

LA PORTA ORIENTALE

RIVISTA MENSILE DI STUDI SULLA GUERRA
E DI PROBLEMI GIULIANI E DALMATI

Direttori Bruno Cocceani - Federico Pagnacco - Giuseppe Stefani

LA GUERRA AEREA NEL MARE DEL NORD

Mentre, in omaggio al cortese invito dell'egregio Direttore della Rivista, riprendo la penna e mi accingo a scrivere di avvenimenti militari ormai passati alla Storia, nell'Estremo Oriente si combatte. Da più mesi colà, senza dichiarazione di guerra, anzi dichiarando che guerra non c'è, e malgrado i patti che la vietano; nonostante l'intervento dell'alto Consesso ginevrino, tuona il cannone di terra e di mare, scoppiano le bombe dal cielo; soldati e cittadini inermi cadono a centinaia, a migliaia e le proteste delle Potenze, unanimi nell'aspirazione alla pace, discordi nei modi di assicurarla, non fermano nè frenano la strage.

Ieri si leggevano i nomi di città e villaggi lungo le ferrovie della Manciuria; oggi siamo al bombardamento di Sciangai, dove un intero quartiere cinese è distrutto, e siamo alla minaccia di bombardare Nankin, donde si allontana il Governo cinese.

Gli avvenimenti appaiono di estrema gravità non tanto per il momento, quanto per il domani inesorabile che preparano.

Il Giappone sosterrà risolutamente i propri interessi in Manciuria, ma è probabile che non voglia e non possa oggi intraprendere una lunga campagna per l'invasione, sia pure temporanea del Kiang-Su.

Perciò è da sperare, ed è lecito presumere, che si addivenga ad un accordo prossimo fra Giappone e Cina che interrompa le ostilità in corso.

Tuttavia l'ardita punta su Sciangai ha già messo in moto più celere le diplomazie, risveglia gli assopiti spiriti della Cina, richiama in quei mari navi d'ogni paese e certamente — durante la stessa grande Conferenza del disarmo — susciterà apprestamenti di forze militari da parte degli Stati più direttamente interessati: Inghilterra, Stati Uniti, Russia e Francia.

Tra questi apprestamenti avranno il primo posto i navali e gli aerei. Le grandi distanze, i caratteri del teatro eventuale di guerra, gli obiettivi d'attacco e di difesa li reclamano. È di questi giorni l'o-

puscolo del Generale Mitchell che dimanda se l'aviazione americana è pronta alla guerra col Giappone. L'America riconosce, o dice di riconoscere, che gli interessi britannici sono in Cina prevalenti; ma se vi fosse una guerra nel Pacifico, essa non potrebbe non intervenire e l'intervento degli Stati Uniti altri fatalmente ne trascinerebbe. Le grandi città del Giappone, con case in massima parte di legno, potrebbero essere bombardate ed incendiate da squadre aeree partenti dall'Alaska o dalle Filippine, da basi improvvisate con le navi porta-aerei. Certamente fin da ora gli studi dei grandi Stati maggiori, per i possibili attacchi e le conseguenti difese, sono all'ordine del giorno.

Ripetiamo la speranza e l'augurio che siano risparmiati all'umanità gli orrori di una guerra intercontinentale di fronte alla quale passerebbero in seconda linea le operazioni dell'ultima guerra.

Ma la speranza e l'augurio non escludono la possibilità più o meno lontana; e la sola possibilità basta a rendere per tutti interessante il conoscere che cosa già avvenne in materia di guerra aeronavale e che avverrebbero oggi che la Marina e l'Aeronautica hanno tanto progredito per vastità e perfezione di mezzi.

I problemi militari — ha scritto testè il Duce alla Direzione dell'Esercito e Nazione — sono essenziali, perchè concernono l'esistenza e la sicurezza della Patria.

Benvenuta è dunque questa Rivista della «Porta Orientale» d'Italia che si prefigge di diffondere nel paese la conoscenza dell'andamento degli episodi più notevoli della guerra mondiale ed io sono lieto di apportare il mio modesto contributo incominciando dalla parte che credo generalmente meno nota e che, per le dette vicende tra Cina e Giappone e le possibili ripercussioni internazionali, assume oggi speciale valore.

Il teatro della guerra è lontano e molto diverso; soprattutto molto più ristretto, ma allora erano pure assai più limitati i mezzi disponibili. Perciò, malgrado l'enorme sproporzione di spazio, la rievocazione storica potrà avere utilità e non è detto che i suoi ammaestramenti non siano applicabili a scacchieri marittimi anche minori.

* * *

Gli apparecchi aerei attraverso il Mare del Nord furono impiegati in due modi o per due fini distinti:

1) per attacco o difesa di grandi città, considerate centri militari di primo ordine, di arsenali militari e di grandi officine di produzione industriale nell'interno del territorio nemico. Data la prevalenza della capitale inglese, che riunisce in sè tutti questi caratteri

nel massimo grado, riassumeremo tali azioni in un primo capitolo col titolo: «*Attacchi e difese di Londra*».

