesca, affidata come detto a 16 U-boote e a quei pochi dirigibili che riuscirono a decollare all'ultimo momento nonostante le inadeguate condizioni meteorologiche. Naturalmente gli inglesi furono messi a conoscenza anche del mancato avvistamento nemico delle proprie navi in mare, grazie alle solite decrittazioni dei relativi radiomessaggi tra i Comandi a terra e i suddetti mezzi da ricognizione germanici.¹²²

La prima fase: il combattimento tra gli incrociatori da battaglia

Il grande scontro navale che si stava per scatenare nel Mare del Nord ha avuto nella successiva storiografia due differenti denominazioni per futili e perfino avvilenti motivi propagandistici. Gli inglesi infatti parlano di Battaglia dello Jutland, regione nord-occidentale della Danimarca, volendo sottolineare di essersi spinti più a sud possibile, cioè più verso le pur lontane coste della Germania, mentre i tedeschi parlano di Battaglia dello Skagerrak (braccio di ma-

¹²¹ J. S. CORBETT, *Storia della grande guerra ricostruita sui documenti ufficiali. Le operazioni navali*, III, traduzione a cura dell'Istituto di Guerra Marittima, Livorno, 1925, pp. 323-324.

¹²² NA, ADM 137, buste 4067 e 4168 cit.

re tra la Danimarca e la Norvegia) per i motivi opposti, essendo questo stretto situato a nord dello Jutland e quindi ben all'interno della zona marittima ritenuta di dominio britannico. Pur rifuggendo da simili frivolezze, riteniamo che in un modo o nell'altro nessuno possa negare oggidi che la reale zona dello scontro sia localizzabile su un parallelo geografico ben più alto di quello di Edimburgo e prossimo a quello di Aberdeen e che quindi i tedeschi abbiano maggiori motivi per esaltare l'aggressività della propria flotta, anche nel caso in cui si debba parlare di Jutland e non di Skagerrak.¹²³

La battaglia ebbe il suo prologo a partire dalle 14.07 del 31 maggio 1916, quando unità leggere avanzate di Beatty avvistarono due cacciatorpediniere tedeschi del gruppo Hipper che stavano ispezionando un mercantile neutrale (il danese *N. J. Fjord*), ingaggiando poi con essi, alle 14.28, un preliminare duello di artiglieria. Avvertito da tale contatto di essere nelle vicinanze degli attesi incrociatori da battaglia nemici, l'ammiraglio Beatty fece decollare uno dei quattro idrovolanti ricognitori della nave appoggio *Engadine*, che però non vide nulla.

Finalmente alle 15.20 si avvistarono reciprocamente i due gruppi di incrociatori da battaglia, che iniziarono il tiro alle 15.48 su rotta est, sud-est, ma volgente progressivamente a sud e con gli inglesi sul lato sinistro e in svantaggio per quanto concerneva la visibilità. Beatty comunque aveva certamente la superiorità numerica e nel "peso di bordata", schierando, come detto, sei incrociatori da battaglia (nave ammiraglia *Lion*, *Princess Royal*, *Queen Mary*, *Tiger*, *New Zealand* e *Indefatigable*), quattro recentissime super-dreadnoughts con cannoni da 381 millimetri, cioè con i più grossi pezzi navali allora imbarcati (*Barham*, *Valiant*, *Warspite* e *Malaya*), l'accennata portaidrovolanti *Engadine*, che venne subito dirottata lontana dal combattimento, quattordici incrociatori leggeri e ventisette cacciatorpediniere.¹²⁴

¹²³ Questa realtà nautica, che pone comunque la zona dello scontro all'altezza della parte settentrionale della Scozia, è sfuggita unicamente a chi non è abituato a studiare la storia con accanto l'atlante geografico.

¹²⁴ Le quattro super-dreadnoughts britanniche, allora al comando del viceammiraglio Evan-Thomas, imbarcavano ciascuna otto cannoni da 381 millimetri, cioè del calibro massimo allora disponibile, possedevano le nuove ed ancora rare caldaie a nafta anziché a carbone e in generale risultarono così ben riuscite da partecipare, dopo alcuni miglioramenti, anche alla seconda guerra mondiale, prevalentemente nel Mediterraneo e contro la Regia Marina italiana. Era allora assente una quinta unità della stessa classe, la *Queen Elizabeth*, anch'essa protagonista di entrambi i conflitti mondiali.

L'ammiraglio Hipper invece allineava i cinque incrociatori da battaglia *Lutzow* (nave comando), *Derfflinger*, *Seydlitz*, *Moltke* e *Von der Tann*, sulla carta leggermente meno veloci dei contrapposti britannici e con l'artiglieria principale di calibro inferiore (305 e 280 millimetri contro i 381, 343 e 305 millimetri inglesi), ma senz'altro più solidi nella corazzatura e nella struttura generale e in possesso di munizionamento e di sistemi di puntamento migliori.¹²⁵

Frattanto alle 14.54, cioè circa un'ora prima dell'inizio del combattimento tra gli incrociatori da battaglia, la "Stanza 40" aveva effettuato una delle più importanti decrittazioni dell'intera operazione, interpretando il radiomessaggio con il quale l'ammiraglio Scheer, comandante superiore in mare tedesco, aveva appena comunicato al sottordine Hipper la posizione della sua retrostante Hochseeflotte in lat. 56°10' nord, long. 6°40' est. Tuttavia, per una grossolana negligenza, l'ufficio del Capo di Stato Maggiore della Royal Navy (ammiraglio Oliver, degno discepolo di Fisher) non diramò questa determinante informazione né a Jellicoe, né a Beatty, con quest'ultimo che si trovava allora in una pericolosa posizione avanzata ed era perciò particolarmente esposto ad essere avvolto dall'intera flotta germanica.¹²⁶

I due ammiragli britannici in mare, convinti fin dall'origine che la Hochseeflotte di Scheer fosse rimasta in porto e che l'unico nemico da battere fosse rappresentato dagli incrociatori da battaglia di Hipper, non ebbero quindi alcuna ragione per mutare la loro strategia. In particolare Beatty non poteva sospettare che, fuggendo verso sud, l'avversario Hipper mirasse a spingerlo nelle fauci della sopraggiungente flotta di Scheer, che, a quanto gli era stato detto, era rimasta a Wilhelmshaven. Pertanto questo ammiraglio britannico si concentrò su ben altre preoccupazioni, considerando in primo luogo che le quattro aggregate super-dreadnoughts, non in grado di superare i 24-25 nodi, scadevano sempre più di poppa e stentavano conseguentemente a mantenere il contatto balisti-

¹²⁵ E' nota la sopravvalutazione della velocità compiuta dall'ammiraglio britannico Fisher, che, come primo lord del mare, è stato considerato "il padre" sia delle dreadnoughts, sia degli incrociatori da battaglia nel primo decennio del XX secolo. Egli infatti decise di sacrificare gran parte della corazzatura di tali navi per permettere l'imbarco di pesanti apparati motore, ritenendo erroneamente che una velocità superiore di uno o due nodi rispetto a quella delle contrapposte unità nemiche (cioè di 2 o 3 chilometri in un'ora!) valesse tali sacrifici. La storia gli dette clamorosamente torto. Si precisa che un nodo equivale ad un miglio orario, che in mare è pari a km/h 1,832.

¹²⁶ NA, *ADM 137*, busta 4067 cit., decrittazione delle 14.54 del 31 maggio 1916.

co, e constatando inoltre che i propri incrociatori da battaglia non dimostravano affatto di essere più veloci di quelli germanici, nonostante sulla carta ci dovesse essere un divario favorevole di uno o due nodi (27-28 contro 26).

Restavano pertanto senza alcun compenso sui maestosi incrociatori da battaglia britannici le notevoli debolezze strutturali, i ridotti spessori delle corazze, la scarsa compartimentazione subacquea e gli inadeguati sistemi di sicurezza nelle torri di grosso calibro, tutti limiti che, come conviene ripetere, erano stati a suo tempo accettati e anzi perorati dall'ammiraglio Fisher, allo scopo di devolvere maggiori spazi e pesi a vantaggio di potenti apparati motore.¹²⁷

Oltre tutto i tedeschi dimostrarono ancora una volta, dopo ripetute prove del recente passato, di sparare meglio e con maggiore rapidità, tanto che nei primi quattro minuti di fuoco, cioè entro le 15.52, il *Lion*, nave ammiraglia di Beatty, venne colpita due volte e il *Tiger* tre. Dovettero invece trascorrere altri quattro minuti prima che gli inglesi andassero a bersaglio una prima volta con il *Queen Mary*, che mise fuori uso con una granata la torre sopraelevata poppiera del *Seydlitz*.¹²⁸

Alle 16.00 comunque i cannonieri britannici avevano registrato solo quattro centri, mentre quelli germanici avevano colpito ben tredici volte, tra cui ancora il *Lion*, che rischiò di saltare in aria se il maggiore Harvey dei Royal Marines (*Victoria Cross* alla memoria) non avesse ordinato, in punto di morte, di allagare il deposito munizioni della torre centrale da 343 millimetri, raggiunta e penetrata alle 16.00 da un colpo da 305 millimetri del *Lutzow*.¹²⁹

Ma quello che poteva essere ancora considerato un fatto isolato si dimostrò di lì a poco tutt'altro che casuale ed ebbe la prima di ben quattro fatali repliche durante la stessa battaglia e sempre con gli inglesi in veste di vittime. Se infatti era stato possibile evitare di poco un disastro sul *Lion*, non si poteva ragionevolmente sperare che un altro e definitivo miracolo irrobustisse improvvisamente

¹²⁷ Riflessioni del genere comparvero già subito dopo la guerra. Cfr., ad esempio, G. HASE, *Due incontri tra cugini*, traduzione a cura dell'Ufficio Storico della Marina italiana, Livorno, 1931, p. 63. Sappiamo inoltre che perfino alla vigilia del conflitto gli organi tecnici dell'Ammiragliato britannico (in contrasto con quelli politici) erano consapevoli della superiorità qualitativa delle principali navi tedesche rispetto a quelle inglesi. Cfr. NA, ADM 116, busta 3091: *British and German dreadnoughts: relative gunpower, 14 July 1914*.

¹²⁸ N. J. M. CAMPBELL, *Battle cruisers. The design and development of British and German battlecruisers of the first world war*, Greenwich, Conway Maritime Press, 1978, pp. 44-45.

¹²⁹ A. J. MARDER, *From the "Dreadnought" to Scapa Flow*, III, cit., pp. 58-59.

l'insufficiente corazzatura degli incrociatori da battaglia, che per correre più degli avversari (senza peraltro successo) trascuravano di rimanere a galla.

Fu così che quattro minuti dopo la grande paura che sfiorò il *Lion*, cioè alle 16.04, un'intera salva da 280 millimetri del *Von der Tann*, che era il più piccolo incrociatore da battaglia tedesco, cadde sull'*Indefatigable* all'elevata distanza di 16.800 metri, causando una serie di esplosioni e un grande incendio. Mentre poi questa grande unità britannica accusava chiaramente i colpi e sbandava pesantemente sulla dritta, anche la successiva salva del *Von der Tann* la raggiunse sul castello di prora. Due altre granate da 280 penetrarono quindi nella prima torre, protetta da soli 175 millimetri d'acciaio, e determinarono un'enorme esplosione che dissolse letteralmente quella nave di 18.800 tonnellate, insieme all'intero equipaggio di 1.019 uomini, tranne due superstiti, raccolti in mare dal nemico.¹³⁰

Quando l'*Indefatigable* scomparve sotto le onde, alle ore 16.05, erano trascorsi appena diciassette minuti dall'inizio del combattimento tra i contrapposti incrociatori da battaglia e il *Von der Tann* aveva sparato soltanto cinquantadue colpi da 280 millimetri.¹³¹

Alle 16.12 uno degli enormi proiettili da 381 millimetri della super-dreadnought inglese *Barham*, pesante 875 chilogrammi penetrò all'interno dello stesso *Von der Tann*, che però, pur imbarcando 600 tonnellate d'acqua, resistette bravamente alla tremenda folgore abbattutasi su di lui. Il fatto era che la Kaiserliche Marine non aveva mai desiderato vincere un improbabile campionato di velocità per navi da guerra, ma aveva invece correttamente seguito le teorie del suo mentore, l'ammiraglio Tirpitz, per il quale le grandi navi da battaglia dovevano possedere tre caratteristiche: "galleggiare, galleggiare, galleggiare".

Dopo che altri colpi raggiunsero le navi contrapposte, soprattutto britanniche, alle 16.26 il recente e grande incrociatore da battaglia *Queen Mary* fu centrato in rapida successione da due salve del *Seydlitz* e del *Derfflinger* su distanze tra i 13.000 e i 14.000 metri e almeno cinque granate penetrarono nel suo interno. Ne conseguì un'altra tremenda esplosione, causata dall'innescò delle cariche nella torre centrale, dopo di che quello scafo da 27.000 tonnellate si spaccò in due, in mezzo ad una colonna di fumo innalzatasi fino a 700 metri. Dell'equipaggio di quell'imponente incrociatore da battaglia britannico ben

¹³⁰ NA, ADM 116, busta 1489: *Jutland battle*.

¹³¹ Ivi, ADM 137, busta 2134: *Battle of Jutland, 31 May - 1st June 1916*.

