UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE
COMMISSIONE ITALIANA DI STORIA MILITARE

IL MEDITERRANEO QUALE ELEMENTO DEL POTERE MARITTIMO
LA MÉDITERRANÉE EN TANT QU'ÉLEMENT DU POUVOIR MARITIME
THE MEDITERRANEAN AS AN ELEMENT OF MARITIME POWER

Acta del Convegno di Storia Militare
tenuto a Venezia nella sede dell'antico Arsenale
dal 16 al 18 settembre 1996

Roma, 1998

UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE
COMMISSIONE ITALIANA DI STORIA MILITARE

IL MEDITERRANEO QUALE ELEMENTO DEL POTERE MARITTIMO
LA MÉDITERRANÉE EN TANT QU'ÉLEMENT DU POUVOIR MARITIME
THE MEDITERRANEAN AS AN ELEMENT OF MARITIME POWER

Acta del Convegno di Storia Militare
tenuto a Venezia nella sede dell'antico Arsenale
dal 16 al 18 settembre 1996

---

a cura di
Paolo Alberini

Roma, 1998

COMITATO D'ONORE
COMITÉ D'HONNEUR
HONORARY COMMITTEE

On. Prof. Beniamino ANDREATTA
Ministro della Difesa

Amm. Guido VENTURONI
Capo di Stato Maggiore della Difesa

Gen. Bonifacio INCISA DI CAMERANA
Capo di Stato Maggiore dell'Esercito

Amm. Angelo MARIANI
Capo di Stato Maggiore della Marina

Gen. Mario ARPINO
Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica

Gen. Franco ANGIONI
Segretario Generale della Difesa

Gen. Pietro SOLAINI
Comandante della Regione Militare del Nord-Est

Amm. Benito MAGGIO
Comandante del Dipartimento Militare
Marittimo dell'Adriatico

Amm. Mario MAGUOLO
Comandante di Marina Venezia

On. Dott. Giancarlo GALAN
Presidente della Regione Veneto

Prof. Amalia SARTORI
Presidente del Consiglio Regionale

Dott. Giovanni TROIANI
Prefetto di Venezia

Prof. Luigino BUSATTO
Presidente della Provincia di Venezia

Prof. Massimo CACCIARI
Sindaco di Venezia

Prof. Paolo COSTA
Magnifico Rettore dell'Università di Venezia

Prof. Cornelis SCHULTEN
Presidente Commissione Internazionale
di Storia Militare

COMITATO ORGANIZZATORE
COMITÉ ORGANISATEUR
ORGANIZING COMMITTEE

Amm. Paolo ALBERINI, Presidente
Cap. Vasc. Ione GIUMMO
Cap. Freg. Sergio LAGANÀ
Cap. Freg. Mario GIORDANO
Cap. Freg. Sergio BENEDETTI
G.M. Michele GREGIS
Dr. Ester PENNELLA

COMITATO SCIENTIFICO
COMITÉ SCIENTIFIQUE
SCIENTIFIC COMMITTEE

Amm. Mario BURACCHIA, Presidente
Amm. Paolo ALBERINI
Cap. Vasc. Domenico CARRO
Prof. Mariano GABRIELE
Prof. Alberto SANTONI
Dr. Giorgio GIORGERINI

PAESI PARTECIPANTI
PAYS PARTICIPANTS
PARTICIPATING COUNTRIES

BELGIO
BRASILE
CINA
FINLANDIA
FRANCIA
GERMANIA
GIAPPONE
GRAN BRETAGNA
GRECIA
IRLANDA
ITALIA
ISRAELE
PAESI BASSI
POLONIA
ROMANIA
RUSSIA
STATI UNITI D'AMERICA
SVIZZERA
SUD AFRICA
TURCHIA

SOMMARIO

Il Convegno p. IX

Saluto del Capo di Stato Maggiore della Marina » 1

Introduzione ai lavori del Presidente della Commissione Italiana di Storia Militare » 5

Geopolitica e sicurezza del Mediterraneo, *di Carlo Maria Santoro* (Italia) » 11

La presenza della Marina degli Stati Uniti nel Mediterraneo nel XIX secolo, *di Raimondo Luraghi* (Italia) » 15

U.S. Navy Hospitals in the Mediterranean, 1804-1870, *di Harold Langley* (Stati Uniti d'America) » 21

Il Mediterraneo prima e dopo l'apertura del Canale di Suez, 1869, *di Mariano Gabriele* (Italia) » 27

Rising Sun in the Mediterranean, the Second Special Squadron, 1917-1918, *di Yochi Hirama* (Giappone) » 39

Nascita e affermazione del potere marittimo di Roma, *di Domenico Carro* (Italia) » 55

L'evoluzione della Marina Cinese antica, *di Liu Lumin - Huang Jialin* (Cina) » 89

Le Repubbliche Marinare e l'affermazione di Venezia, *di Alvise Zorzi* (Italia) » 93

Les Relations ottomano-vénitiennes dans la Méditerranée, *di Cemalettin Taşkiran* (Turchia) » 99

Nelson in the Mediterranean, *di Simon Preston* (Gran Bretagna) » 107

Il sorgere del potere marittimo francese e il suo declino nell'epoca napoleonica, *di Francesco Frasca* (Italia) p. 115

Il Pensiero navale italiano alla fine del XIX secolo: il Bonamico, *di Ferruccio Botti* (Italia) » 123

German Naval Strategy in the Mediterranean, 1914-1918, *di Jurgen Rohwer* (Germania) » 139

La Politique Navale de la France et la Méditerranée 1919-1939, *di Jean Kessler* (Francia) » 147

The Mediterranean, the naval strategies of the major Powers, and the Spanish Civil War, 1936-1939, *di Willard C. Frank* (U.S.A.) » 159

Athens in the 5th Century B.C., the Republic of Venice in 1479 A.D.: errors in politico military strategy, *di Odysseus N. Kapetos* (Grecia) » 167

Venice and her enemies, 1453-1573: a case study in strategic flexibility, *di John F. Guilmartin* (U.S.A.) » 173

Romania and the regulation system of navigation on the Danube, the Black Sea and the Straits (1878-1898), *di Costică Prodan* (Romania) » 179

I piani della Marina Italiana alla vigilia della 2ª Guerra Mondiale, *di Alberto Santoni* (Italia) » 185

Il Potere Marittimo nel pensiero navale italiano tra le due Guerre Mondiali, *di Riccardo Nassigh* (Italia) » 193

La Marina italiana, 1940-1943: la battaglia dei convogli, *di Renato Sicurezza* (Italia) p. 209

The Luftwaffe in the Mediterranean in World War II. A Strategic Survey, *di Horst Boog* (Germania) » 219

The North African Campaigne, November 1942 - May 1943, *di J. David Brown* (Gran Bretagna) » 235

The U.S. Fleet in the Mediterranean during World War II, *di Dean C. Allard* (U.S.A.) » 241

The importance of the Brazilian Northeast to the Mediterranean theater in World War II; *di Luiz P. Macedo Carvalho* (Brasile) » 249

L'importance de la Méditerranée pour le ravitaillement de la Suisse et de la Croix-Rouge pendant la Seconde Guerre Mondiale, *di Louis-Edouard Roulet* (Svizzera) » 257

South Africa's Naval Role in the Mediterranean during the Second World War, *di Thean D. Potgieter* (Sud Africa) » 265

Combat actions of the Polish Navy vessels in the Mediterranean Sea during the Second World War, *di Józef W. Dyskant* (Polonia) p. 303

U.S. Navy presence in the Mediterranean after the Second World War, and the role of the Sixth Fleet in the 1960's and 1970's, *di Paolo E. Coletta* (U.S.A.) » 315

Dissuasione e sorveglianza nella guerra fredda, *di Pierpaolo Ramoino* (Italia) » 321

Russia and the Soviet Union in the Mediterranean, *di Igor Amosov* (Russia) » 327

Soviet strategic naval interests and activities in the Eastern Mediterranean in the 1960's, *di Matitiahu Mayzel* (Israele) » 335

Attualità politica e strategica del Potere Marittimo nel Mediterraneo, *di Giorgio Giorgerini* (Italia) » 341

Il quadro strategico del Mediterraneo: unità o frammentazione, *di Stefano Silvestri* (Italia) » 357

Bilancio del Convegno, *di Mario Buracchia* (Italia) » 365

IL CONVEGNO

Convegno ambizioso dal titolo provocatorio, "Il Mediterraneo quale elemento del Potere Marittimo", mutuato dal primo grande teorico del "Sea Power".