2) per attacco e difesa di basi costiere aeree e marittime o per scoperta e vigilanza dei movimenti della flotta avversaria e protezione della propria, sia dagli aerei, sia dai sottomarini.

Siccome tali atti furono compiuti o per favorire i compiti della squadra navale o col concorso necessario della medesima ai proprii, li raggrupperemo sotto il titolo unico: «*In cooperazione con la flotta*».

Diciamo sommariamente di ciascuno.

I.

ATTACCHI E DIFESE DI LONDRA

All'improvviso scoppiare della guerra, l'incubo inglese era la minaccia degli Zeppelin su Londra.

Fortunatamente per l'Inghilterra una serie di disastri aveva ridotto il numero delle aeronavi tedesche e in tutto il 1914 solamente due aeroplani ed un idrovolante valicarono la Manica; il primo lanciò delle bombe che caddero in mare presso il molo dell'Ammiragliato a Dover; il secondo oltrepassò di poco Dover; il terzo, nel giorno di Natale, entrò a Sheerness, sorvolò il Tamigi e rasentò un sobborgo di Londra.

Partita la maggior parte delle squadre aeree col Corpo di spedizione in Francia, rimase in patria un'ottantina di apparecchi militari, dei quali solo una metà veramente utilizzabili e 7 dirigibili di vario tipo e di scarso valore.

Dopo aver provveduto con servizio di pattuglie alla protezione dei convogli per il continente, l'Ammiragliato assunse il servizio della difesa dagli aerei stabilendo una zona di protezione con raggio di 10 chilometri, centro a Charing Cross, installando nuovi cannoni antiaerei e proiettori per la visibilità di notte e inviando una efficiente unità aerea di 10 apparecchi nel Belgio più un dirigibile Astra Torres, prima ad Ostenda poi a Dunkerque. E questo in omaggio al principio che la migliore difesa sta nella contro-offesa.

Due scorrerie vennero fatte in Germania il 22 settembre e l'8 ottobre. Nella prima partirono 4 aeroplani diretti a Colonia e a Düsseldorf; uno solo raggiunse questa ultima località e lasciò cadere 3 bombe, delle quali 2 non esplosero; nella seconda un apparecchio smarri la via di Colonia, l'altro raggiunse Düsseldorf ed incendiò un dirigibile.

Più ardita e fortunata fu la spedizione alla base madre degli Zeppelin, al cantiere di Friedrichshaven sul lago di Costanza.

4 Avro con motore Gnôme di 80 HP, carichi ciascuno di piccole bombe, furono traghettati a Le Havre e poscia per ferrovia trasportati a Belfort il 10 novembre. La partenza potè effettuarsi nel giorno 21; un apparecchio non potè decollare; gli altri 3 raggiunsero la meta e 2 tornarono incolumi. Le bombe incendiarono un dirigibile in costruzione e alcuni depositi di gas. I danni perciò non furono molto gravi; ma l'impressione in Germania fu immensa ed energici provvedimenti vennero presi, con le artiglierie aeree e con l'irrobustimento degli hangars, per neutralizzare altri attacchi.

* * *

Le scorrerie degli Zeppelin sul suolo inglese cominciarono nel gennaio del '15 e si rinnovarono altre 19 volte durante quell'anno. I danni materiali furono relativamente lievi; qualche crollo ed incendio, 207 morti, 533 feriti. Gli obiettivi militari che dovevano giustificare l'impresa non furono colpiti, ma grande fu la commozione del popolo britannico. L'irritazione, il disprezzo, l'odio contro il barbaro aggressore crebbero oltre misura e, lungi dal disanimare, rinvigorirono il sentimento e la volontà di resistenza. Dal canto suo la Germania si scusò ritorcendo l'accusa contro gli avversari. «Fu la Francia — scrisse il Generale Von Hoepfner, che ebbe il comando supremo delle forze tedesche negli ultimi due anni della guerra — che il 4 dicembre 1914, attaccando la città indifesa di Friburgo a 80 km. dalle linee, portò per la prima volta il terrore della guerra aerea nella popolazione civile. Le conseguenze non tardarono a farsi sentire».

Infatti poco dopo ebbero luogo i bombardamenti di Parigi e di Londra ed «è innegabile» — soggiunge il Generale — «il loro carattere di luoghi fortificati e di centri della condotta della guerra».

Se questo era, come realmente fu, lo scopo delle incursioni tedesche, bisogna riconoscere che non solo non fu raggiunto ma produsse effetti opposti a quelli vagheggiati. I centri della condotta della guerra non ne patirono; anzi sentirono di più l'impulso della opinione pubblica agli atti vigorosi di offesa e di difesa. Parigi e Londra vennero rinforzate da più potenti e numerose artiglierie antiaeree, sussidiate da riflettori atti a concentrare prontamente i loro fasci di luce sui minacciosi sparpieri, reti di osservatori e di pattuglie sparse vicinissime; ed in ultimo l'ostruzione aerea detta «a grembiale» mediante cavi d'acciaio ad alta resistenza sostenuti da palloncini, come fu usato a Venezia nel 1917.