1.276 uomini perirono all'istante e solo nove furono i superstiti, due dei quali catturati dai tedeschi.¹³²

Fu così che entro trentotto minuti di fuoco i due incrociatori da battaglia *Indefatigable* e *Queen Mary* saltarono in aria dopo essere stati perforati da più colpi nemici, trascinando negli abissi 2.293 marinai. A tale disastro avevano contribuito in campo britannico, oltre alle sottolineate deficienze tecnico-strutturali delle unità, anche gravi errori nell'iniziale scelta della rotta di avvicinamento al nemico, nelle comunicazioni, nella distribuzione dei bersagli, nella manovra e nella stessa composizione della squadra, con la principale conseguenza di non sfruttare a dovere le quattro potenti, ma meno veloci super-dreadnoughts di Beatty, che arrancarono costantemente in coda alla formazione e ai limiti delle distanze di tiro.¹³³

Il fitto scambio di salve tra le contrapposte linee di fila degli incrociatori da battaglia proseguì con l'intervento delle unità sottili e siluranti, il che portò al danneggiamento dei cacciatorpediniere tedeschi *V.27* e *V.29* e delle similari unità britanniche *Nomad* e *Nestor*, più tardi tutte e quattro colate a picco.¹³⁴

Quindi alle 16.33 le unità esploranti di Beatty comunicarono angosciosamente l'avvistamento a sud-est delle sedici dreadnoughts e sei pre-dreadnoughts dell'ammiraglio Scheer, che, come abbiamo detto, la "Stanza 40" aveva localizzato in mare fin dalle 14.54, senza che peraltro ne fossero stati informati i due comandanti in mare inglesi. Beatty allora si affrettò a virare di 180° con i suoi residui quattro incrociatori da battaglia e le altrettante super-dreadnoughts, fuggendo verso nord incontro alla Grand Fleet di Jellicoe, nella speranza di far cadere questa volta in trappola i tedeschi, che in effetti lo seguirono sulla stessa rotta settentrionale.¹³⁵

¹³² A. PRESTON, *Battleships*, London, Hamlyn, 1981, pp. 96-97. Si dice che in quel drammatico momento l'allibito ammiraglio Beatty si sia rivolto al capitano di vascello Chatfield, comandante del *Lion*, sua nave ammiraglia, mormorando: "Sembra che oggi ci sia qualcosa di sbagliato nelle nostre benedette navi!".

¹³³ H. H. FROST, *La battaglia dello Jutland*, traduzione a cura dell'Ufficio Storico della Marina italiana, Roma, 1940, p. 190.

¹³⁴ BRITISH ADMIRALTY, *La battaglia dello Jutland*, traduzione italiana della relazione ufficiale inglese per conto dell'Ufficio Storico della Marina, Firenze, Carpigiani & Zipoli, 1927, pp. 42-44.

¹³⁵ NA, ADM 137, busta 4052: *Grand Fleet gunnery and torpedo orders, Jutland battle*.

Nel corso di tale manovra di disimpegno della squadra di Beatty fu piuttosto evidente, anche se sorprendente, che le quattro suddette super-dreadnoughts britanniche, accreditate di una velocità di 24-25 nodi, non riuscissero a distanziare sulla nuova rotta settentrionale le dreadnoughts germaniche inseguatrici, che potevano sviluppare al massimo 20-21 nodi: esempio luminoso di quanto poco possa valere, in un combattimento manovrato, una velocità superiore anche di quattro-cinque miglia orarie, a dispetto delle costose teorie del vecchio e storicamente sopravvalutato ammiraglio Fisher.

L'intervento della Hochseeflotte e della Grand Fleet

Durante la corsa verso nord la squadra dell'ammiraglio Beatty passò dei brutti momenti, premuta com'era tra gli incrociatori da battaglia di Hipper sulla destra e il grosso della Hochseeflotte in coda, tanto che fu per essa di sollievo l'apparire da nord-est, alle 17.40, della Terza Divisione incrociatori da battaglia del contrammiraglio Hood, avanguardia della sopraggiungente Grand Fleet e che schierava l'*Invincible*, l'*Indomitable* e l'*Inflexible*, due incrociatori leggeri e quattro cacciatorpediniere.¹³⁶

Anche questo nuovo gruppo navale inglese dovette tuttavia pagare amaramente, entro pochi minuti, l'ormai consueto tributo alle modeste capacità incassatrici dei propri incrociatori da battaglia, poiché alle 18.32 la nave comando *Invincible* saltò in aria con altri 1.025 vittime, tra cui il contrammiraglio Hood.¹³⁷

In quello stesso momento però la Grand Fleet dell'ammiraglio Jellicoe era giunta in forze nella zona dello scontro e stava completando il suo dispiegamento in linea di fila per sbarrare l'avanzata tedesca verso nord e salvare la squadra di Beatty da ancor più dolorose conseguenze. Sembrò quindi che fossero i tedeschi ad essere allora presi in trappola, considerando che le ventiquattro dreadnoughts di Jellicoe, spalleggiate dai restanti quattro incrociatori di Beatty e dalle altrettante super-dreadnoughts di Evan-Thomas, si presentavano nella classica e vantaggiosissima posizione del "taglio della T". Neppure in questo favore-

¹³⁶ NA, ADM 137, busta 2134: *Battle of Jutland, 31 May-1st June 1916*.

¹³⁷ J. CAMPBELL, *Jutland: an analysis of the fighting*, London, Conway Maritime Press, 1986, pp. 158-160. L'*Invincible* era stato il primo incrociatore da battaglia costruito al mondo ed aveva già combattuto presso le Isole Falkland l'8 dicembre 1914.

vole frangente però gli inglesi poterono evitare altri gravi lutti, dal momento che, a parte la ricordata perdita dell' *Invincible*, anche l'incrociatore corazzato *Defence* saltò in aria con 903 vittime, mentre la super-dreadnought *Warspite* venne gravemente danneggiata e costretta a rientrare alla base e l'incrociatore corazzato *Warrior* fu ridotto talmente male da affondare più tardi.¹³⁸

Appagati evidentemente dai suddetti considerevoli successi e con tutte le loro grandi navi ancora a galla (avendo fino ad allora perso soltanto qualche unità minore), i tedeschi pensarono saggiamente di rientrare a Wilhelmshaven, consapevoli di essere inferiori di numero e vittoriosi sul campo. A tale scopo l'ammiraglio Scheer compì, a partire dalle 18.35, un capolavoro cinematografico, invertendo "a un tempo" la rotta della sua Hochseeflotte in linea di fila, sostenuto e protetto sul fianco dagli incrociatori da battaglia di Hipper e da un deciso attacco silurante da parte dei suoi cacciatorpediniere. Grazie a tale inusuale manovra, chiamata *Gefechtskehrtwendung* e talmente rara da essere ignorata nelle norme tattiche della stessa Marina inglese, tutte le navi tedesche in linea di fila, cominciando dall'ultima, invertirono in successione la rotta di 180° nelle proprie acque, sfuggendo così in breve tempo ad un nemico che, come la Grand Fleet, sbarrava loro la strada.¹³⁹

I tedeschi vennero inopinatamente agevolati in questa loro difficile fase di disimpegno proprio dal prudentissimo avversario Jellicoe che, a causa della sua tradizionale ed ossessiva paura dei siluri, lanciati nella circostanza dai cacciatorpediniere nemici, accostò dalla parte opposta e si allontanò momentaneamente, ma significativamente dalla Hochseeflotte. La conclusione fu una prolungata rottura del contatto balistico tra le grandi navi e la perdita da parte britannica di una favorevolissima opportunità.¹⁴⁰

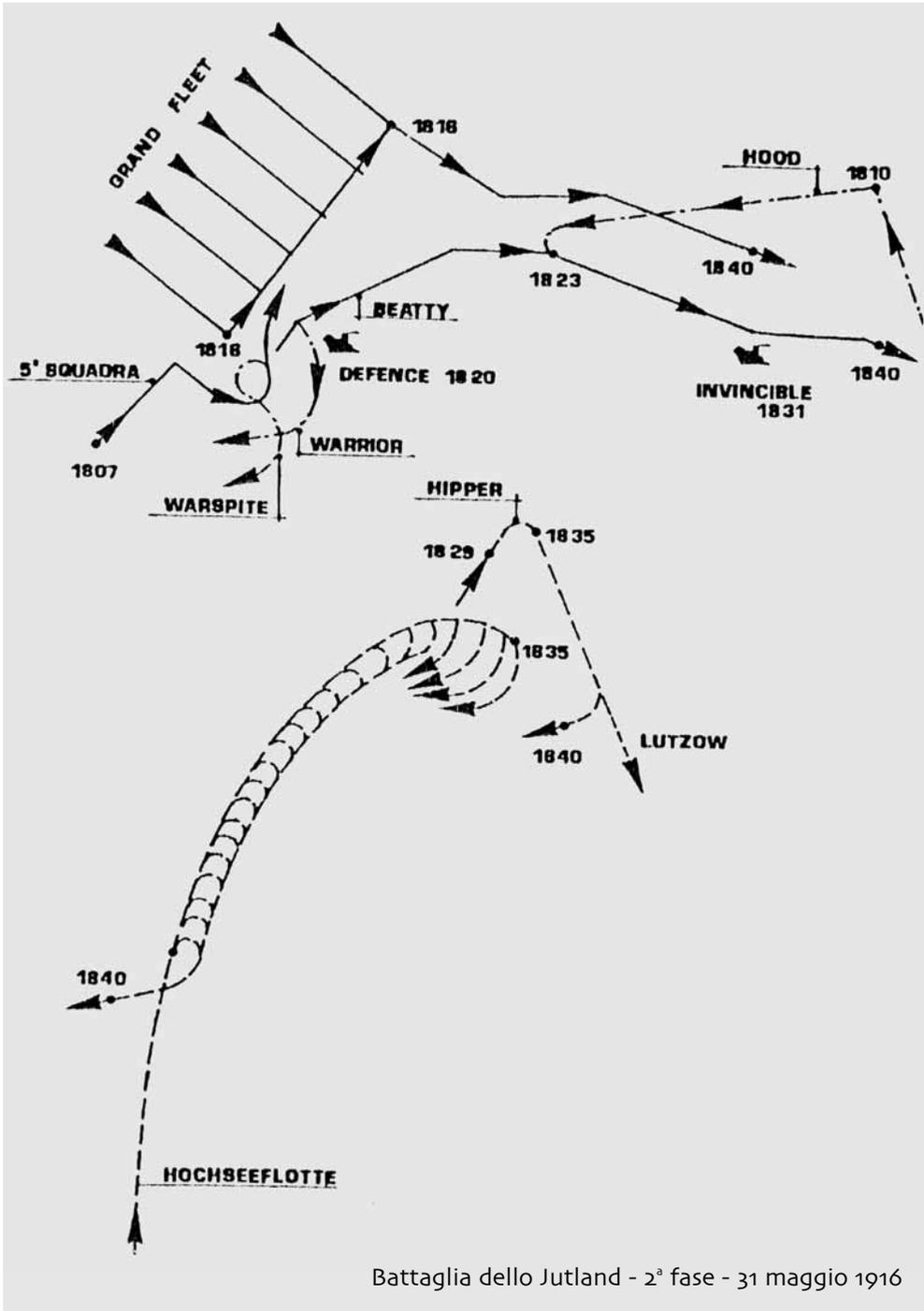
Come se non bastasse, uno dei siluri lanciati dai tedeschi, probabilmente dal cacciatorpediniere *V48* rimasto isolato, oppure dal vicino e danneggiato incrociatore leggero *Wiesbaden*, colpì la moderna corazzata *Marlborough* alle 18.54, riducendo la sua velocità a 17 nodi.¹⁴¹

¹³⁸ V. E. TARRANT, *Jutland: the German perspective*, London, Brockhampton Press, 1999, pp. 127-129.

¹³⁹ R. K. F. SCHEER, *La flotta d'alto mare della Germania nella guerra mondiale*, Firenze, Carpigiani & Zipoli, 1922, pp. 128-129.

¹⁴⁰ G. BENNETT, *The battle of Jutland*, Newton Abbot, David & Charles, 1972, pp. 121-123.

¹⁴¹ J. JELlicoe, *La Grand Fleet 1914-1916*, Parigi, Payot, 1929, p. 337.



Da parte sua il *Wiesbaden*, una delle poche unità nemiche rimaste in vista degli inglesi in quel frangente, fu rabbiosamente preso di mira da mezza Grand Fleet e affondò dopo dieci minuti di agonia con un solo superstite dei suoi 571 uomini d'equipaggio. Esso fu seguito negli abissi dal sopracitato cacciatorpediniere *V.48*, colpito ripetutamente dalla corazzata *Colossus*.

Mentre si stava compiendo questa piccola vendetta britannica, l'ammiraglio Scheer pensò di portare aiuto al bersagliato *Wiesbaden*, tentando nello stesso tempo di avvolgere e scavalcare di sorpresa la retroguardia della lunghissima linea di fila di Jellicoe. Furono quindi queste le reali motivazioni della tanto discussa seconda inversione di rotta compiuta dalla Hochseeflotte a partire dalle 18.56, questa volta in direzione del nemico. Tale ardita e francamente inopportuna manovra tedesca fu segnalata a Jellicoe dalla Seconda Divisione incrociatori leggeri del commodoro Goodenough, che si trovò improvvisamente a soli 10.800 metri dal nemico e che venne quindi bersagliata da un fitto e pericoloso fuoco d'artiglieria.¹⁴²

L'ammiraglio Jellicoe fu messo pertanto in grado di intrappolare nuovamente la flotta germanica con il classico taglio della "T", dal quale essa era sfuggita abilmente con la nota inversione di rotta "ad un tempo" delle 18.35. In effetti alle 19.06 sembrò proprio che la Grand Fleet potesse finalmente coronare questo sogno, riaprendo il fuoco sulla Hochseeflotte avanzante da sud-ovest e mettendo numerose salve a segno, grazie anche alle condizioni di reciproca visibilità, che ora favorivano gli inglesi.¹⁴³

Il comandante in capo tedesco comprese allora che il suo tentativo di scavalcare la retroguardia britannica non era per il momento riuscito e alle 19.14 ordinò nuovamente il famoso *Gefechtskehrtwendung*, lanciando all'attacco protettivo non solo i cacciatorpediniere, ma anche i quattro disponibili incrociatori da battaglia di Hipper, considerando che il danneggiato *Lutzow* arrancava faticosamente più a sud. Tuttavia la cosiddetta "cavalcata della morte" delle designate navi tedesche ebbe l'effetto sperato di indurre il timoroso Jellicoe ad una nuova accostata in fuori e di permettere quindi all'Hochseeflotte di sfuggire ancora una

¹⁴² NA, ADM 137, busta 302: *Jutland reports*.

¹⁴³ ARCHIVIO DELLA MARINA GERMANICA, *La guerra sul mare 1914-1918. La guerra nel Mare del Nord*, V, cit., pp. 330-331. Sembra che il totale dei colpi utili inglesi in questa fase sia stato di ventinove, ciò che condusse peraltro al solo affondamento del cacciatorpediniere nemico *S.35*.

volta verso meridione, con la linea di fila invertita e al prezzo del solo e ricordato cacciatorpediniere *S.35*.¹⁴⁴

Da allora e fino al calare del sole, avvenuto alle 20.19, si verificò in campo britannico un'ondata di falsi avvistamenti, di omesse o ritardate comunicazioni e di contraddittorie interpretazioni sulla possibile rotta assunta dalla Hochseeflotte al di là dell'orizzonte visivo. In questa confusione però un fatto era indiscutibile: fino a quando gli inglesi si fossero mantenuti tra le basi tedesche e la flotta di Scheer, quest'ultima non avrebbe potuto sfuggire ad una severa punizione al sorgere del sole del 1° giugno.