L'esame e l'evoluzione del Potere Marittimo nei secoli, in quello che i Romani chiamarono "Mare Nostrum", è ripercorrere la storia della nostra civiltà in chiave marittima dalle origini ai giorni nostri.

Ma è anche un tema di notevole attualità in un momento di grande incertezza nella evoluzione delle situazioni politico strategiche nazionali.

L'area geopolitica mediterranea, in cui intendiamo includere anche il Mar Rosso, il Golfo Persico ed il Corno d'Africa, è infatti un'area nella quale l'instabilità politica, le riserve energetiche, gli interessi internazionali convergono per farne una delle zone più sensibili del Pianeta.

E non a caso questo convegno è stato organizzato in Italia, che nel centro di questo mare è immersa per tutta la sua lunghezza e che in questo mare concentra immensi interessi politici ed economici nazionali.

E non a caso il convegno è ospitato a Venezia, nell'antico Arsenale della Serenissima Repubblica, regina del Mediterraneo per lunghi secoli, che sul potere marittimo inteso nel senso più completo del termine, costruì la sua splendida opulenza.

È certamente un convegno ambizioso che, per il numero ed il livello dei relatori, garantisce tutte le premesse per eccellenti risultati.

LE COLLOQUE

Un colloque ambitieux au titre provocateur "La Méditerranée en tant qu'elément du Pouvoir Maritime" emprunté par le primier grand Théoricien du "Sea Power".

L'étude de l'évolution du Pouvoir Maritime dans les siècles, dans ce que les Romains appellèrent "Mare Nostrum", nous ménent à parcouir l'histoire de notre civilisation sous l'aspect maritime dupuis ses origines jusqu'à nos jours.

Mais c'est aussi un théme de grande actualité dans un moment de grand incertude dans l'évolution des situations politiques et stratégiques nationales.

La règion géo-politique méditerranée, dans laquelle nous voulus aussi inclure la Mer Rouge, le Golfe Persique et le Corne d'Afrique, est en effet une région dans laquelle l'istabilité politique, les reserves énérgetiques, les interêts internationaux convergent pour en faire une des zones les plus sensibles de la planète.

Et ce n'est pas un cas que ce colloque a été organisé en Italie, qui s'étend en toute sa longueur sur cette mer et qui concentre ses immenses interêts politiques et économiques nationaux sur cette mer.

Et ce n'est pas un cas que ce colloque est accuelli à Venise, dans l'ancien Arsénal de la "Serenissima Repubblica", reine de la Méditerranée pendant de longs siècles qui sur le pouvoir maritime entendu dans le sens le plus ample du terme costruit sa spendide opulence.

C'est un colloque certaiment ambitieux qui, pour le nombre et le niveau des relateurs et des attendants garanti toutes les premices pour des résultats exellents.

THE COLLOQUIUM

An ambitious meeting by the provocative theme "The Mediterranean as an element of Sea Power", borrowed from the first great Theorician of the "Sea Power".

The examination of the evolution of Sea Power across the centuries, in the sea the Romans called "Mare Nostrum", tracing the History of our civilization in a maritime key from the origin to modern times.

It is also an extremely up-to-date subject in a time of great uncertainty in the evolution of the national political and strategical situations.

The Mediterranean geopolitical area, including the Red Sea, the Persian Golf and the Africa Horn, is infact an area of political instability, rich of energy resouces, where international interests converging make it one of the most sensitive areas of the planet.

It is not by chance that this meeting has been planned to be held in Italy, being it at the center of this sea in all its lenght and where immense national political and economic interests are concentrated.

Furthermore, the meeting will be held in Venice, in the ancient arsenal of the "Serenissima Repubblica", queen of the Mediterranean for many centuries, and which through Sea Power in the more complete sense of the term, had built its splendid opulence.

The colloquium is certainly an ambitious meeting which due to the presence of highly qualified lecturers and attendees assures excellent results.

SALUTO DEL CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA MARINA

ANGELO MARIANI

All'inizio di questa prima sessione di lavori, desidero rivolgervi un caloroso saluto e ringraziarvi per avere accolto l'invito della Marina e della Commissione Italiana di Storia Militare a dibattere questo tema così affascinante ed, oggi vorrei dire, così nuovamente attuale.

Innanzitutto rivolgo un particolare ringraziamento al Sindaco di Venezia, il professore Massimo Cacciari, che ci ha voluto onorare stamani della sua presenza.

La Marina ha uno straordinario legame con la città – direi con la storia e la cultura – di Venezia. Un legame così vasto e radicato che non sempre è facile coglierlo nella sua interezza e valenza storica. Il professor Cacciari, un amministratore efficace, un politico moderno, un uomo di pensiero e di cultura, ha contribuito non poco a farci comprendere e valorizzare questo fruttuoso legame.

Anche di questo gli siamo particolarmente grati.

Basta uno sguardo al programma, ai nomi dei relatori e dei loro Paesi di provenienza per avere una prova dell'autorevolezza scientifica di questo convegno e della sua internazionalità. Ed i titoli delle relazioni ci rassicurano che si discuterà di Mediterraneo e marittimità in modo tale da darci la possibilità di proiettare una trama storica così ricca e variegata nel presente e nel futuro.

Oggi il Mediterraneo non può certamente aspirare alla centralità di un tempo classico nel quale di fatto riassumeva i confini del mondo e neppure in quella di un passato assai vicino alle soglie della contemporaneità nel quale comunque il mondo ruotava intorno all'Europa.

Ma senza cullarci nell'attesa improbabile, dei "ricorsi" storici, possiamo ben dire che la regione mediterranea continua a svolgere un ruolo di primaria importanza strategica. Possiamo ben dire che oggi, questa regione è indubbiamente uno di quegli "insiemi" geopolitici il cui equilibrio ed il cui sviluppo si riflette sugli assetti del sistema di relazioni internazionali anche di altre parti del mondo.

Oggi, tuttavia, quest'equilibrio non è più espressione o risultato di politiche di potenza di singole nazioni. È invece espressione di volontà e capacità di convivenza garantite da politiche di sicurezza lungimiranti e concertate.

In questo senso il significato del carattere marittimo di una regione, di un paese si evolve in modo straordinario e non a caso i criteri a cui si ispirano le Marine hanno superato il concetto di strategia navalistica (il Sea Power finalizzato

al Sea Control) adottando quello di strategia marittima che lega strettamente gli eventi sul mare a quelli sulla terra e meglio risponde oggi alle attuali esigenze.