Aggiungo che le scorrerie degli Zeppelin costarono fin d'allora ai Tedeschi gravi perdite di aeronavi e di abile personale difficile a sostituirsi e le perdite andarono sempre più aumentate nelle incursioni successive. Nel 1916 i raids degli Zeppelin sul suolo britannico crebbero poco di numero (22 invece di 20) e più di tonnellaggio di bombe (125 T. invece di 37); ma i danni arrecati non salirono in eguale misura; furono uccise 293 persone, ferite 691.

La Germania aveva migliorato i propri apparecchi; l'attacco su Londra del maggio 1915 era stato eseguito da una aeronave di 32 mila m. c. a 4 motori, capace di salire a 3000 metri e portare un carico utile di 15 T. Nel 1916 entrarono in servizio 6 dirigibili di 35.000 m. c., con motori Maubek da 240 HP., forniti di più perfezionati impianti radiogonometrici, dotati di paracadute.

Parigi fu attaccata da due dirigibili in gennaio, Londra più volte; l'ultimo attacco avvenne il 23 agosto con 3 aeronavi di cui una fu distrutta. I dirigibili dell'Esercito tedesco gettarono in complesso 36 T. di bombe, di cui 16 su Londra¹⁾.

La piccolezza dei risultati ottenuti malgrado i più potenti mezzi di offesa fu effetto del rafforzamento degli ordinamenti difensivi.

Già nel febbraio del 1916 la difesa di Londra e, poco dopo, tutta la difesa territoriale era stata ripresa dal Ministero della Guerra, lasciando all'Ammiragliato il compito dell'azione controffensiva sulle basi aeree tedesche, le quali d'altronde coincidevano per lo più, od erano molto prossime alle stazioni dei sottomarini.

20 apparecchi erano stati già distribuiti a coppie in 10 stazioni attorno a Londra sotto un unico comando.

Il Ministero provvide tosto alla formazione di squadre specializzate per la difesa. 11 se ne formarono nell'anno. Più si formò una squadra di addestramento per i voli notturni. In tutto s'impiegarono in tale servizio 200 ufficiali e 2000 uomini di truppa.

Aeroplani e proiettori vennero sparsi lungo una linea da Dover ad Edimburgo. All'armamento degli aerei si aggiunse una mitragliatrice Lewis ed una carabina Winchester adottando un proiettile esplosivo. Non meno di 6 dirigibili tedeschi furono vittime di queste difese e talun altro si perdette nella via del ritorno molestato da apparecchi inglesi inseguenti.

* * *

L'anno 1917 segnò il tramonto delle scorrerie degli Zeppelin già declinate l'anno avanti.

La Fabbrica Zeppelin aveva preparato un nuovo dirigibile di ben 55.000 m. c. con 6 motori; velocità oraria 85.000; carico utile 30 T.; altitudine raggiungibile 6.000 m.

Tuttavia i perfezionamenti dell'aeronave per conferirle la capacità di salire così alto, diminuirne la vulnerabilità e rinforzarne l'armamento, accrebbero le già grandi difficoltà di navigazione. La atmosfera, quasi sempre agitata del Mare del Nord, divenne il più prezioso alleato dell'Inghilterra.

Una nuova Divisione navale, creata dall'Ammiragliato per la Campagna anti-sottomarina, aveva esteso la vigilanza aerea agli approcci occidentali del Canale stabilendo fra il gennaio e il marzo 1917 3 nuove stazioni d'idrovolanti e una nuova base per aeroplani, con la formazione di 2 centri, Plymouth e Portsmouth, sotto un unico comando. In luglio fu messa altra stazione a Cherbourg sulla costa di rimpetto. Tali stazioni servivano per la segnalazione dei sotto-marini, ma concorrevano efficacemente alla vigilanza ed alla difesa dell'atmosfera.

In tutto il 1917, le scorrerie degli Zeppelin in Inghilterra furono 6 col lancio di 30 tonnellate di bombe che uccisero 41 persone e ne ferirono 75.

Le aeronavi, che presero parte al raid del 16-17 marzo, dopo aver lasciato tracce del loro passaggio sulle contee di Sussex e di Kent, non poterono, a causa delle condizioni meteorologiche, ritornare per il Mare del Nord e presero la via di Francia. Un apparecchio fu incendiato a Compiègne; un altro sfuggì seriamente malconcio.

Il 23-24 maggio parecchi Zeppelin si accostavano alle Contee Orientali della Gran Bretagna quando furono assaliti da idroplani che preavvisati si levarono a volo da Westgate e quelli retrocessero.

Il 17 giugno l'L. 48 fu incendiato da un aeroplano.