L'evasione notturna della Hochseeflotte

La terza e ultima fase della Battaglia dello Jutland si svolse nella notte tra il 31 maggio e il 1° giugno, con le due flotte contrapposte che marciavano inconsapevolmente su rotte convergenti in direzione sud e con la Hochseeflotte, che, come detto, si trovava a ponente del nemico e quindi nella necessità di scavalcare la lunga linea di fila inglese prima di poter raggiungere le proprie basi in Germania.¹⁴⁵

Nella circostanza fallirono soprattutto nei loro compiti esplorativi i cacciatorpediniere britannici, che l'ammiraglio Jellicoe aveva concentrato nella propria retroguardia nell'esatta supposizione che il nemico, generalmente più lento, avrebbe potuto passare di poppa alla Grand Fleet e aprirsi così la strada per Wilhelmshaven. Quando però questa ipotesi si avverò verso mezzanotte, i suddetti cacciatorpediniere, pur severamente impegnati da ciò che chiaramente appariva come l'avanguardia della Hochseeflotte, omisero di informare compiutamente il comandante in capo inglese. Da parte sua Jellicoe interpretò con grande superficialità i visibili e audibili segni di ripetuti scontri nelle sua retroguardia, attribuendoli a duelli minori tra navi precedentemente danneggiate e rimaste isolate.¹⁴⁶

¹⁴⁴ Le critiche all'eccessivo timore nei confronti dei siluri mostrato ripetutamente dal pavido Jellicoe (che solo l'altrettanto mediocre ammiraglio Fisher aveva sempre esaltato, paragonandolo perfino a Nelson) sono sostenute dai più consapevoli storici navali della prima guerra mondiale. Cfr., ad esempio, H. H. FROST, *La battaglia dello Jutland*, cit., p. 329 e G. BENNETT, *Naval battles of the first world war*, London, Pan Books, 1983, p. 190.

¹⁴⁵ J. S. CORBETT, *Storia della grande guerra ricostruita sui documenti ufficiali. Le operazioni navali*, III, cit., pp. 389-390.

¹⁴⁶ NA, ADM 137, busta 134: *Battle of Jutland, 31 May - 1° June 1916*.

Veramente sfortunato per gli inglesi fu invece il seguente episodio. Alle 21.58 l'Ammiragliato di Londra informò il comandante in capo della Grand Fleet della posizione della Hochseeflotte, ricavata da una decrittazione di un radiomessaggio dell'incrociatore leggero tedesco *Regensburg*, senza ovviamente sapere che quest'ultima unità aveva sbagliato il proprio punto-nave. Constatata sulla carta nautica l'impossibilità che il nemico si trovasse realmente nella zona comunicatagli da Londra e ignorando la natura dell'equivoco, Jellicoe perse frettolosamente ogni fiducia nell'attendibilità delle informazioni provenienti dall'Ammiragliato e fatalmente non dette credito ad una successiva fondamentale ed esatissima notizia, sempre d'origine crittografica, comunicatagli da Londra alle 22.41. Essa rendeva noto che "la flotta da battaglia germanica aveva ricevuto alle 21.14 l'ordine di rientrare alla base con rotta sud-est, ? est e velocità di 16 nodi e con gli incrociatori da battaglia in retroguardia".¹⁴⁷

Questa importantissima informazione trasmessa a Jellicoe, frutto di tre decrittazioni effettuate dalla "Stanza 40" tra le 21.37 e le 21.54, avrebbe permesso ad un comandante in capo meno prevenuto di tagliare la rotta obliqua di Scheer, che ora puntava evidentemente su Horns Reef, anticamera settentrionale delle basi in Germania e porta d'accesso ai canali dragati di sicurezza.¹⁴⁸

Accanto però all'ottusa presunzione di Jellicoe, che rese vana un'ottima occasione per intercettare la Hochseeflotte in ritirata, si evidenziò nella circostanza anche un'altra leggerezza dell'Ammiragliato di Londra, che non comunicò allo stesso comandante in mare le risultanze di altre decrittazioni effettuate dalla "Stanza 40" prima di mezzanotte, tra cui soprattutto cinque che confermavano l'intenzione di Scheer di raggiungere Horns Reef, mantenendo una rotta verso sud-est e sotto un'invocata protezione aerea.¹⁴⁹

A dimostrazione dell'incapacità dell'Ammiragliato di stimare e diramare le principali informazioni crittografiche provenienti dalla "Stanza 40", dopo averne valutato e comparato l'importanza e l'urgenza, accadde che decrittazioni di

¹⁴⁷ BRITISH ADMIRALTY, *La battaglia dello Jutland*, traduzione italiana della relazione ufficiale inglese, cit., p. 161 e 231.

¹⁴⁸ NA, ADM 137, busta 4067 cit., decrittazioni inglesi delle ore 21.37 (due) e 21.54 del 31 maggio 1916, relative ai radiocifrati emanati da Scheer alle 21.14, 21.29 e 21.46 (tutti basati sull'orario inglese).

¹⁴⁹ *Ivi*, decrittazioni delle ore 21.52, 22.43, 23.14, 23.37 e 23.42 del 31 maggio 1916, relative ai radiocifrati emanati da Scheer alle 21.06, 22.32, 23.02, 23.34 e 23.39 (orario inglese).

portata secondaria vennero invece inoltrate a Jellicoe, come ben sette riguardanti le condizioni di due navi tedesche entrate in collisione notturna: la dreadnought *Posen* e l'incrociatore leggero *Elbing*, poi autoaffondato.¹⁵⁰

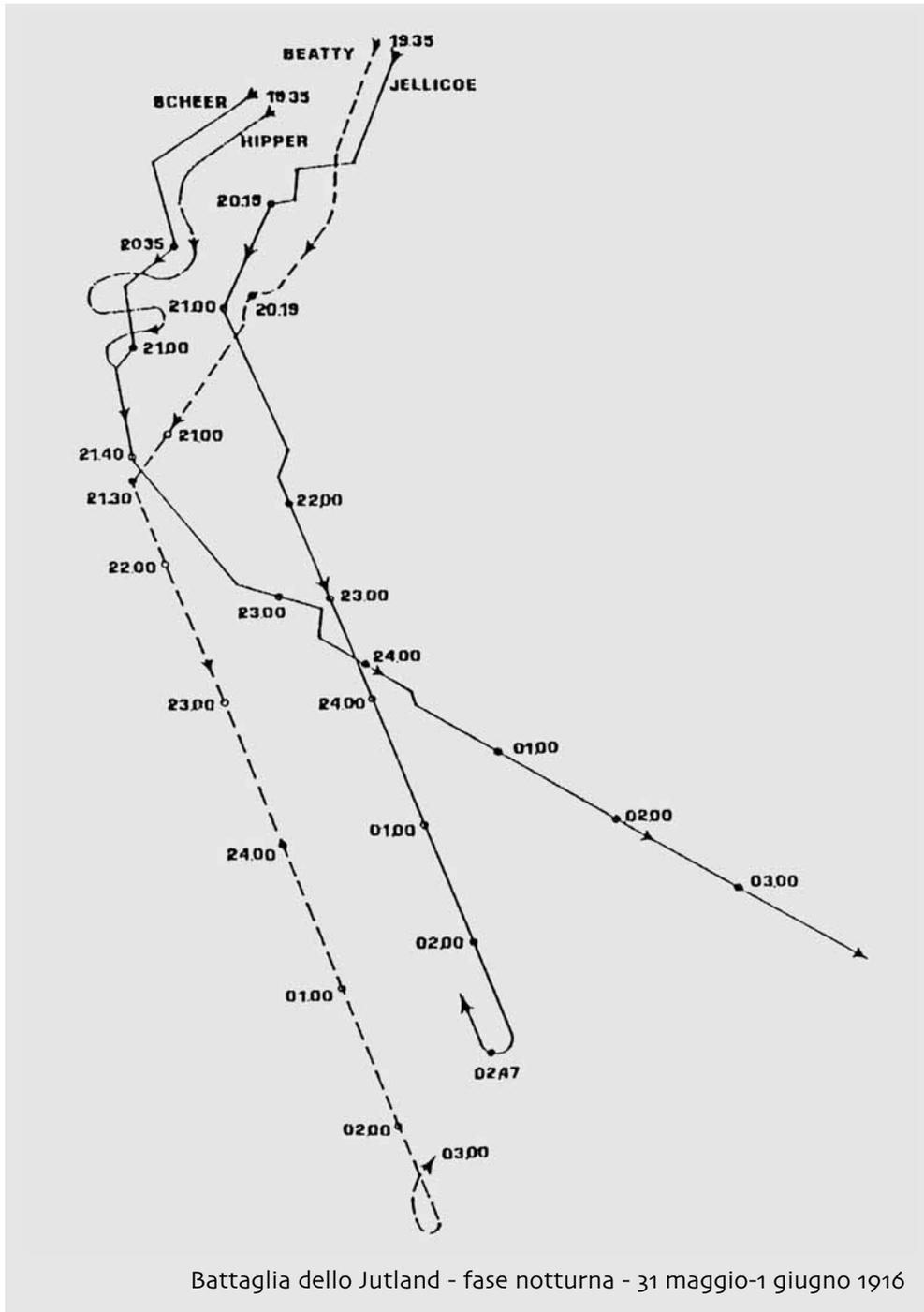
Come conseguenza di questa serie di errori ed omissioni e a dispetto della schiacciante superiorità numerica e dell'incalcolabile vantaggio informativo inglese, la flotta tedesca – come abbiamo anticipato – riuscì verso mezzanotte a passare di poppa alla Grand Fleet, scavalcando lo sbarramento frapposto dalle navi britanniche in direzione delle basi in Germania. Il prezzo pagato dai tedeschi durante la già accennata serie di scontri nell'oscurità con la retroguardia avversaria consistette nella perdita della vecchia pre-dreadnought *Pommern*, di due incrociatori leggeri e di un cacciatorpediniere, mentre gli inglesi subirono nella stessa circostanza l'affondamento dell'incrociatore corazzato *Black Prince* e di cinque cacciatorpediniere. Inoltre, alle 01.45 del 1° giugno, venne autoaffondato il danneggiatissimo incrociatore da battaglia *Lutzow*, già evacuato in precedenza dal viceammiraglio Hipper e dal suo Stato Maggiore.¹⁵¹

E' lecito a questo punto domandarsi cosa sarebbe accaduto se la "Stanza 40" fosse stata dalla parte dei tedeschi o almeno se questi ultimi fossero stati consapevoli dell'ininterrotta e abituale capacità britannica di penetrare i codici della Kaiserliche Marine.¹⁵²

¹⁵⁰ *Ivi*, decrittazioni dei radiocifrati tedeschi delle 00.48, 01.05, 01.35, 01.37, 02.10, 03.47 e 06.20 del 1° giugno 1916.

¹⁵¹ *Ivi*, busta 303: *Jutland reports*.

¹⁵² Anche la Marina tedesca possedeva un proprio ufficio crittografico, l'*E.Dienst* (*Entzifferungsdienst*, cioè reparto cifra), che però, al pari di simili organismi nati in quel tempo presso le varie Forze Armate di altri Paesi, riusciva a decrittare soltanto sporadicamente ed occasionalmente i radiocifrati nemici, mentre la "Stanza 40" era l'unico ufficio del genere a ricavare informazioni crittografiche in modo costante e continuativo. Il difetto britannico in questo campo risiedeva semmai nella mancanza di un ufficio "filtro" tra la "Stanza 40" e lo Stato Maggiore della Royal Navy, che permettesse l'immediato sfruttamento operativo delle informazioni ricavate.



Commenti, statistiche e conclusioni

All'alba del 1° giugno 1916 gli inglesi trovarono il mare deserto e dovettero quindi ammettere di essere stati sopravanzati dal nemico anche nella manovra notturna, dopo essere stati da esso battuti nel combattimento diurno. Comunque già alle 02.30 Jellicoe aveva fatto invertire la rotta all'intera Grand Fleet, puntando verso nord, con l'intenzione dichiarata di voler riunire le navi disperse, ma con il malcelato intento di evitare agguati di sommergibili in direzione delle coste nemiche.¹⁵³

Mentre era su tale prudente rotta settentrionale, Jellicoe lesse alle 04.15 un dispaccio dell'Ammiragliato delle 03.29 che gli segnalava la lontana posizione della flotta tedesca alle 02.30 in 55°33' nord, 6°50' est, su rotta sud-est e velocità 16 nodi, cioè a 16 miglia ormai dal battello fanale di Horns Reef.¹⁵⁴

Anche quest'ultima informazione era stata garantita dalla "Stanza 40", che aveva interpretato alle 02.35 il radiomessaggio di Scheer delle 02.30 con il quale il comandante della Hochseeflotte riferiva al sottordine Hipper la sua posizione "nel quadratino 101 alfa a destra-centro, con rotta sud-est e velocità di 16 nodi".¹⁵⁵

Alle 06.30 di quel 1° giugno la quasi totalità delle maggiori navi tedesche era al sicuro dietro le ostruzioni della Jade a Wilhelmshaven, ad eccezione della dreadnought *König* che, avendo imbarcato tonnellate d'acqua, dovette attendere l'alta marea per rientrare, nonché dell'incrociatore da battaglia *Seydlitz* che, molto appruato, raggiunse la Jade soltanto il giorno seguente.

Frattanto si stava cominciando a delineare in Germania la dimensione del successo tattico conseguito, grazie all'afflusso dei primi rapporti dei vari gruppi navali impiegati. Ciò consentì a Berlino di emanare in serata un comunicato trionfalistico, che destò notevole disappunto a Londra. Di conseguenza l'Ammiragliato britannico chiese a Jellicoe, alle 21.40 di quello stesso 1° giugno,

¹⁵³ J. JELICOE, *La Grand Fleet 1914-1916*, cit., pp. 364-365.