Il problema, infatti, non è quello di "dominare" i mari ma quello di condividerli. E dunque, esaltandone la funzione insostituibile negli scambi tra le nazioni e nel mondo dei flussi economici, commerciali, sociali, di garantire "sul mare" e "dal mare" la sicurezza del sistema di relazioni internazionali.

Sotto questo profilo nessun mare al mondo è così "attrezzato", così fruibile come il Mediterraneo; ma nello stesso tempo nessuna regione è così complessa e così ricca di "problemi" come quella che da tre diversi continenti si incentra sul Mediterraneo.

In nessun luogo come questo si possono toccare con mano i concetti ed i problemi dell'integrazione e dell'esclusione rispetto alle grandi tendenze della globalizzazione. Potremmo dire che in nessuna regione c'è tanto da fare – nello stesso tempo – per la sicurezza e per il dialogo come nell'area mediterranea.

È dunque inutile che io sottolinei quanto interessante sia oggi per la Marina italiana il vostro lavoro di rilettura storica, globale e multidisciplinare, del ruolo del Mediterraneo nel sistema delle relazioni internazionali.

Dalla proficuità di questo lavoro di rilettura, avviato in modo rigoroso e senza il filtro di visioni ideologiche inevitabilmente distorcenti, possono dipendere molte cose specie per nazioni come l'Italia che a quest'area appartengono.

In primo luogo un ancoraggio, ad un tempo esplicito ed organico, della politica internazionale all'insieme geo-politico di primario riferimento che noi definiamo "Mediterraneo allargato", che comprende il Mar Nero e attraverso il Mar Rosso si estende sino al Golfo Persico.

In secondo luogo, da questo lavoro di rilettura può dipendere poi una migliore definizione di quello che chiamerei il "sistema dei pluralismi" che si esprimono nell'area mediterranea e che, se ne comprendiamo bene il significato, consentono di impostare politiche di sicurezza davvero funzionali alle ipotesi di sviluppo più promettenti: quelle fondate su progetti di convergenza e di cooperazione.

Sappiamo bene, naturalmente, che in molti casi del recente passato le politiche di sicurezza sono state viste e concepite come "alternative necessarie" al fallimento di politiche di cooperazione ed in questo senso sono state viste come politiche residuali, passive o per meglio dire "reattive".

Per contro, in un mondo sottratto al pericoloso schematismo delle ideologie, le relazioni internazionali possono meglio sopportare il gioco delle differenze e dei pluralismi culturali; possono meglio puntare alla loro armonizzazione nell'ambito di comunità regionali ampie, quale quella Mediterranea, ed avere in questo il contributo di politiche di sicurezza più aperte e flessibili.

È questo un passaggio di vitale importanza, particolarmente esaltato dalla fine della Guerra Fredda, che pone in una luce nuova le politiche di sicurezza e non le confina più, sempre e comunque, nell'ottica dell'"alternativa necessaria", alla politica di cooperazione e di pace.

Esse diventano anche e soprattutto opportunità di sviluppo e di crescita comuni, e non solo dal punto di vista economico nei bilanci degli Stati possono sempre di più apparire sotto la voce "investimento" e sempre di meno sotto la voce "spesa".

Per una serie di ragioni che sarebbe qui lungo elencare (e che voi conoscete benissimo) quella marittima è, nell'evoluzione delle politiche di sicurezza, la componente su cui convergono le maggiori sollecitazioni al cambiamento.

Ma contemporaneamente la marittimità è anche l'elemento in cui il dialogo e l'interdipendenza tra fattori militari e fattori civili sono più ravvicinati e soprattutto più fisiologici.

Pensiamo al ruolo decisivo che le Marine militari hanno sempre avuto nella tutela della libertà dei grandi flussi commerciali, a partire dal dato strutturale di base che è lo sviluppo dell'industria cantieristica navale.

Ma oggi quando parliamo di interdipendenza parliamo di qualcosa ancora di più importante e complesso perché il carattere marittimo di uno strumento militare è un prerequisito fondamentale per partecipazioni significative a politiche multinazionali di sicurezza.

E queste politiche multinazionali hanno motivazioni e finalità che non si esauriscono in nessun modo nella semplice risposta alla minaccia ma hanno sempre in sé una fortissima componente di ristabilimento di equilibri e, quando necessario, di ricostruzione.

Il Mediterraneo è, in questa ottica, uno straordinario laboratorio.

Non sono tra quelli che ritengono di vedere proprio qui, proprio nel cuore del Mediterraneo un concentrato di confini: religiosi, culturali, economici, razziali, demografici.

Più che ai confini, io credo, dobbiamo prestare attenzione alle contiguità. Più che sul modo con cui i radicalismi ci allontanano gli uni dagli altri, dobbiamo concentrarci sulla straordinaria capacità con cui le culture, compresa quella della sicurezza — in partenza così diverse — possono coesistere ed addirittura sfumare le une nelle altre. Per questo, tra l'altro, ha un senso parlare di "Mediterraneo allargato".

Proprio nel Mediterraneo il crollo del sistema bipolare ha riportato in superficie — tavolta drammaticamente — antichi, viscerali conflitti che la normalizzazione ideologica aveva occultato d'imperio, non certo risolti. E certamente ha proposto in modo nuovo, forse più aspro, sicuramente più diretto, il rapporto tra le grandi culture più o meno laicizzate ma tutte espressione delle grandi religioni monoteistiche.

Dalla chiara individuazione di questo rapporto dipende la soluzione di molte delle questioni strategiche che incidono nella stabilità del sistema delle relazioni internazionali.

Insieme ad un nuovo ruolo il Mediterraneo si ritrova dunque ad avere una nuova "missione" che coinvolge l'Italia come mai nella storia moderna e contemporanea.

È un'Italia-nazione proiettata nel disegno europeo, e, in quanto "media potenza regionale con interessi globali", impegnata a valorizzare fino in fondo la risorsa della marittimità.

Di questo la Marina Italiana è profondamente consapevole e sta attivamente impegnandosi per assicurare un sempre qualificato contributo a questo processo difficile ma promettente.

La promozione ed organizzazione di questo convegno è un significativo esempio di questo costante impegno. Ad esso seguirà tra breve, sempre qui a Venezia, la sessione regionale dell'International Seapower Symposium tra le Marine del Mediterraneo e del Mar Nero al quale abbiamo invitato i Capi di tutte le Marine della Regione a discutere proprio sul tema della cooperazione marittima.

Sono certo che le vostre riflessioni storiche e strategiche ci aiuteranno a focalizzare meglio questo contributo.

Per questo vi sono assai grato della vostra adesione, per questo vi auguro assai sinceramente "buon lavoro".

INTRODUZIONE AI LAVORI DEL PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE ITALIANA DI STORIA MILITARE

MARIO BURACCHIA

L'invito al Convegno Internazionale "Il Mediterraneo quale elemento del potere marittimo" è stato accolto dalle Commissioni di Storia Militare delle varie nazioni con grande entusiasmo ed interesse e con una partecipazione che è andata ben aldilà delle nostre più ottimistiche previsioni. Entusiasmo per la sede dei lavori, in questa città unica al mondo, interesse per il fatto che nel corso dei secoli tutte le nazioni, ivi comprese le maggiori potenze non rivierasche, sono state coinvolte negli avvenimenti di questo mare.