L'ultima visita a Londra avvenne nella notte del 19-20 ottobre. Erano partiti 11 Zeppelin; 4 di essi furono sorpresi dal mal tempo e tornarono indietro; un quinto si fracassò atterrando; 3 soli giunsero a destino e di essi uno andò distrutto.

Fu perciò manifesto che gli Zeppelin nel bombardamento dei territori interni non avevano dato e non potevano allora dare gli effetti sperati.

Dei 50 dirigibili dell'esercito entrati in servizio — scrisse il già ricordato Generale Von Hoepfner — 25 vennero distrutti e di essi 17 dal nemico. Non minori furono le perdite dei dirigibili della Marina.

Non stupisce pertanto che il Comando generale tedesco delle Forze aeree abbia proposto nel giugno 1917 la completa cessazione del dirigibilismo. Il Comando Supremo aderì. Di fronte all'aumentata difesa antiaerea alleata, i dirigibili non erano più in grado di compensare il grande dispendio ed i rischi enormi.

Tuttavia, giacchè c'erano, ancora una volta il 5 agosto del 1918 5 dirigibili mossero verso la Gran Bretagna. Un aeroplano inglese, partito da Yarmouth, mosse loro incontro ed uno ne incendiò. Gli altri non lasciarono traccia.

* * *

Quanto precede giustifica la determinazione della Germania di sostituire agli Zeppelin gli aeroplani.

Le prime grandi incursioni di aeroplani si effettuarono nel 1917. Nel marzo venne formata una speciale squadra di bombardamento con 2 squadriglie a Gontrode e 2 a St. Denis Westrem. Ogni squadriglia comprendeva 6 Gotha, a doppio motore, capaci di trasportare un forte carico di bombe dal Belgio a Londra.

Fra il maggio e l'agosto ebbero luogo 8 attacchi di aeroplani in pieno giorno; 9 tonnellate di bombe, 401 morti, 878 feriti. Quello su Londra del 13 giugno fu micidiale; segnò un doloroso record: 162 morti, 432 feriti. 4 tonnellate in bombe erano state lanciate da una quindicina di Gotha che volarono in formazione serrata sulla City ed East-End.

Londra fu di nuovo attaccata il 7 luglio da 22 Gotha e poi di giorno non più; sebbene altri attacchi diurni seguissero sul suolo inglese prima dell'abbandono della Campagna in agosto.

In settembre cominciarono gli attacchi di notte con un nuovo tipo di Gotha e se ne fecero 15 prima che finisse l'anno, 9 dei quali sempre su Londra.

Si aggiunse per tali imprese notturne una squadriglia di aeroplani giganti a 3 a 4 e anche a 5 motori, che fecero le loro prove nell'ultimo trimestre dell'anno.

I risultati furono scarsi; le difficoltà della conservazione e del maneggio indebolirono il rendimento.

Nel 1918 la Campagna d'invasione si appoggiò principalmente sulle scorrerie notturne con uso crescente dei Giganti.

Alla fine di gennaio irrupero 13 Gotha ed un Gigante; 6 Gotha tornarono indietro per la nebbia, uno degli altri fu incendiato da un aeroplano inglese; i danni furono lievi.

Seguirono altri 4 raids per lo più con Giganti. In quello del 6-7 marzo s'impiegarono 6 macchine di cui 3 raggiunsero Londra. Una sola bomba di una tonnellata uccise 12 persone, ne ferì 33, danneggiò 400 case.

La sesta ed ultima fu la massima. Iniziata con 41 macchine (38 Gotha, un Gigante, 2 di ricognizione) ne arrivarono 13, e 6 di questi furono abbattuti dalla difesa antiaerea.

In tutta la Campagna 1917-1918 ebbero luogo 20 attacchi d'aeroplani dei quali 15 su Londra con 435 morti e quasi un migliaio di feriti.

* * *

Se una deduzione può trarsi dai fatti esposti è che il bombardamento dei grandi centri nell'interno del territorio nemico, per la prima volta in guerra reso possibile dalla conquista dell'aria, ebbe nell'ultima Grande Guerra effetti minimi in confronto all'enorme dispendio ed ai sacrifici patiti per conseguirli, e ciò in particolar modo, anzi quasi totalmente da parte dei dirigibili.

Vero è che le condizioni meteorologiche del Mare del Nord contrastarono e molte volte impedirono del tutto i voli o li resero disastrosi indipendentemente dall'azione antiaerea del nemico; ma vero è pure che erano relativamente vicini alla costa vasti obiettivi affollati da più milioni d'abitanti.

Che sarebbe avvenuto se gli aerei avessero lanciato bombe cariche di gas tossici? È questo il tremendo quesito del futuro.

Lo sterminio alla cieca di popolazioni inermi composte nella maggior parte di donne, di vecchi e di ragazzi, è espressione di barbarie che desta raccapriccio ed orrore e semina un odio che non si spegne.