¹⁵⁴ J. S. CORBETT, *Storia della grande guerra ricostruita sui documenti ufficiali. Le operazioni navali*, III, cit., p. 414 e ARCHIVIO DELLA MARINA GERMANICA, *La guerra sul mare 1914-1918. La guerra nel Mare del Nord*, V, cit., p. 530.

¹⁵⁵ NA, ADM 137, busta 4067 cit., decrittazione delle 02.35 del radiocifrato tedesco delle 02.30 del 1° giugno 1916 (orario inglese). Le coordinate 55°33' nord, 6°50' est corrispondevano esattamente al quadratino 101 della segreta carta quadrettata della Kaiserliche Marine, già in possesso degli inglesi.

un'immediata relazione per ribattere a quelle che venivano definite "false notizie" nemiche.¹⁵⁶

Con encomiabile onestà, purtroppo soltanto passeggera, Jellicoe riferì a Londra le richieste informazioni sulle perdite inglesi e sui probabili successi conseguiti nel combattimento, con un lungo e sereno radiomessaggio delle 10.35 del 2 giugno. L'Ammiragliato britannico rimase probabilmente imbarazzato da tanta sincerità del comandante della Grand Fleet, poiché alle 15.20 gli chiese se avesse "qualcosa da aggiungere a tale rapporto", sottolineando l'urgenza di "fare necessariamente qualche comunicato".¹⁵⁷

Sollecitato in tal modo, Jellicoe, rientrato a Scapa Flow, inviò alle 19.10 di quel 2 giugno un nuovo rapporto, in cui, cominciando a scendere a compromessi, inserì per la prima volta l'immaginario affondamento di due moderne corazzate tedesche della classe "Kaiser".¹⁵⁸

Quando però a Londra giunse tale fantasiosa relazione, il primo lord dell'Ammiragliato (ministro della Marina) Balfour aveva già consegnato all'impaziente stampa un comunicato basato sul primo e più equilibrato rapporto di Jellicoe delle 10.35 e che obiettivamente ammetteva che da 10 a 16 navi britanniche, compresi tre grossi incrociatori da battaglia, erano andate perdute, contro presumibilmente l'affondamento di una corazzata, un incrociatore da battaglia, due incrociatori leggeri e alcuni cacciatorpediniere nemici. Questo comunicato ufficiale apparve sulla stampa britannica del 3 giugno e sprofondò il Paese in uno stato di prostrazione e di vergogna.¹⁵⁹

Si scatenarono allora le proteste degli esponenti meno sereni della Royal Navy, tra i quali lo stesso Jellicoe che, aperta ormai la breccia nella propria coscienza, si gettò a testa bassa nell'opera di moltiplicazione dei presunti affondamenti di unità nemiche, il che poi equivaleva a difendere ad oltranza il suo operato. Egli iniziò questa crociata alle 15.20 del 3 giugno, quando inviò all'Ammiragliato un risibile memorandum, con il quale suggeriva di sottolineare alla stampa che alla fine della battaglia la flotta inglese era rimasta padrona delle acque. Egli espresse un identico ridicolo giudizio in una lettera del giorno

¹⁵⁶ ARCHIVIO DELLA MARINA GERMANICA, *La guerra sul mare 1914-1918. La guerra nel Mare del Nord*, V, cit., p. 539.

¹⁵⁷ *Ivi*, p. 540.

¹⁵⁸ *Ivi*, p. 541.

¹⁵⁹ A. J. MARDER, *From the "Dreadnought" to Scapa Flow*, III, cit., pp. 195-196.

seguito a sua moglie, in cui, tra l'altro, sostenne antistoricamente che "la vittoria spetta sempre alla parte che resta ad occupare l'area della battaglia".¹⁶⁰

La polemica durò per anni e coinvolse non solo i giornalisti e i protagonisti, ma anche le istituzioni e la cultura, giungendo a sfiorare il ricatto e la malversazione, il tutto significativamente riassunto nell'epitaffio *Lo scandalo dello Jutland*, che è anche il sintomatico titolo di un libro oggi rarissimo.¹⁶¹

Il fronte interno della Royal Navy, da parte sua, si spaccò in due, con i seguaci dell'ammiraglio Beatty che avevano più di un rimprovero da muovere alla condotta in battaglia di Jellicoe e con i sostenitori di quest'ultimo che non mancavano di ricordare che le più dolorose perdite nel combattimento avevano riguardato proprio gli incrociatori da battaglia di Beatty.

Un capitolo particolarmente avvilente di questa protratta polemica riguardò la pubblicazione della storia ufficiale della battaglia dello Jutland, che l'Ammiragliato britannico, dopo molte discussioni e pressioni esterne, finì per far rientrare nella collana già affidata allo "storico di palazzo" Julian Corbett. Il piatto resoconto del combattimento può infatti essere letto nel III volume di tale collana, edito in patria nel 1923 e che noi abbiamo qua e là citato, con molta magnanimità, nelle note bibliografiche.

Nel frattempo però, avendo dovuto bloccare, per intervento dell'allora primo lord del mare Beatty, la pubblicazione della vera e propria relazione ufficiale, affidata al capitano di vascello Harper, l'Ammiragliato inglese prese frettolosamente in considerazione uno studio per esclusivo uso interno (*Naval Staff appreciation of Jutland* dei fratelli Dewar), lo rielaborò e lo dette alle stampe nel 1924 con il titolo *Narrative of the battle of Jutland*, edizione H. M. Stationery Office. Questo studio fu anche tradotto in Italia dal dottor Renzo Peruzzi ed è stato da noi citato un paio di volte a margine di questo lavoro.¹⁶²

¹⁶⁰ *Ivi*, p. 188. Questa assurda argomentazione di Jellicoe ricorda fin troppo da vicino la simile stupida vanteria apparsa nella relazione ufficiale sulla sconfitta navale italiana di Lissa e pubblicata, a imperituro nostro rossore, sulla *Gazzetta Ufficiale* del 21 luglio 1866, accentuando un altrettanto infelice giudizio dell'ammiraglio Persano. Cfr. A. SANTONI, *The Italian naval campaign against the Austrian Empire 1866*, relazione presentata al Congresso internazionale di Storia Militare tenutosi a Tel Aviv tra il 19 e il 24 agosto 1984.

¹⁶¹ R. BACON, *Lo scandalo dello Jutland*, traduzione italiana ad uso esclusivo degli ufficiali delle nostre Forze Armate, Roma, tipografia dell'Ufficio del Capo di S.M. della R. Marina, 1927.

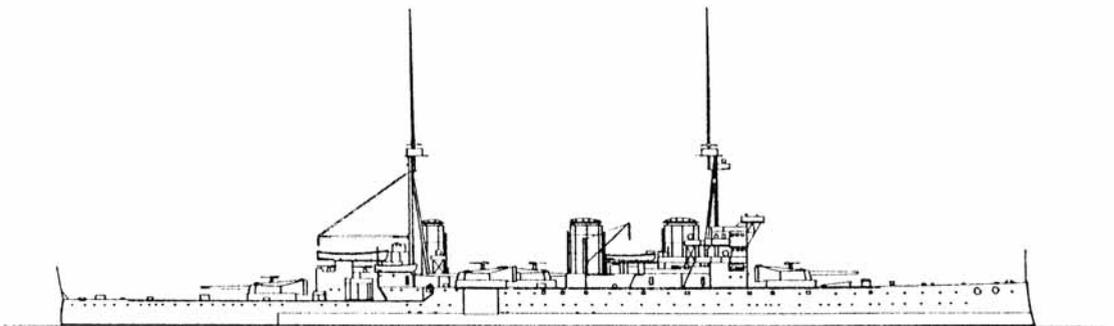
¹⁶² BRITISH ADMIRALTY, *La battaglia dello Jutland*, traduzione italiana della relazione ufficiale inglese per conto dell'Ufficio Storico della Marina, Firenze, Carpigiani & Zipoli, 1927.

Quando poi Beatty venne sostituito nell'incarico di primo lord del mare dall'ammiraglio Madden, uno dei seguaci di Jellicoe, la musica cambiò e le sorti di questa penosa vicenda si invertirono. Infatti nel 1927 fu finalmente autorizzata la pubblicazione della famosa relazione ufficiale del comandante Harper, dal titolo *Record of the battle of Jutland*, mentre il suo autore, galvanizzato dal sostegno degli uomini di Jellicoe, si affrettò a dare alle stampe nello stesso anno un proprio libro intitolato, in verità molto presuntuosamente, *La verità sullo Jutland*.¹⁶³

Al di là delle suddette beghe di palazzo, scese spesso nel cortile del condominio, la "verità" era, come sempre, dettata dalle nude cifre, senza alcun bisogno di ricorrere ad acrobazie dialettiche di giornalisti ignoranti di cose militari, o ad una campagna mistificatoria proveniente dall'alto. Ecco quindi le statistiche.

Gli inglesi avevano visto colare a picco nella battaglia quattordici loro unità e precisamente i tre incrociatori da battaglia *Indefatigable*, *Queen Mary* e *Invincible*, i tre incrociatori corazzati *Defence*, *Warrior* e *Black Prince* e gli otto cacciatorpediniere *Ardent*, *Fortune*, *Nestor*, *Nomad*, *Shark*, *Sparrowhawk*, *Tipperary* e *Turbulent*, il tutto pari a 113.580 tonnellate.

I tedeschi lamentarono invece la perdita di undici navi e cioè dell'incrociatore da battaglia *Lutzow*, della pre-dreadnought *Pommern*, dei quattro incrociatori leggeri *Elbing*, *Frauenlob*, *Rostock* e *Wiesbaden* e dei cinque cacciatorpediniere *S.35*, *V.4*, *V.27*, *V.29* e *V.48*, il tutto ammontante a 61.760 tonnellate.



INVINCIBILE. Incrociatore da battaglia della Marina Britannica

¹⁶³ J. E. T. HARPER, *The truth about Jutland*, London, John Murray, 1927.

Le vittime britanniche assommarono a 6.097 morti, 674 feriti e 177 prigionieri, pari all'11% degli effettivi presenti, mentre quelle tedesche furono meno della metà, corrispondendo a 2.551 morti e 507 feriti, pari al 6,8% degli uomini imbarcati. Infine il numero delle navi danneggiate fu pressochè identico e cioè ventotto inglesi e ventisette tedesche, sebbene le unità della Kaiserliche Marine avessero messo a segno sui bersagli rimasti a galla centosettantasei colpi contro centododici, pur essendo esse nettamente inferiori di numero. Anche contro le navi poi andate a fondo i cannonieri germanici giunsero a bersaglio più facilmente rispetto ai colleghi britannici e per l'esattezza nella misura percentuale di 100 a 67.¹⁶⁴

Dal confronto delle cifre appare dunque chiaro che il tonnellaggio perduto in battaglia dagli inglesi fu quasi il doppio di quello perduto dai tedeschi, con il particolare che le menomazioni subite dalle due flotte rispecchiavano la loro originaria relatività di forza, che era di 9 a 5 a favore della Royal Navy. Ed è per questo motivo che a Londra si insistette nel sostenere che la precedente superiorità navale britannica non era stata alterata dal pur sfavorevole esito della battaglia dello Jutland.

Alla luce dei risultati materiali dello scontro e soprattutto di ciò che accadde in seguito nel Mare del Nord, noi siamo invece dell'idea che la Battaglia dello Jutland o dello Skagerrak abbia rappresentato per gli inglesi sia uno smacco tattico, ormai riconosciuto unanimemente come tale, sia una sconfitta strategica, considerazione che invece fatica ad essere accettata storicamente e che, ciononostante, riteniamo di portare avanti per i seguenti motivi.

Innanzitutto non risponde assolutamente a verità il ritornello ottusamente ripetuto qua e là, secondo il quale, dopo lo Jutland, le grandi navi tedesche oziarono in porto e non uscirono più in mare per paura della Grand Fleet. Al contrario esse sfidarono la flotta britannica nell'agosto, nell'ottobre e nel novembre di quello stesso 1916, nel novembre 1917 e nell'aprile 1918. Tutte queste documentate sortite della Hochseeflotte, opportunamente trascurate dalla storiografia scritta dai vincitori della guerra, non portarono ad alcun altro scontro navale nel Mare del Nord solo perché proprio gli inglesi, pur informati dalla solita

¹⁶⁴ Per i nomi di tutte le navi danneggiate e per il numero e il tipo di colpi da esse ricevuto cfr. A. SANTONI, *Il primo Ultra Secret: l'influenza delle decrittazioni britanniche sulle operazioni navali della guerra 1914-1918*, cit., p. 251.

“Stanza 40” sulle mosse del nemico, perdurarono nel loro consueto atteggiamento prudentiale e si lasciarono sfuggire le varie opportunità.¹⁶⁵

In secondo luogo, considerato l'esito della Battaglia dello Jutland, la Gran Bretagna dovette rinunciare a realizzare un adeguato numero di unità di scorta antisommergibili, nonché un sufficiente ripianamento del naviglio mercantile perduto ad opera degli U-boote durante la pericolosissima terza fase della guerra sottomarina ad oltranza (dal febbraio 1917 sino alla fine della guerra). Ciò a causa del perdurante impegno dei suoi cantieri navali nella costruzione e nel mantenimento in efficienza delle grandi navi da guerra, in persistente competizione con la Hochseeflotte che non era stata né battuta, né menomata significativamente.¹⁶⁶

Un'altra negativa conseguenza strategica della Battaglia dello Jutland fu per la Royal Navy la rinuncia al tanto auspicato “blocco ravvicinato” delle coste tedesche, sempre in funzione antisommergibile. Infatti tale operazione avrebbe potuto essere facilmente contrastata dall'ancora vitale flotta da battaglia germanica, pronta a compiere attacchi di sorpresa contro le forze bloccanti e in grado di imporre così un nuovo grande scontro navale presso le proprie coste, eventuale prudentermente esclusa dagli inglesi fin dall'inizio della guerra.¹⁶⁷

L'ultimo e più rilevante risultato strategico della mancata vittoria inglese allo Jutland fu l'annullamento definitivo del progetto britannico di penetrazione nel Baltico, ideato da Fisher e lungamente accarezzato a Londra. Questo piano, come abbiamo accennato all'inizio, mirava al vagheggiato congiungimento con

¹⁶⁵ La storiografia sulla Prima Guerra Mondiale è stata certamente condizionata dal ristretto periodo di meditazione e di sviluppo concessole prima che il Secondo Conflitto Mondiale catalizzasse su di sé l'interesse generale. Tuttavia rimane il fatto che gran parte della storiografia politico-militare prodotta dai vincitori negli Anni Venti e Trenta (italiani compresi) sia stata di gran lunga più faziosa e bugiarda di quella poi partorita dai trionfatori della Seconda Guerra Mondiale.