Infatti non si era mai verificato che si riunisse in Italia un consesso scientifico internazionale con i più autorevoli esperti della storia, della politica e della strategia marittima provenienti da Belgio, Brasile, Cina, Finlandia, Francia, Germania, Giappone, Gran Bretagna, Grecia, Irlanda, Israele, Olanda, Polonia, Russia, Stati Uniti d'America, Svizzera, Sud Africa, Turchia, e, naturalmente, Italia, per trattare ed esaminare l'influenza del Potere Marittimo sul Mediterraneo dall'antichità agli scenari del nostro prossimo avvenire. E ciò ben giustifica l'interesse che ha destato.

Questo entusiasmo ci ha anche incoraggiato a confermare per questo convegno il titolo "Il Mediterraneo quale elemento del potere marittimo" mutuandolo con deliberato intento provocatorio da Alfred Mahan che per primo, alla fine dell'Ottocento, indagò sugli effetti del Potere Marittimo sul corso della storia e sulla prosperità delle nazioni e ne teorizzò i principi.

Pochi dubbi vi possono essere sul fatto che, nella complessa e lunghissima vicenda dell'uomo il Potere Marittimo abbia giocato un ruolo di primo piano. Potremmo affermare che la storia dei paesi Mediterranei può essere indagata come una cronologica sequenza del sorgere, dell'operare e del decadere di un numero ristretto di talassocrazie.

La nostra indagine, certamente ambiziosa perché rivolta ad un assai vasto periodo, parte da questo assunto e si propone di verificare questa ipotesi attraverso un esame centrato su questo mare, il Mediterraneo, definito non a caso "il cuore del mondo", protagonista di tutte le grandi vicende umane e da cui si è irradiata in tutto il mondo la civiltà occidentale. La storia vi ha infatti costantemente proposto, come fattore di primaria importanza per la definizione delle prevalenze politiche e commerciali, gran parte dell'evoluzione del Potere Marittimo. Anche quando

le grandi scoperte geografiche sembrano offuscare l'importanza del Mediterraneo. Anche quando i grandi conflitti mondiali del XX secolo vengono decisi sugli oceani. Il motivo è chiaro. La collocazione geopolitica del Mediterraneo, al confine di tre continenti, ne fa un epicentro di frizioni ma anche un luogo di incontro, ricco di potenzialità e di rischi, pur in un mondo non più eurocentrico.

Per questo i limiti geografici della nostra indagine sono stati estesi alle aree che col Mediterraneo sono intimamente connesse quali il Mar Rosso e il Golfo Persico, mentre per non estendere troppo i limiti temporali siamo partiti dal periodo Romano. Ma saremmo potuti andare ben duemila anni indietro per esaminare l'utilizzo del Potere Marittimo da parte dei Fenici e della civiltà Minoica. Questi popoli esercitarono il commercio marittimo in gran parte del Mediterraneo e la talassocrazia cretese è il primo esempio di Potere Marittimo duraturo costituito su gran parte di quegli elementi che il Mahan codificherà, quasi quattromila anni dopo. Volutamente abbiamo poi escluso di trattare della civiltà Ellenica che nel primo millennio a.C., si espande attraverso il mare su buona parte delle coste Mediterranee, entrando in contatto con le popolazioni locali ed iniziando un lento processo di assimilazione e di civilizzazione. Questo tema in termini di Potere Marittimo meriterebbe un convegno a se stante.

Il nostro Convegno inizia quindi con l'affermarsi della "Pax Romana" e con il suo contrasto con la potenza talassocratica Punica. Un conflitto tra due potenze, quella Semitica, impersonata da Cartagine, e quella Latina, rappresentata da Roma, per il dominio del Mediterraneo e conseguentemente per la supremazia su tutto il mondo antico accessibile alla civilizzazione; conflitto durato più di cento anni e terminato con la completa distruzione di Cartagine.

L'attenzione dell'indagine si sposterà poi alla metà del VII secolo, quando i semiti dell'Arabia unificati nell'ideologia religiosa da Maometto si mettono in moto per la loro grande espansione nel corso della quale giungono ad amalgamare tutte le genti incontrate lungo la fascia mediterranea africana in una poderosa massa di uguale orientamento politico e spirituale. Si proseguirà esaminando il tardivo contrasto, che riunisce nuovamente sotto l'insegna della croce cristiana gli sforzi collettivi occidentali contro l'avanzata araba che ha spezzato l'unità del Mediterraneo. La separazione tra i due fronti Mediterranei si approfondisce e stabilizza con l'Impero Ottomano che, assorbite le superstiti formazioni statali arabe, assume la direzione del formidabile blocco Islamico che guarderà con ostilità all'Europa dalle coste asiatiche e africane.

Il nostro convegno continuerà con la scoperta del nuovo mondo, le cui influenze militari sono state analizzate a fondo durante il convegno di Torino del 1992. Con questo evento epocale inizia la lenta disgregazione Mediterranea mentre con il tramonto del sogno spagnolo di egemonia marittima, a seguito del disastro navale dell'Invincibile Armada, iniziano le fortune dell'Inghilterra che, con Elisabetta, prende risolutamente lo scettro degli Oceani. Continueremo con l'esame della bufera rivoluzionaria francese sviluppatasi con l'imperialismo napoleonico,

naufragato sul mare a Trafalgar, quando l'Inghilterra si trova avvantaggiata dovunque. Il dominio mondiale britannico a metà del XIX secolo ha un contenuto prevalentemente economico e come strumento, il Potere Marittimo.

La nostra attenzione si fermerà poi sull'apertura del Canale di Suez quando nel Mediterraneo, divenuto la più breve ed economica via di comunicazione tra l'Atlantico e l'Oceano Indiano, ha inizio una nuova fase di intensificazione dei traffici marittimi. In questo periodo solo l'inghilterra, al culmine del suo splendore navale, ha la piena capacità di approfittare di questa favolosa opportunità, riuscendo a presidiare l'intero tracciato, grazie alle sue flotte ed alle roccaforti di Gibilterra, Malta e Aden. Alla metà del XIX esamineremo anche il rapido movimento di ricomposizione nazionale italiana e il successivo inserimento di questa nuova potenza negli equilibri mediterranei.

Numerosi interventi riguarderanno poi i conflitti più recenti quando il Mediterraneo nella Prima Guerra Mondiale è teatro di due guerre distinte: una al traffico nel bacino occidentale e centrale ed una locale in Adriatico. Non vi è in questo mare una estrinsecazione completa del Potere Marittimo, se si eccettua l'episodio del salvataggio dell'esercito Serbo tra il 1915 ed il 1916. Successivamente la maggior parte degli interventi riguarderà la Seconda Guerra Mondiale dove si assiste in Mediterraneo, e con anche maggiore evidenza negli oceani, alla evoluzione del Potere Navale e Marittimo.

Ma il tema del Convegno è anche di grande attualità. Le realtà politiche, strategiche ed economiche, emerse dopo quarant'anni di "Guerra Fredda", pongono ora nuove e precise responsabilità alle nazioni sia individualmente sia nell'ambito di alleanze e di comunità. Oggi come ieri però chi controlla il mare e le sue vie di comunicazione gioca un ruolo decisivo su tutti gli scenari mondiali. Un esempio recente è fornito dalla Guerra del Golfo. Benché agevolato da fattori particolarmente favorevoli – vicinanza di basi amiche da cui operare, disponibilità di combustibili in loco, indisponibilità avversaria di unità navali di superficie e sommergibili – il controllo delle linee di comunicazione marittime è stato determinante per il successo delle operazioni. La quantità di materiali di supporto necessari ha raggiunto proporzioni tali che sarebbe stato assai difficile il trasporto, se non via mare.