Se la Francia il 22 dicembre 1914 aveva lanciato bombe su Friburgo non è detto che il facesse per colpire la popolazione e, durante tutta la guerra, nè essa, nè l'Inghilterra bombardarono città indifese, come pure avrebbero potuto fare se non altro per rappresaglia. La nostra 87^a squadriglia aerea comandata da Gabriele d'Annunzio dimostrò che noi Italiani sapevamo superare le Alpi per giungere sulla capitale austriaca, ma compimmo un atto di gagliarda fede annunciando ai Viennesi col «rombo della giovine ala italiana non simigliante al rombo del bronzo funebre dell'ora mattutina») la nostra vicina immane vittoria.

II.

IN COOPERAZIONE CON LA FLOTTA

L'occupazione tedesca del Belgio ridusse di oltre 400 km. la distanza dalle stazioni aeree e marittime della Germania dalle coste inglesi e dal punto più vulnerabile, Londra, ampliando a detrimento dell'Inghilterra lo scacchiere strategico del Mare del Nord.

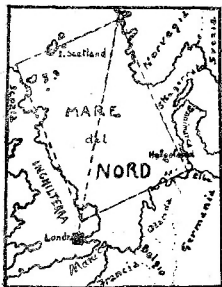
Questo scacchiere ha all'ingrosso forma di rettangolo, che da un lato costeggia la Scozia e l'Inghilterra, dall'altro la Norvegia e

la Danimarca, separate queste due dallo Skagerrak, la porta di uscita dal Baltico.

Una diagonale del rettangolo, prolungata, passa per Londra; l'altra va dall'estrema punta della Scozia alla foce dell' Elba.

A metà circa del lato settentrionale aperto emergono le piccole isole Shetland con l'ancoraggio inglese di Scapa Flow; sotto l'angolo S. O. è la Manica; nell'angolo S. E. la formidabile base navale di Heligoland, divenuta Helgoland, che si estende da Borkum delle Isole

Frisie Occidentali a Sylt delle Frisie Settentrionali, avendo alle spalle, sulle due rive dell'Elba, Cuxhaven, il grande porto mercantile, e Brunsbüttel, il porto militare di Amburgo, allo sbocco del canale di Kiel che da poco era stato reso praticabile anche alle Dreadnoughts ed il *kolossal* Arsenal di Wilhelmshaven a breve distanza dal minore canale per siluranti, Ems-Jade.



Per somma ventura dell'Inghilterra, lo scoppio della guerra trovò la flotta inglese bene armata, perchè il funesto iniquo ultimatum austro-ungarico alla

Serbia del 23 luglio sospese l'ordine di disarmo già dato per la chiusura del grande esperimento di mobilitazione delle Home Fleets, durato sette giorni.

La Germania aveva una squadra a Wilhelmshaven e due a Kiel pronte a trasferirsi nel Baltico per operare contro la Russia. Il contegno dell'Inghilterra fece rinunciare a queste operazioni ed il 4 agosto, qualche ora prima di quella designata dalla dichiarazione di guerra, 2 incrociatori tedeschi si portarono a tutta velocità sulle coste inglesi per seminarvi torpedini.

La Grande Flotta comandata dall'Ammiraglio Jellicoe, già uscita al largo, li fece attaccare da 3 navi, onde un incrociatore fu sommerso; ma anche uno dei 3 bastimenti aggressori, urtata una torpedine, a sua volta affondò.

* * *

Il trasporto del corpo di spedizione britannico in Francia dal 7 al 22 agosto, non fu molestato dal nemico. È supponibile che da parte tedesca si sia ommesso di scoprire e vigilare dall'aria i trasporti marittimi avversari perchè nè allora nè poi, in tutti i 4 anni di guerra, tentarono qualche cosa contro di essi. E furono viaggi di migliaia di navi, di milioni di uomini e di tonnellate.

Assicurato da sorprese il trasporto del corpo di spedizione, il servizio degli aerei britannici fu assorbito dalla cooperazione con la flotta che vigilava in attesa della agognata grande battaglia. Ma le squadre tedesche restarono in agguato nella loro potente base, aspettando a loro volta che i sottomarini e le torpedini sparse profusamente lungo le coste britanniche, anche da navi da corsa e camuffate, consumassero grado a grado le forze nemiche, per ristabilire un relativo equilibrio.

Dopo l' 8 ottobre, giorno dello sgombrò di Anversa, un distacco navale inglese fu destinato ad operare verso le coste belghe per cannoneggiare le armate tedesche in marcia lungo la costa.

Il 18, durante la sanguinosa prima battaglia d' Ypres, tragico episodio della corsa al mare, gli aerei inglesi sorvegliavano per segnalare i bersagli alle navi. Per avere un osservatorio sufficiente e dominante le basse dune fu traghettato un pallone sferico e innalzato nelle vicinanze di Nieuport; ma non appena sollevato divenne bersaglio delle batterie tedesche e fu dovuto ritirare ai bagni di Coxhide. Efficacissimo tuttavia fu il concorso delle squadriglie aeree inglesi nell' impedire ai Tedeschi l'aggiramento della sinistra degli alleati.