¹⁶⁶ La Royal Navy pensò in quel tempo di acquistare perfino navi da guerra dal Giappone, mentre il ripianamento di unità di scorta e di navi da carico venne in gran parte realizzato nei cantieri americani. Cfr. A. J. MARDER, *From the “Dreadnought” to Scapa Flow*, III, cit., p. 203.

¹⁶⁷ Si ricorda che l'ammiraglio Jellicoe, che secondo il suo “padrino” Fisher avrebbe posseduto l'ardire di Nelson (*sic*), aveva diramato già il 30 ottobre 1914 le sue prudentissime norme tattiche, secondo le quali la Grand Fleet avrebbe dovuto cercare il combattimento soltanto nella parte settentrionale del Mare del Nord e possibilmente presso le coste britanniche. Cfr. P. G. HALPERN, *A naval history of world war I*, Annapolis, Naval Institute Press, 1994, pp. 37-38.

le forze russe, insieme alle quali la Royal Navy avrebbe effettuato un risolutivo sbarco in Pomerania, a nord-est di Berlino. Esso dovette però essere cancellato dopo che Jellicoe e Beatty avevano perso l'occasione propizia per distruggere o almeno ridimensionare la Hochseeflotte, che invece rimaneva in forze a vigilare sugli accessi al Baltico, grazie anche al Canale di Kiel.¹⁶⁸

La conseguente impotenza della Royal Navy ad esercitare una benché minima forma di pressione sulla Hochseeflotte, da parte sua invece attivissima nei mesi successivi allo Jutland, equivaleva a far risolvere da altri, e cioè dagli Eserciti dell'Intesa, le sorti della guerra. Ciò configurò una sconcertante condotta di politica militare, mai attuata prima di allora, secondo cui dai fronti terrestri finiva per materializzarsi il sostegno alla Marina più potente del mondo e non viceversa.¹⁶⁹

¹⁶⁸ Quest'ultima rinuncia segnò la totale sconfitta della tradizionale "strategia periferica" britannica, che restava ora senza valide alternative dopo il noto fallimento dell'assalto anfibio ai Dardanelli tra l'aprile 1915 e il gennaio 1916.

¹⁶⁹ Si è detto acriticamente e ripetuto pedissequamente che, pur rinunciando a battersi dopo lo Jutland, la Grand Fleet britannica abbia comunque esercitato l'importante funzione di *fleet in being*, riuscendo "col tempo" ad asfissiare, con la sua sola presenza, il traffico mercantile tedesco nel Mare del Nord e a condurre quindi al crollo economico e alimentare della Germania. Queste argomentazioni sono fantasiose, irriflessive e hanno tanto il sapore della classica "scalata sugli specchi". Infatti la Germania aveva rinunciato ai propri traffici marittimi fin dall'inizio delle ostilità, cioè nel 1914, senza certamente attendere il 31 maggio 1916, riconoscendo alle strapotenti flotte dell'Intesa il controllo delle vie di comunicazione mondiali, che cercò di contrastare da parte sua con la guerra corsara subacquea e di superficie. Inoltre nessuno ci ha mai spiegato quanto tempo occorra alla Marina dominante per realizzare il soffocamento commerciale dell'avversario: forse due anni, o magari tre, o cinque, oppure dieci? E come la mettiamo se nel frattempo il nemico sfonda sul fronte terrestre, come stava per avvenire nel 1914 e 1916 e quasi accadde nel 1917? Allora il "potere marittimo" non sarebbe valso a nulla? Per non parlare dell'avvilimento che ferisce uno storico navale nel sentir dire che la più grande flotta da battaglia del mondo avrebbe fatto bene a rimanere rintanata nei porti in attesa di incerti e imprevedibili eventi, fungendo da *fleet in being*, che è sempre stata una strategia impiegata semmai della flotta più debole. Ecco perché alla fine spettò agli Eserciti dell'Intesa tirare fuori "le castagne dal fuoco", pagando un prezzo sproporzionato nelle battaglie d'arresto e poi nelle controffensive finali, senza le quali staremmo ancora ad attendere i frutti dell'inaccettabile passività della flotta da battaglia più potente del pianeta.

PIER PAOLO RAMOINO

Mutamenti della strategia operativa e della strategia dei mezzi dopo lo Jutland

Dopo quella di Trafalgar, la Battaglia dello Jutland è forse il combattimento navale che ha avuto una più vasta letteratura critica eppure non può essere considerata una delle famose “battaglie decisive” di mahaniana memoria. Dei risultati tattici e delle conseguenze strategiche sul prosieguo della Prima Guerra Mondiale si sono scritti articoli e libri spesso molto contraddittori ed ancor oggi si pubblicano, anche in Italia, interessanti studi sull’episodio come il recente lavoro di Sergio Valzania uscito per Mondadori nel 2004. Mi sono spesso chiesto perché questa battaglia navale appaia ancor oggi così fascinosa da avere tanti commentatori e la risposta che mi sono dato è legata al fatto che questo combattimento è stato un grande scontro tecnologico in cui forse i “mezzi” hanno contato più degli uomini.

Gli uomini, a mio parere, non erano infatti all’altezza delle navi che armavano, si erano formati quasi tutti prima della grande accelerazione che le nuove artiglierie, i nuovi apparati a vapore, i nuovi strumenti ottici, i nuovi mezzi per le comunicazioni, avevano portato alla guerra marittima. Questi uomini, specialmente i comandanti in capo, pur conoscendo certamente le caratteristiche funzionali delle loro unità, avevano una mentalità strategica ottocentesca e poco avevano imparato dall’esperienza bellica, che sarebbe stata da considerare preziosa, della Guerra russo-giapponese e perfino dei più recenti combattimenti, quali le Falkland e il Dogger Bank.

Successivamente per decenni nelle Scuole di Guerra Navali si discusse sulla decisione di Jellicoe sullo spiegamento delle sue forze sulla dritta o sulla sinistra, senza mai venire ad un giudizio veramente definitivo e i giovani ufficiali si sentirono ripetere trimestre dopo trimestre dell’importanza del “fattore morale” su

qualsiasi altro elemento in uno scontro tra flotte. Sono un po' critico anche in questo campo, se il commento del nostro Ettore Bravetta è quello che "il comandante in capo tedesco, checché affermi in contrario (nelle sue Memorie) non dimostrò una fierezza di decisione, una tenacia e ed uno spirito di sacrificio tali da poter reggere al paragone con quelle dei suoi avversari"¹⁷⁰, non mi sembra di aver visto un atteggiamento veramente nelsoniano da parte del protagonista britannico.

A parte queste considerazioni che definirei caratterologiche sugli attori dell'episodio, proviamo a considerare come questo grande scontro navale abbia influito sui criteri della strategia operativa del trentennio successivo.

Innanzitutto si iniziò a riconsiderare la funzione operativa delle squadre da battaglia, riprendendo la discussione sul concetto stesso di "dominio del mare". Questo dominio fu da alcuni e soprattutto da Corbett definito non esclusivamente funzionale alla *battaglia*, ma al *risultato* strategico che si vuole raggiungere, la battaglia è quindi un mezzo non il fine e, se si può, va evitata a fronte della possibilità di costringere in porto l'avversario. Questo concetto risente certamente delle perdite britanniche allo Jutland, perdite non solo dolorose dal punto di vista umano, ma anche dal punto di vista strategico. Le squadre da battaglia sono quindi un vero deterrente e vanno usate come tale, cercando di mantenere nel tempo una superiorità numerica e morale, che ne consenta l'uso con la massima flessibilità in tutti gli scacchieri operativi in cui minacciare l'avversario privandolo dell'iniziativa e mettendo in forse le sue pianificazioni offensive. Le idee sul potere marittimo cambiarono quindi non nel senso di snaturare l'idea che il vero mezzo per realizzarlo non fosse più il distruggere o neutralizzare, mediante il blocco, la flotta avversaria, ma chiarendo meglio come accenna il Donolo¹⁷¹ il vero ruolo delle forze di superficie, sottolineando che la regola fondamentale della guerra sul mare è il "prevedere l'impiego dei nuclei più importanti delle forze [...] solo quando vi siano da acquisire significativi obiettivi concreti"¹⁷² rinunciando a inutili crociere puramente dimostrative, che possono mettere in serio pericolo le preziose navi di linea.

¹⁷⁰ E. BRAVETTA, *La grande guerra sul mare*, II, Milano, Mondadori, 1925, p. 47.

¹⁷¹ L. DONOLO, *Storia della dottrina navale italiana*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1996.

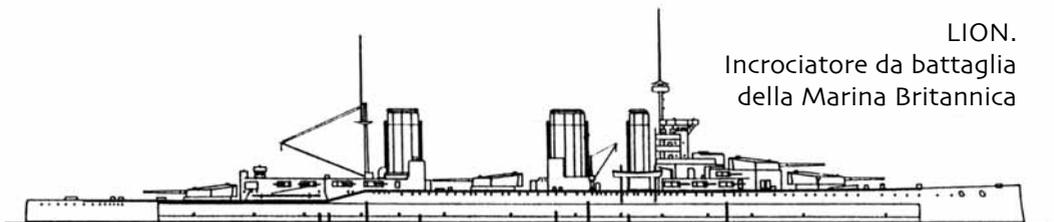
¹⁷² *Ivi*, p. 282.

Due problemi strategici furono subito annunciati come molto importanti: quello della “sicurezza informativa”, vale a dire di non farsi mai sorprendere per scarsità di notizie sulla composizione, intenzioni e possibilità del nemico; e quello della “superiorità locale”, ossia di un razionale ed intelligente bilanciamento di tutte le forze disponibili nei vari teatri operativi. Dopo lo Jutland tutte le grandi Marine cercarono di rendere quindi più flessibile il loro strumento navale non solo migliorandone le caratteristiche tecniche, ma soprattutto migliorando le capacità di comunicazione tra le navi, tra i comandi a terra e le navi stesse ed anche all’interno della singola nave, ad esempio nella US Navy, forse la Marina più attenta all’innovazione, si iniziò a fornire le unità di reti magnetofoniche interne funzionanti senza energia elettrica e quindi in grado di operare anche in caso di avaria dei circuiti principali in modo da consentire un costante flusso informativo tra tutti i protagonisti principali dello scontro.

Esaminiamo ora i cambiamenti dottrinari, che possiamo definire tutto sommato pochi e improduttivi.

La condotta del combattimento allo Jutland era di massima stata perfettamente in linea con le dottrine d’impiego, ma le critiche si appuntarono soprattutto sulla necessità o meno di condurre a fondo l’azione e da quelle esperienze si iniziò a vedere l’opportunità di celare la propria manovra di concentrazione delle forze per esempio con la distesa di cortine fumogene, usate bene solo dai tedeschi. Sul tema delle regole dottrinali, il “Brassey’s Annual” del 1924 in un suo molto diffuso articolo dimostrò che gli incrociatori da battaglia britannici erano stati impiegati con un criterio tattico molto differente dai criteri con cui si era impostata la loro costruzione, perché usati in un’azione relativamente ravvicinata dove la loro superiore velocità non poteva essere utilizzata a pieno, mentre la fragilità delle loro strutture veniva troppo esposta ai tiri delle corazzate.

Le tre caratteristiche principali delle grandi navi, calibro e numero dei cannoni, velocità e protezione furono tutte riesaminate dal punto di vista dottrina-



LION.
Incrociatore da battaglia
della Marina Britannica

rio ed infatti proprio il veloce, ma poco protetto “incrociatore da battaglia”, vittima più significativa di quel combattimento, fu considerato sorpassato dalle “corazzate veloci” e la distanza di tiro fu riconsiderata accuratamente. Si venne alla conclusione che il fuoco delle artiglierie di grosso calibro doveva cominciare a 20.000 metri e diventare efficace a circa 16.000 e che per evitare spiacevoli interventi delle flottiglie di siluranti le distanze tra le due flotte avversarie non dovevano scendere sotto i 14.000 metri. Oggi dopo le esperienze della Seconda Guerra Mondiale, molte di queste discussioni dottrinarie ci paiono certamente superate, infatti la tecnologia permise presto non solo una migliore capacità di misurare con esattezza le distanze in mare, ma anche una maggiore rapidità di tiro anche per le grosse artiglierie ed una portata assai notevole dei siluri (pensiamo soprattutto al “Long lance” nipponico).

Se l’influenza dello Jutland si fece pesantemente sentire nelle discussioni diplomatiche e tecniche per i trattati navali degli anni ’20, con l’idea che si poteva rinunciare a qualche grande nave divenuta obsoleta per criteri costruttivi, la discussione dottrinaria si concentrò, anche per motivi finanziari, sul calibro delle grandi artiglierie e, senza troppo pensarci, si venne alla conclusione che queste armi avevano oramai raggiunto il loro limite massimo. In Europa si stabilì che il giusto calibro era divenuto il 381 millimetri perché consentiva d’inviare un proietto di quasi una tonnellata a circa 25.000 metri, distanza d’inizio tiro ritenuta quasi esuberante, senza dover raggiungere pesi delle torri quasi impraticabili per una nave dalle caratteristiche complessive equilibrate; diversamente la pensarono americani e giapponesi che videro nel molto più pesante 406 millimetri l’arma ideale. Sfogliando le riviste del tempo ci sembra oggi che tutte queste considerazioni fossero più legate alle limitazioni imposte dai trattati che da vere possibilità tattico-tecniche. Saremo quasi pronti a dichiarare che per molti Ammiragliati i risultati dello Jutland furono interpretati *ad usum dephini* ed in certi casi stravolti per giustificare le decisioni industriali dei progettisti nazionali.