Un ulteriore recente esempio di utilizzo del Potere Marittimo, applicato ad operazioni per il mantenimento della pace in un'area assai vicino a noi, è sicuramente quello delle operazioni in Bosnia, ove la maggior parte delle truppe e dei rifornimenti, è stata trasportata via mare grazie al fatto che l'Adriatico è stato sempre totalmente controllato dalle Forze Alleate.

Il Mediterraneo rimane oggi un'area importantissima per il trasporto marittimo, soprattutto per quanto riguarda le rotte petrolifere che seguono le direttrici Est-Ovest e Sud-Nord. Il petrolio arriva dalla Siria, dall'Egitto, dalla Libia, dall'Algeria, dall'Arabia Saudita, dagli Emirati del Golfo e dall'Iran. Anche se il terminale turco di Yumurtalik, che trasporta il grezzo dell'Iraq è chiuso dal 1990 per le sanzioni dell'O.N.U., la funzione del Mediterraneo come via di transito è destinata

ad amplificarsi per il trasporto verso l'Europa del petrolio e del gas principalmente dell'Azerbaidjan e del Turkmenistan. La tendenza all'aumento di questi traffici intramediterranei è infatti collegata all'evoluzione dell'economia dei paesi rivieraschi. Sulla costa settentrionale lo sviluppo economico dell'Unione Europea cresce regolarmente, con la probabile integrazione Turca nell'unione doganale. E altri paesi della costa meridionale mediterranea, con i quali l'Unione Europea ha già accordi di associazione, hanno avanzato richiesta in tal senso anche se i livelli di sviluppo pongono dei dubbi sulla possibilità di una rapida e completa integrazione economica.

Per questa confluenza e coesistenza incrociata di interessi, il Mediterraneo rimane una "zona a rischio" particolarmente sensibile e delicata ove focolai di crisi generati da motivi di insoddisfazione e da rivendicazioni sopite riemergono dalle ceneri di un passato che si credeva sepolto. Seppur con modalità diverse da quelle teorizzate dal Mahan più di un secolo fa, il Potere Marittimo continuerà ad esercitare in questo mare quell'influenza politica, militare ed economica che ha avuto in altre epoche.

Il Mediterraneo è quindi di nuovo un problema di grande interesse e occorre essere pronti con risposte precise alle situazioni che in esso si sono create e a quelle che verranno nel futuro. La Marina Militare conscia delle responsabilità istituzionali di cui è investita in termini di sicurezza e di tutela degli interessi del paese ha avvertito da tempo la crucialità del Mediterraneo e del suo rapporto con l'Italia. Negli anni più recenti ha messo a punto una risposta strategica, rispondente sia alle autonome esigenze nazionali, sia a quelle derivanti dall'appartenenza ad organizzazioni internazionali. Questa strategia di prevenzione e di tutela della pace, del diritto e dell'ordine, sintetizzata nella definizione "In avanti e in anticipo... dal mare", non è semplicemente una strategia militare o navale, ma un complesso di scelte e di relazioni internazionali che potrà dare all'Italia nuovo risalto e nuovo peso fra le Nazioni amiche, alleate o associate.

In questa prospettiva la Marina ha iniziato al suo stesso interno un dibattito dialettico su queste tesi, chiamando a parteciparvi anche personalità di cultura esterne alla Forza Armata. Nell'ottica di questo processo culturale ed intellettuale, a cui l'indagine storica sta dando un rilevante contributo, la Marina si è poi fatta promotrice, in questi ultimi anni, di studi su questi argomenti organizzando convegni e facendo tradurre per la prima volta in italiano le opere dei più famosi storici come quella del Mahan "L'Influenza del Potere Marittimo sulla Storia". È iniziata collateralmente un'attività di diffusione di questi concetti nel mondo universitario con un concorso tra gli studenti volto a stimolare studi e approfondimenti originali sul tema del Potere Marittimo nelle sue varie possibili manifestazioni. Sempre in questo contesto l'Ufficio Storico della Marina sta procedendo alla ristampa delle opere di uno dei maggiori teorici italiani del Potere Marittimo, il Comandante Domenico Buonamico, che, contemporaneo del Mahan, ha diffuso in Italia, queste teorie sostenendo con tesi originali l'importanza delle marine militari nella politica delle nazioni e dell'Italia in particolare. Nel volume "Il Potere Marittimo",

pubblicato nel 1899, il Buonamico con visione aperta non ristretta alle flotte militari, prende in esame anche gli elementi politici, diplomatici, sociali, economici e quelli geografici e territoriali.

Avere convocato questa alta sessione di studi dedicata all'esame di alcuni aspetti dell'esercizio del Potere Marittimo nel Mediterraneo nel corso dei secoli, è una testimonianza di quanto sia importante per gli ambienti più qualificati della cultura, della comunicazione, della politica, dell'economia, essere coscienti di questa realtà storica e attuale.

E quanto alla sede, non poteva esservi scelta migliore dell'antico Arsenale della "Serenissima Repubblica di Venezia", regina del Mediterraneo per lunghi secoli, che sul potere marittimo, nel senso più completo dell'espressione, costruì la sua spendida opulenza.

"Se i fiumi portassero al Mediterraneo tutto l'inchiostro che gli uomini hanno consumato per trattare di questo mare, ha scritto l'Amm. Spigai, l'ampio bacino ne sarebbe pieno, con profondità maggiori delle attuali". Anche noi abbiamo dato il nostro contributo, speriamo a buon fine!

Ed ora, per dare il via ai lavori di questo convegno internazionale, lasciatemi usare l'espressione propiziatrice dell'inizio della vita di ogni nave: "in nome di Dio, taglia!".

GEOPOLITICA E SICUREZZA DEL MEDITERRANEO

CARLO MARIA SANTORO

Il tema della relazione si fonda su due nodi concettuali: uno di taglio geopolitico e l'altro dedicato alla sicurezza.

Il concetto di "Geopolitica" si riferisce alla necessità di tornare all'uso dei parametri e delle diversità territoriali, invece che all'omologazione delle ideologie globaliste.

Il concetto di "Sicurezza", dal canto suo, ripropone invece un modello strategico allargato al modello di evoluzione multilaterale che questo concetto ha subito nel Novecento.

La geopolitica che qui si utilizza è quindi quella che integra non deterministicamente geografia, storia e cultura. È un singolare ritorno che, sotto diverse forme, campeggia nella cultura della frammentazione della fase postbipolare, anche se non mancano le resistenze e le incomprensioni.

Ma anche la sicurezza ha subito delle considerevoli modificazioni a partire dalla fine della Guerra Fredda.

Nella prima metà del Novecento, infatti, la sicurezza degli Stati (Sicurezza Nazionale) e quella delle aree regionali (Sicurezza Collettiva) era stata teoricamente sottoposta alla tutela di norme e regole giuridiche e al tempo stesso soggetta a paradigmi culturali derivati dall'evoluzione delle organizzazioni internazionali universali (Società delle Nazioni e Nazioni Unite).

Nella seconda metà del secolo, nel periodo della divisione bipolare del mondo che, per mezzo secolo, ha vincolato e sottomesso il valore delle regole generali per tutti a quello dell'interesse di schieramento e, in particolare, agli interessi della potenza leader di blocco, il concetto di sicurezza acquisì la duplice valenza della sicurezza di blocco, sia ad Est come ad Ovest.