In risposta alle incursioni di incrociatori e di aerei sulle coste britanniche fatte a scopo di terrorizzare le popolazioni non combattenti, gli Inglesi decisero una incursione aerea sull' importante stazione militare di Cuxhaven. Fu questo un primo esempio di vasta operazione combinata di navi e di aerei.

Vi dovevano prender parte 9 idrovolanti. 2 non riuscirono a decollare dalle navi porta aerei; nessuno degli altri 7 seppe per la nebbia scoprire i bersagli designati. I 2 incrociatori leggeri che scortavano i porta aerei e i 10 destroyers con i 10 sottomarini che vigilavano la flotta avversaria, riuscirono a stento a raccogliere 4 degli aerei di ritorno.

Per altro la confusione prodotta nella stazione navale dall' inaspettato attacco, determinò l' investimento fra 2 navi tedesche ed una di esse andò a picco.

Il movimento era stato scoperto e dalla costa tedesca sortirono successivamente uno Zeppelin, poi un idrovolante, poco più tardi un secondo Zeppelin ed un secondo idrovolante.

Ne seguirono scontri quali mai per lo innanzi si erano visti fra destroyers, dirigibili, idrovolanti e sommergibili. 3 idrovolanti inglesi si perdettero, ma l'equipaggio fu salvato dai sottomarini. I dirigibili lanciarono bombe innocue perchè tenuti lontani dal tiro delle navi. I sottomarini usarono ed abusarono della facoltà di immergersi e ricomparire in altro luogo.

Il 4 febbraio 1915 la Germania emanò la dichiarazione di blocco delle acque intorno alla Gran Bretagna. Le navi mercantili nemiche, a cominciare dal giorno 18 sarebbero state distrutte e le neutrali avrebbero viaggiato a tutto loro rischio.

L'Inghilterra provvide tosto a concentrare nuovi mezzi aerei a Dover e a Dunkerque, per operare controffensivamente in specie su Ostenda e Zeebrugge, dove fino dall'ottobre si sapevano adunati sottomarini tedeschi.

Tre scorrerie colà dirette ebbero luogo in febbraio ed altre intermittenti nei mesi successivi con mediocri risultati. Molti aerei ostacolati dalle condizioni atmosferiche, soprattutto dalla nebbia, non scoprirono gli obiettivi e quelli che arrivarono lanciarono piccole bombe di scarso effetto. Una escursione fu anche fatta contro la stazione sottomarina di Hobochen, presso Anversa, e contro quella di dirigibili di Evere, presso Bruxelles.

Il 3 giugno vi fu un incontro di 4 aeroplani di Dunkerque con 3 dirigibili di Evere. Uno di questi fu incendiato da un aeroplano che si salvò a stento nel ritorno; un altro fu inseguito da altro aeroplano fino all'aerodromo dove fu pur esso incendiato. Il terzo si salvò ma pochi mesi dopo cadeva a Kovno sul fronte orientale. Erano L' L. Z. 37, l' L. Z. 38, l' L. Z. 39 dell' Esercito.

Frattanto la campagna sottomarina inferiva. Al siluramento di navi militari avevano fatto seguito quelli del Tangistan, del Fingal, dell'Aquila, del Falaba ed il 7 maggio quello del grande transatlantico Lusitania che trascinò in fondo al mare 1136 persone delle quali molti Americani.

La campagna raggiunse il culmine nell'agosto con l'affondamento dell'Arabic. In tutto l'anno 643.000 tonnellate di navi degli alleati e neutrali furono perdute.

Per evitare proteste degli S. U. d'America, il Kaiser ordinò che non si attaccassero vapori mercantili senza preventivo avviso e rimozione dei passeggeri ed in conseguenza crebbero i sottomarini a Zeebrugge e molti ne furono trasferiti nel Mediterraneo.

Gli aerei inglesi moltiplicarono la loro attività; scoprirono qualche sommergibile che facilmente si sottrasse al bombardamento. Per la scoperta parvero più adatti i dirigibili e l'Inghilterra riprese a perfezionare i propri S. S. continuando indefessa in tale via fino a copiare uno Zeppelin, l' L. 33 abbattuto presso l'isola Marken. Ma la copia, che ebbe appunto nome di «Classe 33», non potè fare il primo volo se non a guerra finita.

Il 20 marzo 1915 un porta aerei scortato da piccoli incrociatori e destroyers partì per attaccare Nordeich, stazione radio vicina alla

costa frisia occidentale; ma il vento ed il mare agitato impedirono il decollo degli areoplani.

Il tentativo fu ripetuto 3 giorni appresso e poi ancora il 26 impiegandovi 3 porta aerei, dei quali uno fornito di vasto hangar a poppa, e di una piattaforma di lancio sul davanti. Entrambi i tentativi fallirono per identiche difficoltà: una volta perchè gli aerei non poterono spiccare il volo, l'altra per la nebbia che impedì la scoperta dei bersagli.