Un’interessante discussione si svolse sulla necessità di avere o meno una “nave ammiraglia” di speciali caratteristiche con cui non partecipare direttamente al combattimento, ma solo dirigerlo con i più ampi supporti nel campo delle comunicazioni e della rappresentazione della situazione. Anche in questo caso sappiamo che non si raggiunse nessuna decisione, ma riteniamo che la discussione non fu inutile perché condusse alla soluzione di dotare le grandi navi di una “centrale operativa”, in cui accentrare le informazioni e rappresentarle in modo grafico per la decisione dei nuovi Jellicoe e Scheer. Nelle memorie dei due co-

mandanti in capo si legge infatti tra le righe che le plance ammiraglio non potevano essere più il solo luogo delle decisioni e che la sola carta nautica non bastava più a rappresentare una situazione tattica in rapida evoluzione.

Un commento che tutti ci saremo aspettati, ma che manca quasi completamente nella letteratura strategica del dopo Jutland, è quello relativo al teatro operativo dove si è svolto il combattimento. Un teatro molto ristretto, quasi un mare chiuso, con fondali bassi, adatto quindi alla guerra di mine ed all'agguato dei sommergibili. La situazione meteorologica influi poco sul comportamento dei partecipanti, ma chi conosce il Mare del Nord sa che anche alla fine di maggio le acque sono fredde e danno poche speranze di salvezza ad un naufrago che non viene recuperato in tempo, le foschie sono la norma e la visibilità soprattutto nelle prime ore dell'alba e del tramonto è normalmente scarsa. Questa mancanza di attenzione alle condizioni generali dell'ambiente operativo hanno condotto ad interessarsi poco dell'autonomia delle navi, le basi in particolare quelle tedesche erano vicine al centro del bacino dove poteva avvenire l'incontro e quindi il ritorno a casa dopo la lotta era assicurato. Ciò ha certamente comportato il possibile recupero e quindi il rientro in servizio di molte delle navi del kaiser colpite anche gravemente, come giustamente mette in rilievo il migliore commentatore americano della battaglia, il capitano di fregata Frost nel suo memorabile e molto accurato libro postumo *The Battle of Jutland* del 1936. Uno dei commenti conclusivi dello stesso Frost sulla condotta tattica dell'insieme dei combattimenti va citato perché afferma che "Jellicoe executed a poor conception of war excellently, while Scheer executed an excellent conception of war poorly".¹⁷³ Ritengo che ci si debba fermare un po' su questo giudizio che è forse quello più diffuso sul comportamento tattico dei comandanti in capo. A mio parere a prescindere dai tentennamenti dei due ammiragli nelle fasi iniziali e finali dello scontro, dovuti soprattutto alla mancanza di chiare informazioni sulla reale situazione reciproca, il giudizio andrebbe alquanto modificato in quanto la missione reale di Jellicoe era il dimostrare non solo ai tedeschi, ma anche ai futuri alleati¹⁷⁴, la possibilità di dominare l'area del Mare del Nord e dell'Atlantico settentrionale impedendo agli avversari l'allontanamento dalle proprie basi ed in questo il britannico riuscì quasi completamente, dopo lo Jutland i tedeschi uscirono in massa solo per portarsi nel loro esilio finale di Scapa Flow.¹⁷⁵ Per Scheer

¹⁷³ H. H. FROST, *The Battle of Jutland*, Annapolis, United States Naval Institute, p. 517.

¹⁷⁴ In particolare agli statunitensi, che stavano erodendo il primato navale ai britannici.

invece la vera missione era quella di erodere il potere marittimo avversario con la distruzione del massimo di unità inglesi possibile in modo da rendere difficile ogni futura operazione di blocco, ma la logica dell'economia delle forze non permise realmente questo atteggiamento nelsoniano e quindi il famoso *der Tag*, il giorno della vittoria navale, non si avverò e la Marina Imperiale tutto al più si accontentò di un ottimo pareggio.

Newbolt, erede e continuatore dell'opera di Corbett, nel V volume della *Storia della Grande Guerra* ci descrive il cambiamento delle direttive di massima della flotta inglese dopo lo Jutland, in cui si imponevano due regole tattiche: la prima era che il comando in combattimento doveva rimanere accentrato e che solo il comandante in capo poteva dare ordini di movimento alle squadre da battaglia, la seconda era che le flottiglie dei caccia dovevano essere usate *difensivamente*¹⁷⁶ durante il contatto con i cannoni. Tali regole divennero vangelo per quasi tutte le Marine, compresa la nostra. Infatti ancora nel 1939-40 il nostro Degli Uberti¹⁷⁷ considerava importanti i seguenti fattori di potenza:

- la maggior portata dei cannoni;
- la superiorità dell'addestramento;
- la migliore qualità del munizionamento;
- la maggior robustezza delle navi.

Come vediamo non si tratta di regole tattiche, ma di considerazioni tecniche.

Veniamo ad altri due importanti insegnamenti tattici, che influenzarono certamente la "strategia dei mezzi" negli anni successivi. Le flottiglie di caccia pur se bene addestrate e impiegate con valore ottennero risultati modesti sia negli attacchi diurni che in quelli notturni a causa delle caratteristiche stesse dei bastimenti e del loro piuttosto limitato armamento. La questione fu compresa da quasi tutte le Potenze marittime ed i nuovi cacciatorpediniere ebbero maggior dislocamento, cannoni di calibro maggiore e soprattutto siluri più efficaci ed in questo mi riferisco alle ottime unità della classe "Tribal" britanniche, oltre che agli "Z 9" tedeschi di oltre 3.000 tonnellate di dislocamento. I francesi addirittura pensarono a supercaccia con il dislocamento dei vecchi incrociatori leggeri, quali i "Mogador" armati con ben otto pezzi da 138 millimetri.

¹⁷⁵ I tedeschi comunque continuarono nelle loro "incursioni" con incrociatori contro la costa inglese senza mai venire ad un combattimento tipo Dogger Bank.

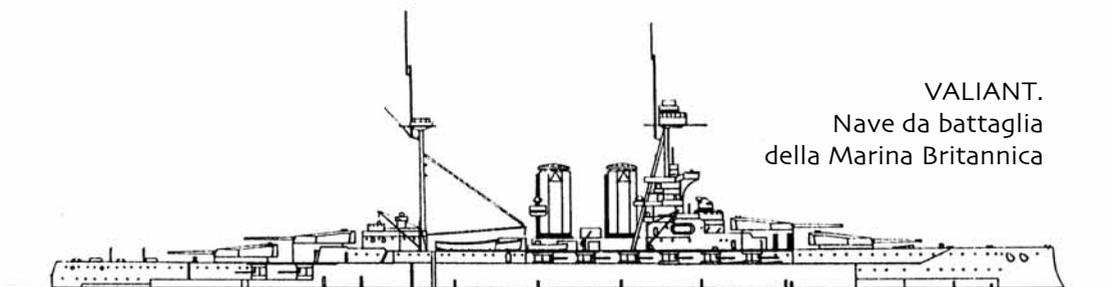
¹⁷⁶ Si tratta di un impiego assai poco chiaro, ma si può ritenere che tale disposizione sia legata all'esperienza di evitare "mischie" e quindi pericoli per le navi da battaglia.

¹⁷⁷ U. Degli Uberti, *La Marina da Guerra*, Firenze, Salani, 1940.

Chi possiamo giudicare di comportamento eccellente allo Jutland furono gli incrociatori minori. Queste unità che stavano sostituendo le fregate del periodo della vela nel difficile compito di esploratori a favore delle squadre da battaglia, subirono negli anni '20 una trasformazione epocale, ma tale trasformazione è, a mio parere, più attribuibile alle conseguenze del Trattato di Washington che all'esame della loro funzione in combattimento tra le flotte. Fu certamente il *radar* a dare loro nuovamente il ruolo esplorativo, come è dimostrato dall'impiego degli incrociatori da 10.000 tonnellate inglesi nel lungo inseguimento della *Bismarck* nel maggio del 1941.

Furono però gli americani a valutare correttamente le carenze delle unità minori e a prendere provvedimenti seri per eliminarle. Già a metà degli anni '30 incrociatori e caccia statunitensi, che si basavano più sui cannoni che sulle armi da lancio, erano dotati di innovative centrali di tiro elettromeccaniche che rendeva il loro impiego contronave e contraereo assai significativo. I giapponesi si specializzarono invece nel combattimento notturno e misero in servizio incrociatori e caccia abbondantemente dotati di siluri con la possibilità anche di ricaricare in mare i loro impianti. Questi mezzi nipponici e statunitensi saranno i protagonisti di tante battaglie del Pacifico.

Un altro importante ammaestramento derivò dalla dimostrata superiorità del munizionamento tedesco nella battaglia. L'industria chimica germanica si era infatti specializzata in polveri di lancio estremamente sofisticate di elevata potenzialità, facile conservazione e migliore sicurezza rispetto a quanto prodotto dall'Intesa. Negli anni '30 tali polveri furono studiate ed imitate da tutte le Marine, ma avevano un loro problema: l'elevato costo. Quindi solo le Potenze più ricche ed industrialmente progredite poterono arrivare a risultati simili, l'Italia ed il Giappone entrarono nella Seconda Guerra Mondiale con munizionamento mediamente inferiore a quello degli avversari ed in alcuni casi ciò comportò una minore precisione di tiro.



VALIANT.
Nave da battaglia
della Marina Britannica

Infine non possiamo trascurare l'esperienza soprattutto inglese nella compartimentazione delle grandi navi, che come sappiamo si era rivelata piuttosto deficitaria allo Jutland, ma solo gli ingegneri americani stabilirono il nuovo concetto di galleggiabilità con "tre compartimenti contigui allagati", che diventò poi la regola per i nuovi progetti. Per quanto riguarda la protezione dalle esplosioni subacquee, l'idea delle controcarenne esterne si diffuse rapidamente, ma solo i famosi "cilindri assorbitori" del nostro Pugliese si rilevarono veramente efficaci per la protezione delle grandi unità, come fu dimostrato dalle navi da battaglia della classe "Littorio" in molti degli avvenimenti degli anni '40.

Vorrei concludere citando un commentatore italiano, l'ammiraglio di Saint Pierre, che nel 1925 sulla "Rivista Nautica-Italia Navale" diceva che la tattica inglese fu dominata dalla paura dei sottomarini e dei siluri e che quindi non condusse a fondo l'azione come forse avrebbe dovuto, ma che "la flotta tedesca che era uscita per raggiungere un prefissato scopo strategico", non lo raggiunse "e pertanto, se i risultati furono minimi per gli inglesi, quella flotta sfuggendo l'incontro decisivo confessò apertamente la sua inferiorità". Considerazioni queste di indubbia portata storica, che anch'esse ci dicono di un necessario rinnovamento dello strumento dopo lo Jutland.

In conclusione credo di poter affermare che lo scontro dello Jutland nonostante i molti ed approfonditi studi che generò non portò a grossi cambiamenti nella dottrina strategica operativa delle grandi Marine, ma fu invece molto utile per il progresso della "strategia dei mezzi" confermando quanto ho accennato all'inizio di questo mio intervento che la grande battaglia nel Mare del Nord fu innanzitutto uno scontro tecnologico tra industrie navali già molto sviluppate.

Ulteriore bibliografia

- J. CAMPBELL, *Jutland an analysis of the fighting*, London, Conway Maritime Press, 1986.
C. BARNETT, *I generali delle sciabole*, Milano, Longanesi, 1965.
R. HOUGH, *The Battle of Jutland*, London, Hamish Hamilton, 1964.
J. JELlicoe, *The Grand Fleet*, London, Catherine Press, 1919.
H. NEWBOLT, *Le operazioni navali*, IV, Ufficio Storico della Marina Militare, Livorno, 1932.
W. PINI, *La Battaglia dello Jutland*, in "Rivista Marittima", LIX (1926), 12 (I parte); LX (1927), 1 (II parte); 2 (III parte); 4 (IV parte); 5 (V parte).
A. J. P. TAYLOR, *Storia della Prima Guerra Mondiale*, Firenze, Vallecchi, 1967.
S. VALZANIA, *Jutland*, Milano, Mondadori, 2004.

PIERPAOLO MECCARIELLO

Epicarmo Corbino: la Battaglia dello Jutland vista da un economista

In una giornata dedicata alla Battaglia dello Jutland pare giusto ricordare il contributo che agli studi sull'argomento fu dato da un personaggio d'eccezione, né storico né stratega navale, ma economista, portatore quindi di un punto di vista autonomo rispetto a quelli espressi dagli "addetti ai lavori".

Si tratta di Epicarmo Corbino, nome ben noto alla generazione del dopoguerra perché protagonista, con Luigi Einaudi, della politica di stabilizzazione economica che costituì la premessa del "miracolo" postbellico italiano.

Nato ad Augusta il 18 luglio 1890, il futuro economista manifestò, a quanto sembra, una vocazione marinara destinata tuttavia a non avere esito concreto.

Riformato alla visita di leva per deficienza di statura, Corbino, conseguito il diploma di ragioniere, dovette infatti accontentarsi di un impiego civile nell'amministrazione della Marina Mercantile. Nominato "applicato di porto di terza classe" nel 1911, prestò servizio presso le Capitanerie di Bari, Genova e Catania, sede nella quale, iniziata la Prima Guerra Mondiale, fu "militarizzato" con il grado di tenente, e poi iscritto nel ruolo del Corpo delle Capitanerie di Porto. Nel corso del conflitto fu destinato alla Spezia e, dopo l'armistizio, all'Ufficio di porto di Sebenico e nell'Isola di Lesina.

Lasciato il servizio alla fine del 1922, il giovane siciliano – che evidentemente aveva trovato modo di laurearsi - l'anno dopo ottenne, appena trentenne, la cattedra di Scienza delle finanze nell'Istituto Superiore Navale di Napoli, per raggiungere la fama già nel 1926 con il trattato *Economia dei trasporti marittimi*, accreditandosi poi anche quale storico con la pubblicazione, nel corso degli anni '30, degli *Annali dell'economia italiana 1861-1914*.

Corbino fu chiamato alla politica nel novembre del 1943, quando gli alleati imposero la cooptazione nel governo Badoglio, a Brindisi, di alcune personalità civili non legate al passato regime ma almeno formalmente indipendenti anche dai partiti del Comitato di Liberazione Nazionale, i quali avevano deciso di mantene-

re la pregiudiziale antimonarchica nei confronti della partecipazione all'esecutivo.