In tale modo la "Sicurezza" adottava gradi diversi di efficacia, a seconda del livello spaziale e politico del suo intervento, col risultato che spesso insorgevano delle contraddizioni fra il livello nazionale, il livello di area, quello collettivo, quello di blocco e quello universale.

In altre parole, si poteva presentare il caso di minacce alla sicurezza nazionale (e tavolta interna) di molti attori medi e minori che scaturivano proprio da un'altra concezione della sicurezza (di alleanza, collettiva o universale) la quale, per proteggere gli interessi delle più ampie organizzazioni in nome dei principi universali, nei fatti curava invece soprattutto gli interessi degli attori egemoni o dominanti (Usa e Urss).

Al volgere del nuovo Millennio, tuttavia, questo fenomeno, dettato dalla necessità della confrontazione bipolare, non è più automatico né obbligato.

Si apre così una diaspora concettuale prodotta dalla fine delle ideologie contrapposte e dal ritorno di schemi politici precedenti, fra i quali quelli che tengono conto della spazialità e della storia, oltre che della cultura dei luoghi e dei tempi.

In questa chiave di lettura è possibile analizzare oggi con maggiore libertà intellettuale che nel passato la "Sicurezza" dell'Europa e in particolare quella dei bacini marittimi chiusi, come quello settentrionale (Mar Baltico) e quello meridionale (Mar Mediterraneo, con le appendici del Mar Nero, del Mar Rosso, e del Golfo Persico).

I bacini interni – questo è un principio generale – sono dominati dalla continentalità (e/o peninsularità) delle terre che li cicondano. La loro "autonomia" marittima è molto inferiore a quella degli Oceani che invece impongono le loro regole agli attori rivieraschi condizionandone la politica internazionale. Il destino dei bacini ristretti è invece determinato dall'equilibrio politico di chi si affaccia sulle loro sponde.

Il Mediterraneo è un bacino di confine fra due culture e civilizzazioni. Esso è nettamente diviso in senso latitudinale, malgrado le fuorvianti apparenze di affinità, fra una sponda Nord e una sponda Sud.

Le due sponde sono radicalmente diverse e contrapposte, storicamente, culturalmente, etnicamente e religiosamente.

L'unica zona del Mediterraneo in cui le due culture si incontrano è quella balcanica che, non a caso, è stata per secoli un'area di conflitto permanente, oggetto delle maggiori ambizioni di influenza e di egemonia, delle Grandi Potenze dell'area che si sovrappongono alla naturale conflittualità dei popoli che le abitano.

Il Mediterraneo, quindi, può garantirsi la sicurezza dopo la fine della Guerra Fredda, stabilendo un sistema di relazioni "multi-layer" (a più strati), basato anzitutto sulla sicurezza europea e poi atlantica, ampliando verso Est le garanzie e la protezione della sicurezza europea e atlantica ad altri attori (o gruppi di attori), gradualmente e alle condizioni di crescita equilibrata e di sviluppo delle regole della democrazia formale e del libero mercato.

Qualora questo processo di relativa interdipendenza, e forse anche di vera e propria integrazione, dovesse funzionare appieno, sarebbe necessario mantenere la distanza fra Nord e Sud attraverso il consolidamento di quella immaginaria linea di demarcazione che da Gibilterra alle Baleari, a Malta, Creta e Cipro, garantisce l'impermeabilità fra le due sponde del bacino.

Chi credesse possibile ripetere il difficile esperimento di espansione del sistema di sicurezza atlantico verso Est trasferendone le modalità anche al Sud commetterebbe un grave errore di valutazione politica e culturale.

Il Mediterraneo, infatti, per le sue dimensioni e per l'altissimo numero di attori nazionali inconciliabilmente diversi che si affacciano sul bacino, è sempre

stato un'area conflittuale e soggetta a uno stato di insicurezza endemica, di cui la diffusione della pirateria, dall'antichità all'inizio dell'Ottocento, è stato un simbolo significativo.

L'equilibrio, e quindi la sicurezza del Mediterraneo, si è realizzata solo quando l'esercizio dell'influenza e del "sea-control" sull'intero bacino marittimo era gestito da una sola potenza egemone: Roma, l'Inghilterra, e per ora, gli Stati Uniti.

Un'altra nota di originalità sta nel fatto che, per un apparente paradosso della sorte, negli ultimi due secoli e mezzo sono state proprio delle potenze "non mediterranee" ad esercitare l'egemonia sul bacino. Il che la dice lunga sulla possibilità di organizzare un sistema di sicurezza collettiva nell'area basato sugli attori in loco.

Il Mediterraneo è quindi allo stesso tempo un sistema centrale all'interno del tricontinente antico, (Eurasia + Africa) perché ne lambisce le sponde e ne costituisce il cuore (almeno per la struttura di Eurasia Occidentale), ma può essere anche considerato come un *insieme* disorganizzato e diviso che sottolinea le differenze invece delle affinità. In questo senso le direzioni di marcia della potenza seguono ormai altri percorsi: una via *terrestre*, attraverso le steppe o una via *marittima* attraverso gli oceani.

Lo studio del bacino Mediterraneo è quindi residuale rispetto alla grande strategia che si basa sul confronto storico permanente fra Oceania (o Atlantide) ed Eurasia (o Oriente).

Questa perifericità è relativamente recente. Essa risale, essenzialmente alle grandi Scoperte Geografiche del XV e XVI secolo.

Essa corrisponde al fallimento della controffensiva dell'Occidente europeo contro il Sud e l'Est, iniziata con il Sacro Romano Impero (Carlomagno contro i Sassoni), proseguita con le Crociate in Terra Santa e contro Bisanzio. Le Repubbliche Marinare non sopravvissero alla combinazione scandita e successiva dei Saraceni prima e dei Turchi successivamente.

La relativa marginalità geopolitica del bacino Mediterraneo è, peraltro, dovuta anche alla frattura orizzontale che si è verificata con l'espansione islamica sulla sponda Sud del bacino nel VII secolo e successivi, mai ricomposta in seguito.

La linea di divisione orizzontale, che dura ancora, è nata quasi 1500 anni orsono. Essa rappresenta, al di là delle affinità e delle somiglianze, le diversità e le differenze che hanno caratterizzato, dietro i litorali, le tre aree d'incidenza sulle coste, quella delle "steppe", quella dei "deserti" e quella delle "foreste" (Braudel).

Oggi quindi lo studio della geopolitica del Mediterraneo deve partire da questa ineliminabile costatazione: il bacino è diviso in due parti culturalmente, politicamente, religiosamente, storicamente incomunicabili.

Altre ipocrite interpretazioni non hanno alcun senso, se non quello di nascondere il fatto saliente che contraddistingue la struttura del bacino (separatezza e diversità rispetto all'Occidente e all'Europa che dell'Occidente è la madrepatria) e quindi alimentare illusioni impossibili d'integrazione, al di là delle legittime esigenze d'interdipendenza.

Ciononostante, le trasformazioni che hanno comportato le conquiste dell'Ottocento e le guerre del Novecento hanno marcato l'intero teatro geopolitico del Mediterraneo tricontinentale.

Anzitutto per la forza espansiva delle ideologie occidentali, dei processi di modernizzazione e di nazionalizzazione subiti dal bacino Mediterraneo durante tutto il secolo. Poi perché il loro crollo ha provocato una reazione fondamentalista. Infine perché i rapporti quantitativi di forza stanno mutando a causa dei differenziali crescenti nei tassi di sviluppo demografico fra la sponda Nord e quella Sud, con le sue ripercussioni sui flussi migratori.