La tenacia britannica non si smentì. Il tentativo fu ripetuto l'11 maggio e poi di nuovo il 4 luglio; quello dalla stessa squadra mista verso Nordeich; questo verso Borkum ed il fiume Ems col doppio scopo di ricognizione e di eccitamento agli Zeppelin alla sortita. Anche queste spedizioni abortirono: l'11 maggio un solo idroplano si distaccò dalla piattaforma, ma il motore respinse indietro l'apparecchio che lo rovinò; il 4 luglio degli 8 aerei impiegati, 3 non appena lanciati tornarono indietro per guasti al motore; ad uno si spezzò la macchina urtando nelle onde; 2 s' infransero pure nelle acque e si affondarono; 2 soli soltanto riuscirono a fare la ricognizione, ma uno di essi smarri la via del ritorno ed atterrò in Olanda prigioniero.

Era per gli arditi aggressori una vera iattura! Si riconobbe la necessità di più lunghe piattaforme e di attrezzi per favorire il lancio.

La conseguenza fu che nel seguente anno 1915 la cooperazione aerea attiva e controffensiva alla flotta non corrispose alle speranze concepite, essendo, sia i nuovi dirigibili, sia i porta aerei, per quanto migliorati, ancora ben lontani dal possedere le qualità di sicurezza d'impiego che in quel mare tempestoso e nebbioso sono indispensabili.

Di otto spedizioni, delle quali omettiamo i particolari, 4 abortirono o condussero ad un disastro; 3, compreso il concorso alla battaglia dello Jutland del 31 maggio, ebbero effetto insignificante; soltanto uno riuscì alla distruzione di un dirigibile.

* * *

La battaglia dello Jutland, che i Tedeschi chiamano dello Skagerak, si riassume in uno spiegamento della grande flotta britannica mirante a distaccare quella tedesca dalla propria base; in 2 tentativi di questa di forzare al centro le linee avversarie e in fine nella ritirata notturna tedesca. Il fatto è che la flotta tedesca s'indebolì senza indebolire corrispondentemente l'avversario e, ritornata nei protetti

ancoraggi, non fu più in grado durante la intera campagna di affrontare la nemica o di compiere utilmente grandi operazioni isolate. Le uscite del 18 agosto 1916 e l'ultima del 24 aprile 1918 rivelarono la sua impotenza relativa e la sua decisione di evitare battaglie in attesa di condizioni più favorevoli.

Due porta aerei inglesi dovevano prender parte alla battaglia; ma uno, per mancanza di un segnale, si accorse troppo tardi che la grande flotta era partita. L'altra portava 4 apparecchi. Un solo idrovolante spiccò il volo secondo gli ordini avuti e diede un'informazione giudicata utile sul movimento di alcuni incrociatori e destroyers; ma poco dopo gli si ruppe il serbatoio e nè esso nè gli altri 3 aerei presero parte all'ulteriore azione.

* * *

Alla fine del gennaio 1917 la Germania dichiarò la guerra sottomarina ad oltranza, ciò che condusse in breve all'entrata in guerra degli S. U. d'America (8 aprile) e quindi al quasi immediato rinforzo della Marina britannica con due Divisioni di Dreadnoughts e rispettivi incrociatori e navi sottili.

L'aiuto, specialmente della Marina, fu di pronta efficacia; urgeva arrestare la distruzione crescente del tonnellaggio navale. Nei soli due mesi di febbraio e di marzo si era perduto, fra alleati e neutrali, più di un milione di tonnellate e si temeva la perdita di altre 900.000 tonnellate nell'aprile.

Tutti i mezzi furono energicamente adoperati, senza di che dopo cinque o sei mesi sarebbe stato impossibile continuare la guerra. Si adoperarono le navi *mistero*, le bombe di profondità, navi mercantili truccate, caccia sommergibili di ogni specie, mentre per diminuire i rischi si adottava la navigazione a convogli scortati e l'uso di apparecchi acustici con il concorso attivissimo di aerei di ogni specie, compresi i palloni, per la vigilanza e la scoperta dell'insidioso nemico. I risultati premiarono il prodigioso sforzo; gli attacchi diminuirono e crebbe la distruzione dei sommergibili. La campagna fu vinta.

Fra i provvedimenti presi, particolarmente efficaci furono il collocamento di vasti campi di torpedini e l'imbottigliamento dei canali di Ostenda e di Zeebrugge comunicanti con Bruges, una delle stazioni più pericolose e perciò formidabilmente fortificate dai Tedeschi.

Fino dal febbraio 1917 erano stati eseguiti in quelle località intensi bombardamenti aerei usando i nuovi perfezionati apparecchi De Havilland e Handley Page, quelli per le ricognizioni fotografiche

essendo capaci di elevarsi a 6.000 metri, questi per i bombardamenti notturni.