L'economista napoletano fu nominato sottosegretario (si preferì conservare la titolarità dei dicasteri ai ministri rimasti nella Roma occupata dai tedeschi) all'industria ed al commercio, e commissario per l'alimentazione, cariche che lo misero a confronto con due tra le principali emergenze del momento: la riattivazione del sistema produttivo ed i rifornimenti necessari per soddisfare le esigenze di vita essenziali della popolazione.

Con il trasferimento a Salerno e l'ingresso nella compagine governativa di alcuni dei partiti antifascisti, Corbino conservò l'incarico (con il titolo di ministro, essendo stati revocati i predefiniti titolari) fino alla liberazione di Roma, per esser poi chiamato a far parte, nel dicembre del 1945, del primo governo De Gasperi, quale responsabile del Tesoro. Mantenne lo stesso incarico nel successivo gabinetto, costituito nel luglio del 1946 dopo la proclamazione della repubblica, benché il Partito Liberale, di cui era esponente, avesse rifiutato di farne parte, per effetto di una nuova pregiudiziale, questa volta di segno antirepubblicano.

In realtà Corbino, pur avendo una collocazione politica precisa, era soprattutto un tecnocrate di grande prestigio, in grado di affrontare senza incertezze l'impopolarità derivante dalle severe misure necessarie per arrestare la spirale dell'inflazione, impopolarità che, una volta raggiunto il risultato della stabilizzazione monetaria, gli costò, già nel settembre del 1946, le dimissioni e, in pratica, la fine della carriera politica.

Membro dell'assemblea costituente, fu deputato per il Partito Liberale fino al 1953, ed ebbe ancora modo di produrre nel 1962, in occasione delle celebrazioni per il centenario dell'Unità, una sintesi esemplare della storia economica contemporanea italiana.

L'area di competenza professionale del Corbino docente e studioso comprendeva, come si è visto, l'economia dei trasporti marittimi e la storia economica generale. Per i settori contigui della strategia e della storia navale egli aveva quindi un interesse "amatoriale", al servizio del quale pose una capacità di ricerca e di analisi di prim'ordine. Il risultato di questa coincidenza è un volume pubblicato da Giuffrè nel 1933, *La battaglia dello Jutland vista da un economista*, basato quasi esclusivamente sull'abbondante letteratura sull'argomento, prodotta in Gran Bretagna, Germania, Francia e naturalmente in Italia nel corso degli anni '20.¹⁷⁸

¹⁷⁸ E. CORBINO, *La Battaglia dello Jutland vista da un economista*, Milano, Giuffrè, 1933.

L'opera di un dilettante, quindi, ma di spessore tale da meritare l'attenzione di un lettore come Antonio Gramsci.¹⁷⁹

Il libro non contiene niente di nuovo dal punto di vista della descrizione degli avvenimenti, dei quali fornisce però una chiave di lettura originale, così espressa dallo stesso autore nella prefazione:

“Si suole sempre giudicare, in economia, l'opera dei capitani dell'industria, del commercio e della finanza dai risultati da essi raggiunti, e che sono visibili attraverso i profitti delle loro aziende, considerati in un lungo periodo di tempo. Ciascuno di questi condottieri della vita economica ha, però, a sua disposizione mezzi che, anche quando sono assai grandi, sono sempre relativamente modesti in confronto di quelli che possono essere messi a disposizione di un ammiraglio”.

E dopo ave ricordato le mastodontiche dimensioni delle forze che si trovarono di fronte nello Jutland - la Grand Fleet e la Hochseeflotte - si pone il quesito la risposta al quale costituisce l'obiettivo della sua ricerca: “quale è stato il rendimento di questi mezzi?”.

Come tutti sanno, la battaglia di cui ci occupiamo fu molto più che uno scontro di forze navali. Tra il 31 maggio ed il 1° giugno 1916 nelle acque del Mare del Nord, infatti, giunse al “momento della verità” un processo di competizione economica tra i più significativi nell'Europa Occidentale.

Nei vent'anni successivi al conseguimento dell'unità nazionale, la Germania era stata impegnata nella costruzione del proprio ruolo di grande Potenza continentale, e quindi nel rafforzamento dell'Esercito, che per il conseguimento di quell'unità era stato lo strumento essenziale.

L'ascesa al trono di Guglielmo II nel 1888, e l'uscita di scena di Bismarck meno di due anni dopo, segnarono l'ingresso dell'Impero degli Hohenzollern nella grande competizione globale, quello che Fritz Fischer definì “l'assalto al potere mondiale”.¹⁸⁰

Una scelta strategica che implicava il confronto diretto con la potenza marittima egemone, l'Impero britannico, e con il suo principale elemento di forza, la Royal Navy.

¹⁷⁹ A. GRAMSCI, *Quaderni dal carcere*, XXX, Torino, Einaudi, 1954. Debbo la citazione alla cortesia del prof. Virgilio Ilari, presidente della Società Italiana di Storia Militare.

¹⁸⁰ F. FISCHER, *Assalto al potere mondiale. La Germania nella guerra 1914-1918*, Torino, Einaudi, 1965.

La serie di conflitti regionali che segnarono gli ultimi anni della lunga pace europea - le guerre cino-giapponese (1895), ispano-americana (1898), anglo-boera (1899-1901), russo-giapponese (1905) - aveva d'altra parte confermato le convinzioni correnti circa il ruolo determinante delle Marine da guerra come strumento di una politica che, per essere mondiale, presupponeva la capacità di proiettare potenza ai quattro angoli del pianeta.

La creazione dal nulla, nella Germania imperiale, di una flotta d'alto mare in grado di mettere in discussione il ruolo egemone della Royal Navy, e lo sforzo di quest'ultima per conservarlo impegnarono così, per oltre vent'anni, la ricerca scientifica e tecnologica, l'apparato industriale, le scuole ed i centri di produzione del pensiero e della dottrina navali, oltre, ovviamente, ai bilanci militari delle due maggiori Potenze economiche del continente.

Fu una competizione serrata, con ricadute indubbiamente positive sullo sviluppo della grande industria in entrambi i Paesi, ed effetti di trascinamento su quello delle altre "grandi Potenze", come la Francia e la Russia, o di quelle che aspiravano a diventarlo, come il Giappone, gli Stati Uniti e, fatte le debite proporzioni, l'Italia.

Si trattava come è evidente, dell'aspetto più immediatamente percettibile - anzi, ostentabile - di una vera e propria guerra economica, combattuta con due principali strumenti difensivi, la protezione doganale ed il sostegno della grande industria mediante l'impiego di risorse del bilancio pubblico.

Sotto quest'ultimo aspetto, il settore degli armamenti navali appariva evidentemente come il più ricco di prospettive.

Alla fine del XIX secolo, infatti, la quantità delle risorse umane disponibili era ancora l'elemento decisivo per la valutazione delle forze terrestri, la cui efficienza era quindi misurata essenzialmente dalla disponibilità di riserve addestrate e dalla capacità di trasformarle rapidamente in forza combattente mediante le operazioni di mobilitazione e di radunata.

La tecnologia degli armamenti trovava opportunità di sviluppo quasi soltanto nel campo delle artiglierie, perché motorizzazione ed aviazione muoveranno i loro primi passi nel primo decennio del secolo successivo, come l'elettronica delle radiocomunicazioni e la chimica degli esplosivi e dei gas.

La grande industria trovava invece nelle necessità della Marina da guerra risposte immediate in settori che, nell'ottica di allora, venivano ritenuti strategici per lo sviluppo, quali la siderurgia e la meccanica. Negli stessi anni, poi, il passaggio alla propulsione mediante l'uso di combustibili liquidi stava rivoluzionan-

do la logistica navale, con implicazioni evidenti sul sistema delle basi, e quindi sulla politica internazionale.

Quanto alla politica interna, il processo di concentrazione industriale stava dando vita a soggetti in grado di agire direttamente sui centri di decisione istituzionali, riducendo progressivamente le necessità di mediazione da parte delle forze politiche tradizionali. Evoluzione questa che nella Germania guglielmina era agevolata, come è noto, dalla concentrazione del potere esecutivo nella mani del cancelliere, e dalla riserva imperiale in materia di politica estera e di politica militare.

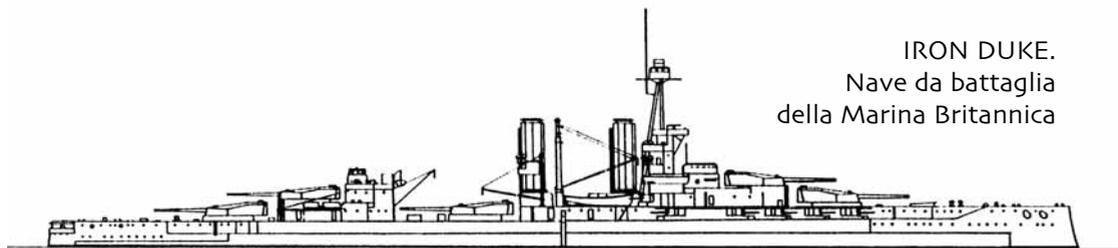
Gli effetti del nuovo indirizzo furono resi evidenti all'opinione internazionale dal moltiplicarsi della presenza tedesca nelle aree sensibili del pianeta, dall'Africa al Medio ed Estremo Oriente, all'America Latina, dovunque ancora vi fosse spazio, senza rifiutare il confronto con le grandi potenze custodi dello *status quo*.

Un dinamismo che postulava la disponibilità di uno strumento navale all'altezza dei nuovi compiti.

La Kaiserliche Marine aveva fino ad allora assolto essenzialmente compiti di difesa delle coste nazionali e di controllo di bacini ristretti, il Baltico ed il Mare del Nord, e l'inaugurazione, nel 1895, del Canale di Kiel, grazie al quale divenne possibile il travaso di forze tra i due, fu il momento emblematico di questa strategia navale da grande Potenza terrestre.

La creazione di uno strumento in grado di affrontare il passaggio ad obiettivi di respiro oceanico fu affidata ad Alfred von Tirpitz, ministro della Marina nel 1897 dopo una carriera di comandante di siluranti, non la più consona per il futuro fondatore della poderosa Hochseeflotte destinata a reggere il confronto con la Royal Navy.

IRON DUKE.
Nave da battaglia
della Marina Britannica



Entrò così in scena il primo dei protagonisti della competizione, l'altro essendo il suo omologo britannico John Fisher, primo lord del mare nel 1904. Furono accomunati da un singolare destino, al momento del confronto erano entrambi usciti di scena, e le rispettive flotte furono condotte alla battaglia da altri, ma fu loro possibile vedere "come andò a finire", e partecipare alle relative polemiche.

Il capolavoro politico di von Tirpitz fu, è noto, la legge navale del 1898. Accordata l'approvazione parlamentare ad un determinato schema di ordinamento della flotta, il Reichstag si trovò vincolato a stanziare annualmente i fondi necessari per realizzarlo, consentendo sia allo Stato Maggiore che alle imprese di programmare con relativa sicurezza lo sviluppo dello strumento navale. E la funzione del decisore militare -nell'ambito di quello che era ormai un esempio di moderno "complesso militare-industriale" - è messa in evidenza dall'economista Corbino con un paio di citazioni tratte dalle memorie dell'ammiraglio: "Al Reichstag mi è stata sempre rimproverata la mia attitudine verso l'industria privata e gli altri fornitori. Vi si vedevano con occhio geloso i grandi ordini dati all'industria privata; e poiché l'avvenire pareva volto al socialismo di Stato, si pendeva piuttosto per il principio delle officine di Stato. E tuttavia, anche per le guerre future, tendere all'eccesso il meccanismo dello Stato e comprimere lo sforzo privato sarebbero errori che provocherebbero le crisi più gravi".

E per quel che riguarda la responsabilità delle decisioni: "Quando si è trattato di compiti che domandavano dei risultati positivi, io non ho mai visto delle commissioni fare opera utile. Esse fanno piuttosto opera di critica. Con esse la responsabilità si evapora; esse misconoscono la distanza enorme che separa l'idea dalla realizzazione".¹⁸¹

A Corbino non sfuggono taluni vantaggi che a von Tirpitz derivarono da condizioni di partenza apparentemente sfavorevoli. Fu abbastanza facile, ad esempio, aver ragione, per le sue piccole dimensioni, della modesta burocrazia tecnica ed amministrativa della vecchia Marina imperiale. Ed il personale reclutato con la coscrizione obbligatoria portava all'interno della Marina alcune delle caratteristiche tipiche della società tedesca, l'alto livello di scolarità, l'abitudine all'organizzazione ed alla disciplina del lavoro, una grande nave non era in fondo qualcosa di molto diverso da una moderna officina industriale.

Punti a favore rispetto alla Royal Navy, nella quale il reclutamento volonta-

¹⁸¹ E. CORBINO, *La battaglia dello Jutland vista da un economista*, cit., pp. 32-33.

rio non sempre portava a bordo i migliori, anche se la coscrizione implicava il rischio di diffusione delle idee socialiste, sulle navi come nelle fabbriche.

Quanto ai quadri, soprattutto tecnici, ancora una citazione dalle memorie di von Tirpitz: “Sin dal primo giorno io mi sforzai di migliorare la situazione dei tecnici e di preparare il loro reclutamento. Cercai di fare la loro conoscenza e scelsi coloro che avevano le qualità volute per diventare dei costruttori. Essi erano relativamente rari, e poiché non potevano essere generosamente pagati finivano presto con il passare al mondo degli industriali”.

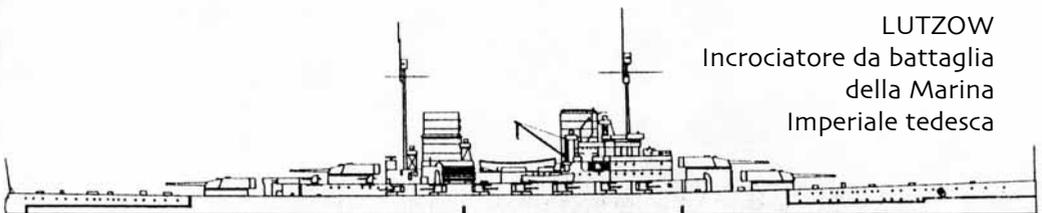
Come tutte le Marine del pianeta, la vecchia Kaiserliche aveva nei confronti del modello britannico un atteggiamento reverenziale, corroborato da una tradizione di alleanza disuguale lunga un secolo, in funzione (piuttosto vagamente) antifrancesa ed antirusa.