Questa contraddizione fra diversità storico-culturale e avvicinamento economico-commerciale e migratorio, lascia quindi spazio allo stabilimento di molteplici forme di comunicazione provvisoria, e forse superficiale, ma spesso anche più stretta (quando le migrazioni diventano sistematiche e permanenti) che tendono a modificare la relazione Nord-Sud nell'intero bacino.

In particolare torna d'attualità la prospettiva di un ruolo prioritario assegnato all'Italia a seguito dell'evoluzione dei rapporti con l'Est e il Sud del teatro mediterraneo. L'angolo d'incidenza geostrategica, centrato sulla Puglia, la Calabria e la Sicilia, il significato di questa proiezione estremo occidentale verso l'Est e il Sud, l'allontanamento progressivo della Grecia e della Turchia dall'Europa verso i Balcani e/o verso l'Oriente, fanno pensare ad una nuova fase di presenza internazionale tutta da inventare fra l'Italia e la sponda Est e Sud del Mediterraneo, sia nel quadro delle alleanze (come nel caso della Bosnia) sia autonomamente.

Di qui l'iniziativa della Partnership for the Mediterranean (PFM) che dovrebbe suggerire la necessità di mantenere una difficile, ma non impossibile, linea di comunicazione diplomatica e di sicurezza fra la sponda Nord e quella Sud. La sponda Sud è infatti la chiave degli oceani e del maxicontinente antico (Suez per l'Indiano, Gibilterra per l'Atlantico, gli Stretti per Eurasia).

Questa iniziativa italiana, in ambito NATO ha lo scopo di compensare l'analoga spinta dell'alleanza verso Est con la PFP e le ipotesi di allargamento e inclusione di alcuni Stati dell'Europa Centro Orientale nel perimetro.

Essa nasce altresì dall'esigenza di diminuire la perifericità del bacino nel quadro della dottrina strategica e militare dell'Alleanza che ha sempre assegnato al Fianco Sud un ruolo minore, e diverso rispetto al Fronte Centrale (e Nord), anche in termini di concetti e principi (aeronavale e teatri terrestri staccati fra di loro) oltre che geopolitici (la sponda Sud non rientrava nel campo difensivo dell'Alleanza ai sensi del trattato di Washington).

Di qui la casualità e la saltuarietà degli interventi, la distrazione frequente degli attori maggiori, ma anche la reattività improvvisata alle emergenze, ma senza che ad essa corrispondesse poi quanche iniziativa coordinata e permanente.

LA PRESENZA DELLA MARINA DEGLI STATI UNITI NEL MEDITERRANEO NEL XIX SECOLO

RAIMONDO LURAGHI

È generalmente abbastanza risaputo che il Mediterraneo giocò sempre un ruolo di rilevante importanza nella politica e nella strategia navale degli Stati Uniti d'America [1]. Ciò che invece sembra poco noto (se non totalmente ignorato) è che furono le esigenze della politica navale mediterranea a causare la nascita stessa della Marina degli Stati Uniti.

In effetti, al termine della Guerra di Indipendenza, nel 1783, il governo centrale americano, organizzato ancora secondo i principi della prima Costituzione, detta "Articoli di Confederazione", la quale gli conferiva scarsissimi poteri [2], era venuto a trovarsi in una situazione finanziaria difficilissima. Sotto il peso di un imponente debito pubblico aggravato dalla depressione economica, privo del potere di imporre tasse, costretto ad economizzare dovunque e comunque, era giunto a considerare la piccola, combattiva forza navale della guerra di indipendenza come un inutile lusso e l'aveva drasticamente abolita. Così nel 1785 i neonati Stati Uniti si erano trovati del tutto privi di una Marina militare di qualsiasi genere [3].

Secondo ogni verosimiglianza, il Congresso, oberato dai suoi problemi, non si era reso conto di che cosa avrebbe significato per la marina mercantile americana trovarsi costretta a navigare i mari senza la minima protezione e senza il più piccolo deterrente. Tanto più che la Gran Bretagna, applicando agli Stati Uniti (con chiaro intento di rappresaglia) i principi dell'Atto di navigazione, li aveva drasticamente esclusi dal commercio delle Indie Occidentali inglesi che sin lì avevano costituito di gran lunga il principale mercato di sbocco per i prodotti americani.

Ciò aveva costretto le navi mercantili degli Stati Uniti a cercare nuovi mercati in mari lontani e prima di tutto nelle acque europee, di preferenza quelle mediterranee, essendo il Mare del Nord più o meno monopolizzato dagli inglesi. E là gli armatori e gli equipaggi americani non tardarono a rendersi conto di che cosa volesse dire non aver più alcuna protezione armata.

Il Mediterraneo infatti era, da almeno tre secoli, infestato da un terribile flagello: la pirateria, esercitata sfacciatamente e su di una scala sino allora mai vista, dagli stati così detti "barbareschi" dell'Africa Settentrionale, Marocco, Tunisia ma sopra ogni altro Algeria e Libia [4].

Dovunque nel Mediterraneo i pirati barbareschi catturavano le navi mercantili, ne saccheggiavano il carico, vendevano in schiavitù gli equipaggi oppure chiedevano riscatti enormi, imponevano con insolenza pedaggi che erano vere e proprie

rapine a mano armata. Nominalmente tali "stati" (che erano piuttosto bande di ladroni) dipendevano dall'Impero turco, cui li vincolavano vaghi legami di tipo feudale; in realtà il Sultano da Costantinopoli era impotente nei loro riguardi.

Naturalmente le maggiori potenze se la cavavano con modesti pagamenti; i pirati non osavano prendersela con loro. Ma la marina mercantile degli Stati Uniti, priva di ogni e qualsiasi protezione non tardò a diventare per essi una facile ed appetitosa preda. Già nel 1785 gli algerini catturarono due mercantili americani vendendo in schiavitù gli equipaggi. Thomas Jefferson in quel tempo Ambasciatore americano a Madrid, pose il problema negli esatti termini: occorreva organizzare il più presto possibile una consistente Marina da guerra [5].

Il problema tuttavia non fu veramente risolto fino a che la nuova repubblica non ebbe adottato la sua seconda Costituzione la quale creava una forte autorità centrale e, tra i suoi articoli, dava al Presidente il potere di organizzare e mantenere una adeguata forza navale. Seguì la storica legge del 27 maggio 1794 che segnò la nascita della Marina degli Stati Uniti.

Essa autorizzava la costruzione di sei fregate; ma il Ministro della Difesa Knox, cui per il momento fu devoluta anche la politica navale e che aveva davanti agli occhi la grave situazione del Mediterraneo, decise che almeno alcune di esse sarebbero state di un tonnellaggio cospicuo ed avrebbero portato 44 cannoni o, al minimo, 36 invece degli usuali 26. Potenti quasi come vascelli di linea, esse sarebbero però state assai più veloci e maneggevoli [6].

Knox pose così la sua impronta sul successivo sviluppo della politica navale degli Stati Uniti. Il 30 aprile 1798 infine il Congresso con apposita disposizione di legge creò il Ministero della Marina, il cui primo titolare fu Benjiamin Stoddert. Per suo impulso fu organizzato nello stesso anno il Corpo dei Marines.