Il 7 aprile di quell'anno, mentre gli aeroplani di Dunkerque attiravano l'attenzione nemica da una parte, battelli armati attaccarono i destroyers germanici, i quali, per evitare i bombardamenti notturni, si erano ancorati fuori del molo. Un destroyer fu affondato ed un altro danneggiato seriamente.

Continuava frattanto lo studio per l'imbottigliamento; ma, per varie difficoltà insorte, l'esecuzione fu ritardata fino alla primavera del 1918, quando finalmente furono ricostituite tutte le forze aeree britanniche dell'Esercito e della Marina in un unico Corpo alla dipendenza dell'appena allora nato Ministero dell'Aria.

La prima operazione doveva compiersi l'11 aprile. L'apparecchio volò su Zeebrugge per attrarre su sè i riflettori ed il fuoco delle batterie e poi si accingeva a tornare alla spiaggia per lanciare le fiammate convenute ed assistere i gruppi di sbarco delle navi. Un guasto al motore lo precipitò in mare e l'operazione navale fu rimandata.

Essa venne ripresa nella notte del 22-23 aprile; riuscì a Zeebrugge; fallì ad Ostenda.

Il vecchio incrociatore *Vindictive* e due ferry boats avvicinati al porto fra nubi fumogene levate da battelli ed appoggiati da monitori e da cacciatorpediniere, misero a terra 400 uomini, tutti volontari, che, sfidando il fuoco delle mitragliatrici, s'impadronirono delle batterie inutilizzandole, affondarono a colpi di bombe, lanciate dal parapetto, un cacciatorpediniere. Un sommergibile si recò sotto il viadotto ferroviario e lo fece saltare. Pochi minuti dopo, 3 navi imbottigliatrici penetrano oltre il molo, si affondano e con mine predisposte chiudono l'entrata, mentre gli equipaggi ed i superstiti degli arditissimi primi cacciatori tornano sulle navi che si allontanano insegue da un fuoco d'inferno. Una sola nave affonda vicino alle 3 che avevano ostruito la bocca del porto.

L'operazione analoga su Ostenda fallì per il vento che spazzò le nubi di fumo; ma fu ripetuta fra il 9 e il 10 maggio ed ebbe esito parziale, perchè il *Vindictive*, ingannato dalle boe che i Tedeschi avevano spostato, non seguì la via esatta e si affondò obliquamente al canale. Gli aerei cooperarono con lancio di bombe e con il rischiare ad intervalli le estremità dei moli del porto.

L'ostruzione non durò a lungo, ma produsse un sensibile rallentamento degli attacchi avversari.

* * *

Termineremo con brevi cenni sulle ultime operazioni contro le basi tedesche presso le isole frisie occidentali.

Esse ebbero come obiettivo gli aerodromi, le navi e gli aerei nemici operanti presso i campi di mine gettati dagli Inglesi e che i Tedeschi tentavano distruggere.

Il 17 maggio una vasta ricognizione nella zona di Helgoland fu fra le più contrastate da aerei e da incrociatori tedeschi, ma fu una delle poche che potè fare importanti rilievi.

L'obiettivo di Tondern fu scopo di più spedizioni; quella del 17 luglio arrestata da violenta tempesta fu potuta compiere colà il 19 con 7 idroplani che rovinarono un doppio hangar e mandarono in fiamme 2 dirigibili.

Le operazioni più singolari furono quelle dirette contro i rastrella mine che operavano presso Terschell. Tali operazioni, già eseguite tre volte con scarsi risultati prima del luglio, furono da allora fino al 24 ottobre ripetute 6 volte e, diciamo subito, senza raggiungere mai la prima finalità che le ispiravano, cioè quella della distruzione dei rastrella mine. Esse furono sempre neutralizzate da qualche incidente e talora si convertirono in disastro per perdita di navi e di aerei e grande sacrificio di vite umane.

Loro concetto direttivo era quello di trasportare sopra incrociatori dei motoscafi costieri di piccola pescagione per vararli ad una estremità del campo minato verso la parte interna, affinché di là potessero penetrare fra la zona minata e la costa ed attaccarvi di sorpresa i battelli rastrella mine ed eventualmente le loro scorte. Le spedizioni erano sempre accompagnate da una squadra di incrociatori leggeri con parecchi destroyers. 3 incrociatori portavano ciascuno 2 motoscafi ed uno rimorchiava un pallone; 4 destroyers rimorchiavano battelli porta aerei. Altri grandi idroplani partecipavano accorrendo dalle coste britanniche.

Malgrado l'accuratezza dei preparativi e le ingenti forze impiegatevi, gli attacchi fallirono, pur portando alla distruzione di qualche dirigibile e di qualche idrovolante nemico.

Lo scopo voluto non si ottenne, ma le operazioni di rastrellamento furono assai rallentate e la fine della guerra trovò che le mine gettate dagli Inglesi costituivano ancora un serio ostacolo al movimento delle navi avversarie.

GEN. GIORGIO BOMPIANI.

¹⁾ Tutti questi dati sono raccolti dal volume *«Le ali della guerra»* - Editore Mondadori, 1931.