Una situazione psicologica che non deve esser stato facile ribaltare.

La Royal Navy aveva seguito con attenzione l'evoluzione della politica navale tedesca, senza tuttavia farsene impressionare più di tanto, garantita come era dalla dissimmetria di potenza sancita dal principio del *two powers standard* a livello mondiale, e, per quanto riguarda la diretta concorrente, da una relatività di 4 a 1 per il complesso delle forze, che diventava di quarantotto a sedici per le corazzate.

Nei primissimi anni del nuovo secolo, poi, la cornice di sicurezza imperiale era stata rafforzata dal nuovo sistema di relazioni internazionali, caratterizzato dall'avvicinamento britannico alla Francia, alla Russia, al Giappone ed anche all'Italia, malgrado la permanenza formale di quest'ultima nella Triplice.

Ma proprio in questo contesto, la superiorità strategica derivante da un rapporto di forze così marcatamente favorevole fu in parte annullata proprio dall'azione del capo responsabile della Royal Navy, John Fisher.



LUTZOW
Incrociatore da battaglia
della Marina
Imperiale tedesca

Fisher fu un personaggio discusso sotto una quantità di punti di vista che qui è inutile ricordare, per fermare l'attenzione sulla decisione che fu al centro delle polemiche postbelliche, proprio per l'immediata incidenza che ebbe sulla competizione anglo-tedesca. Si tratta della realizzazione del progetto di grande corazzata monocalibro (la *Dreadnought*), che ebbe effetti dirompenti sui programmi di costruzioni di tutte le Marine del mondo. Una vera e propria rivoluzione, tale da rendere improvvisamente obsoleti quelli che erano considerate i nuclei forti delle flotte da battaglia, ed impose una revisione radicale sia delle concezioni tattiche che dei criteri costruttivi, implicando una diversa valutazione dei parametri tradizionali, nella quale assumevano preminenza la velocità e la potenza di fuoco, ovviamente a detrimento della protezione.

Nella competizione diretta, la decisione ebbe l'effetto di annullare in un sol colpo il vantaggio derivante alla Royal Navy dalla relatività di cui si è detto, e di portare entrambi i concorrenti ai nastri di partenza, in condizioni di parità.

Per questo motivo (e per altri di minor peso) la totalità, o quasi, degli storici navali esprime un giudizio fortemente negativo nei confronti di Fisher, un irresponsabile che per affermare una propria concezione della guerra sul mare non avrebbe esitato a danneggiare in modo grave lo strumento che gli era stato affidato, impedendogli di conseguire nel conflitto che stava per iniziare il successo decisivo che la superiorità di partenza gli avrebbe assicurato.¹⁸²

Il giudizio dell'economista è diverso, ed a mio avviso interessante.

La decisione di Fisher sulle dreadnoughts fu, secondo Corbino una scelta strategica, fondata proprio sulla previsione degli effetti che l'azzeramento delle posizioni di partenza avrebbe avuto sulle relatività navali a livello mondiale, ed in particolare sulla competizione anglo-tedesca. Un ragionamento, quello dell'autore, che credo risenta in modo abbastanza evidente delle teorie sull'innovazione di Schumpeter, familiari agli economisti degli anni '30.

Il primo lord del mare, in sostanza, si sarebbe comportato come l'imprenditore che, introducendo nel processo produttivo una innovazione (tecnologica o di altra natura) pone repentinamente "fuori mercato" i concorrenti, acquisendo un vantaggio la cui ampiezza e durata nel tempo dipendono dalla capacità di reazione dei concorrenti stessi.

¹⁸² Valga per tutti A. SANTONI, *Da Lissa alle Falkland*, Milano, Mursia, 1987, p. 65 e IDEM, *Storia e politica navale dell'età contemporanea*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1993, p. 59 e segg.

Si sarebbe trattato, in altri termini, di un “rischio calcolato”. I danni provocati alla Royal Navy dalla perdita della superiorità derivante dall’obsolescenza della componente più significativa della flotta, nella valutazione di Fisher, sarebbero stati compensati grazie alla capacità del sistema industriale britannico di sostituire rapidamente le vecchie unità. In ogni caso, i danni sarebbero risultati minori di quelli arrecati all’avversario, obbligato a insistere nella competizione partendo in ritardo, e sostenendone i relativi costi (compresi quelli aggiuntivi del necessario ampliamento del Canale di Kiel, appena inaugurato, per consentire il passaggio delle nuove corazzate di maggiori dimensioni).

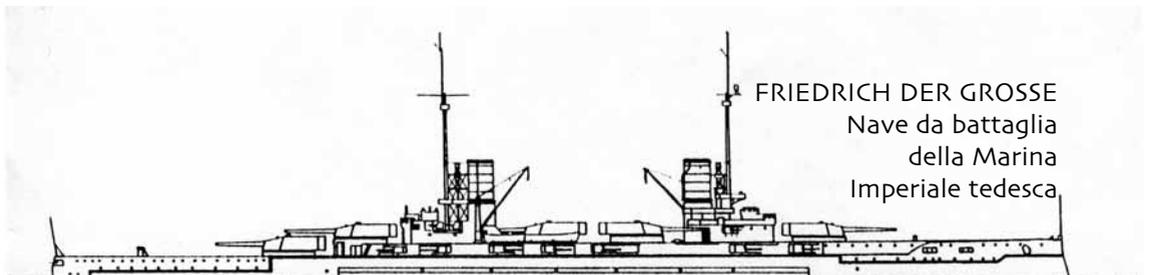
La gara navale diventava quindi una competizione tra due sistemi industriali, nella quale l’ammiraglio inglese contava sulla maggiore efficienza del proprio.

Una scelta razionale, quindi, e non il frutto di una convinzione caparbia nella bontà delle proprie idee, ma pur sempre un azzardo.

I fatti dimostrarono che il sistema tedesco fu in grado di reggere il confronto, sostenendo il costo dell’innovazione, nelle sue molte componenti anche di natura non economica. Ed il risultato finale fu l’ingresso nel conflitto della Marina britannica con un margine di superiorità, rispetto a quella tedesca, di gran lunga minore di quello precedente il 1904, il che condizionò l’intera condotta della guerra sul mare.

Ma questo è quanto succede nelle competizioni economiche, dove l’innovazione può condurre al successo decisivo di uno dei contendenti, ma anche sfociare in situazioni di stallo.

Il rovescio della medaglia della competizione, come è facile intuire, fu un imponente consumo di ricchezza, sottratta ai consumi ed agli investimenti civili ma soprattutto (secondo l’ottica di allora) al potenziamento dell’altra componente dello strumento militare, quella terrestre. E quanto l’utopia navale fosse costata all’Esercito imperiale (e quindi al fallimento del piano Schlieffen, e così via re-



FRIEDRICH DER GROSSE
Nave da battaglia
della Marina
Imperiale tedesca

criminando) divenne uno degli argomenti preferiti delle polemiche sulle cause della sconfitta nella Germania postbellica.

La formazione scientifica e l'esperienza professionale di Corbino farebbero supporre, a questo punto, una valutazione dei risultati ispirata ad una filosofia di tipo quantitativo, del genere poi venuto di moda intorno alla metà del XX secolo.

L'economista napoletano ci riserva però una sorpresa. Dopo una ricostruzione degli avvenimenti piuttosto minuziosa - circa i due terzi del volume - egli enuncia infatti una serie di valutazioni basate sugli effetti che l'esito della battaglia ebbe sullo sviluppo della guerra marittima, traendone conclusioni di natura strategica non condizionate da elementi di tipo economicistico.

Nello Jutland le due forze avversarie si cercarono per giungere allo scontro decisivo, come era nella tradizione nelsoniana, e come era avvenuto nella recente esperienza di Tsushima. Ma una volta giunte a contatto, un combattimento iniziale delle rispettive formazioni di incrociatori fu seguito, nella notte tra il 31 maggio ed il 1° giugno 1916, da una serie di azioni confuse da entrambe le parti, al termine delle quali il viceammiraglio Reinhard Scheer, comandante della Flotta d'Alto Mare, considerò un successo l'essere riuscito a riguadagnare la propria base con perdite accettabili e comunque inferiori a quelle inflitte al nemico, mentre il suo avversario sir John Jellicoe ritenne di aver vinto la battaglia essendo rimasto "padrone del mare" al termine dello scontro.

A metà giugno la Grand Fleet era di nuovo in condizioni di riprendere il mare, ed in agosto anche quasi tutte le unità tedesche erano tornate in efficienza.

Il 18 di quel mese Scheer uscì per bombardare Sunderland sulla costa orientale britannica, Jellicoe accettò la sfida, ma le due formazioni non riuscirono ad incontrarsi e dopo azioni di fuoco e di siluramento isolate ciascuna tornò alla propria base.

Quel giorno, secondo Corbino, ebbe termine la guerra delle grandi navi nel Mare del Nord. La Flotta d'Alto Mare sarebbe salpata ancora nell'aprile 1918 per un'azione altrettanto infruttuosa, ed un'uscita in massa sarà progettata per "finire in bellezza" alla fine di ottobre. Ma gli equipaggi si sarebbero ammutinati e la rivolta di Kiel segnerà l'inizio della rivoluzione spartachista.

La Battaglia dello Jutland, dunque, non si concluse con la distruzione di una forza navale da parte di una avversaria più forte, più fortunata o meglio condotta. Dopo il successo tattico contro gli incrociatori, l'obiettivo strategico di Scheer diventa la salvezza della propria forza navale, anche a costo dell'abbandono di alcune unità isolate.

Da allora, ristabilito il mito dell'invincibilità della Royal Navy, la Flotta d'Alto Mare si adatterà al ruolo di *fleet in being*, l'opposto di quanto aveva per essa preconizzato il suo fondatore, von Tirpitz. In ottobre la guerra sottomarina al traffico atlantico assumerà priorità assoluta ed agli equipaggi dei sommergibili saranno destinati i comandanti, gli ufficiali ed i marinai migliori, sottraendoli alle grandi navi ormai condannate all'impotenza. E l'inazione forzata sarà il terreno di coltura per la diffusione del germe della rivolta

Dal punto di vista britannico, la distruzione della flotta avversaria, alla quale Jellicoe rinunciò, avrebbe potuto avere conseguenze decisive per lo sviluppo della guerra per due aspetti:

- l'acquisizione della libertà d'azione della Royal Navy nel Baltico avrebbe potuto avere effetti di portata incalcolabile sull'evoluzione della situazione politico-militare in Russia nel corso del 1917;
- perdite significative, soprattutto di personale, avrebbero potuto impedire alla Marina imperiale di sviluppare la guerra sottomarina, almeno nelle dimensioni di massa che invece assunse, ed avrebbero potuto comunque accelerare il collasso morale degli equipaggi.

Ma si tratta di congetture, osserva Corbino, anche se provenienti fonti autorevoli, come Churchill, molto critico nei confronti dell'ammiraglio inglese.

Messe da parte le ipotesi circa il futuro sviluppo della guerra - base di giudizio opinabile - Corbino contesta la valutazione dello Jutland come battaglia "indecisa", avanzata da molti commentatori suoi contemporanei.

Benché la Grand Fleet abbia subito perdite maggiori, il confronto fu vinto dagli inglesi, che costrinsero la flotta avversaria ad una funzione statica per la quale non era preparata, pur disponendo di materiale tecnicamente superiore, e di uomini almeno altrettanto addestrati, ed alla fine proprio di questi provocarono il crollo.

In sostanza, lo Jutland fu una vittoria i cui effetti furono evidenti il 21 novembre 1918, quando la Hochseeflotte, dopo che gli equipaggi si erano rifiutati di prendere il mare per lo scontro finale, fece rotta su Scapa Flow alzando bandiera bianca.

Indice

La Battaglia di Tsushima

Mariano Gabriele

Aspetti degli scenari politico-diplomatici all'inizio del XX secolo pag. 3

Alberto Santoni

Caratteristiche politico-militari della Guerra russo-giapponese pag. 9

Marco Gemignani

Il trasferimento della Seconda e della Terza Squadra del Pacifico e la Battaglia di Tsushima pag. 29

Alessandro Ronconi

L'industria navale italiana e la Battaglia di Tsushima pag. 75

Alessandro Fontana di Valsalina

Kodama Gentaro, Akiyama Saneyuki, Akashi Motojiro: la pianificazione di una vittoria pag. 105

Ferruccio Botti

Tsushima, perché e come: note sulla battaglia navale più importante dell'età contemporanea pag. 125

La Battaglia dello Jutland

Mariano Gabriele

L'anno navale 1916 pag. 141

Alberto Santoni

La Battaglia dello Jutland e la sue inedite conseguenze pag. 149

Pier Paolo Ramoino

Mutamenti della strategia operativa e della strategia dei mezzi dopo lo Jutland pag. 175

Pierpaolo Meccariello

Epicarmo Corbino: la Battaglia dello Jutland vista da un economista pag. 183



Questo Quaderno contiene gli Atti dei due Convegni sulle Battaglie navali di Tsushima e dello Jutland organizzate dalla Società Italiana di Storia Militare a Roma nella Sala Millevoi del Circolo Ufficiali delle Forze Armate Italiane di Palazzo Barberini rispettivamente il 27 maggio 2005 e il 6 giugno 2006.

Battaglia di Tsushima

Aspetti degli scenari politico-diplomatici all'inizio del XX secolo (Mariano Gabriele), Caratteristiche politico-militari della Guerra russo-giapponese (Alberto Santoni), Il trasferimento della Seconda e della Terza Squadra del Pacifico e la Battaglia di Tsushima (Marco Gemignani), L'industria navale italiana e la Battaglia di Tsushima (Alessandro Ronconi), Kodama Gentaro, Akiyama Saneyuki, Akashi Motojiro: la pianificazione di una vittoria (Alessandro Fontana di Valsalina), Tsushima, perché e come: note sulla battaglia navale più importante dell'età contemporanea (Ferruccio Botti).

Battaglia dello Jutland

L'anno navale 1916 (Mariano Gabriele), La Battaglia dello Jutland e le sue inedite conseguenze (Alberto Santoni), Mutamenti della strategia operativa e della strategia dei mezzi dopo lo Jutland (Pier Paolo Ramoino), Epicarmo Corbino, la Battaglia dello Jutland vista da un economista (Pierpaolo Meccariello).