La resa dei conti con i pirati barbareschi del Mediterraneo dovette tuttavia essere rimandata. Le vicissitudini dovute ad una lunga crisi con la Francia rivoluzionaria [7] impegnarono a lungo il governo e la Marina americana. Ma all'inizio del Diciannovesimo secolo apparve evidente che non si poteva più rinviare. Nel solo anno 1800 i governi nord-africani che esercitavano la pirateria avevano estorto agli Stati Uniti oltre un milione di Dollari; nello stesso tempo il commercio mediterraneo americano — che aveva raggiunto un volume di quasi 12 milioni di Dollari —, andava sempre più stimolando i pirati a nuovi arbitri: sequestri di navi, furto del carico, presa di ostaggi, torture inflitte a questi ultimi finché nel 1801 il Dey di Tripoli, allo scopo di estorcere riscatti ancora più alti, dichiarò formalmente la guerra agli Stati Uniti.

Thomas Jefferson allora Presidente, era un uomo amante della pace: ma ormai era chiaro che non si poteva più accettare una situazione del genere. Tanto più che ora gli americani avevano un'adeguata forza navale. Il governo degli Stati Uniti decise di non raccogliere la provocazione: tuttavia per la prima volta una Squadra navale, composta dalle fregate *President*, *Philadelphia* ed *Essex* e dallo schooner *Enterprise* fu inviata nel Mediterraneo. Da quel momento, salvo brevi

interruzioni, tale presenza navale si sarebbe protratta fino agli anni successivi la guerra civile (1865)[8].

Del primo scontro a fuoco fu protagonista il piccolo schooner *Enterprise*, da 12 cannoni, che, attaccato presso Malta dalla nave pirata *Tripoli*, più potente, le inflisse una totale disfatta, radendola come un pontone e costringendola alla resa[9].

Nel 1802, poiché il governo libico non mostrava la minima intenzione di desistere dalle sue attività piratesche, la Squadra americana del Mediterraneo fu elevata a cinque fregate e parecchio naviglio minore. In breve un'altra nave pirata libica fu catturata, ed una terza distrutta in combattimento. Ma la situazione rimaneva irrisolta: ed ora il Ministero della Marina decise di mutar tattica. Il 13 luglio 1803 una nuova Squadra fu inviata nel Mediterraneo. Essa comprendeva due sole fregate, la *Constitution* e la *Philadelphia* e cinque unità minori, brigantini e schooners, il cui compito sarebbe stato di bloccare da presso i porti della Libia mentre le due unità maggiori (che pescavano troppo per potersi spingere nelle acque costiere) dovevano fornire loro copertura. Cosa più importante, il nuovo Ufficiale-ammiraglio fu il Commodoro Edward Preble, il quale, sebbene minato nel fisico, non doveva tardare a rivelarsi uno tra i più audaci ed abili comandanti della giovane Marina americana[10].

Sfortunatamente, non appena arrivato a Gibilterra Preble dovette svolgere un'azione intimidatoria (che ebbe, per altro, pieno successo) contro il Sultano del Marocco il quale sembrava voler riprendere l'attività piratesca; nel frattempo inviò davanti a Tripoli la fregata *Philadelphia* con l'ordine di iniziare il blocco di quel porto, riservandosi di raggiungerla con le rimanenti unità. Il comandante della *Philadelphia* si rivelò però assai imprudente: essendosi avvicinato troppo alla costa, condusse la nave ad incagliarsi. Ora i pirati libici circondarono l'infelice nave (la quale era talmente inclinata su un fianco da non poter usare i cannoni) e la costrinsero alla resa. Ufficiali ed equipaggio furono trascinati a Tripoli e chiusi nelle orride carceri della città.

Preble vedeva così la sua maggiore forza navale ridotta della metà. Tuttavia decise di reagire immediatamente. Anzitutto abbandonò Gibilterra, ove le locali autorità britanniche erano tutt'altro che favorevoli agli americani e stabilì la propria base a Siracusa. Il Regno di Napoli – in guerra pressoché permanente contro i continui saccheggi dei pirati libici – lo accolse nella maniera più favorevole. In secondo luogo si spinse con la fregata *Constitution* e lo schooner *Enterprise* fin presso Tripoli ove ebbe la ventura di catturare una tra le maggiori navi pirate e di osservare che la *Philadelphia* era stata rimorchiata ben addentro il porto e si trovava ben sotto i cannoni del castello e delle altre navi libiche. Era chiaro che bisognava abbandonare ogni speranza di penetrare in una base così munita e di riprendere la nave.

Non rimaneva altro da fare che distruggerla. Ma come penetrare entro il porto di Tripoli? Il compito fu assunto da un altro audace marinaio destinato a diventare illustre: Il comandante dell'*Enterprise*, Stephen Decatur. Egli si fece dare da Preble

uno sciabecco libico, precedentemente catturato e ribattezzato *Intrepid*. Con un equipaggio composto interamente di volontari, scelti tra marinai e Marines, Preble salpò da Siracusa il 3 febbraio 1804. Il pilota da lui scelto era un siciliano, Salvatore Catalano, che conosceva a fondo le insidiose acque di Tripoli e parlava alla perfezione l'arabo. Dietro, a distanza, seguiva il brigantino *Siren*, camuffato da nave mercantile e pronto a coprire con i suoi cannoni la ritirata dell'*Intrepid*.

Il 16 febbraio, dopo aver lottato per giorni e giorni con la bufera l'*Intrepid* penetrò sul far della sera nel porto di Tripoli. Catalano era al timone con accanto Decatur vestito da maltese; la massa degli incursori era celata sotto coperta. Giunti presso la *Philadelphia* essi puntarono decisamente verso la fregata ed in un attimo furono sul ponte. Dopo un breve, violento combattimento l'equipaggio libico fu sopraffatto e — mentre dovunque suonava l'allarme — la fregata fu stipata di materiale esplosivo ed incendiario. Gli ultimi incursori — e Decatur per ultimo — lasciarono la nave mentre già le fiamme si levavano alte.

Malgrado il violento fuoco dei libici l'*Intrepid* — abilmente guidato da Catalano — uscì dal porto senza perdite; la *Philadelphia* fu completamente distrutta. Nelson definì l'azione di Decatur come "la più audace e coraggiosa della nostra epoca" (11).

Ora Preble, svanito il timore di trovarsi di fronte la fregata americana con equipaggio libico, mosse contro Tripoli il 3 agosto 1804 con la *Constitution*, un pò di naviglio minore e due battelli-mortaio datigli dalla Marina napoletana. Così egli poté cominciare un sistematico bombardamento dei forti e del porto di Tripoli. Nel frattempo tre navi leggere della Marina napoletana, con a bordo gruppi di incursori americani al comando di Stephen Decatur, forzarono il porto impadronendosi di tre unità nemiche dopo violenti scontri corpo a corpo.

Infine il Governo americano si scosse ed altre tre fregate furono inviate nel Mediterraneo. Preble però, ormai sempre più gravemente malato, dovette lasciare il comando al Commodoro Samuel Barron (12) e rientrare in patria, dove fu ricevuto trionfalmente dal Presidente Jefferson. Ma egli era ormai in fin di vita, e si spense nell'agosto del 1807 a soli 46 anni. Nell'aprile del 1805 egli, aveva però avuto la soddisfazione di sapere che infine il Dey di Tripoli aveva chiesto la pace, contentandosi di una somma di 60 000 dollari come riscatto degli oltre 300 prigionieri della *Philadelphia* e impegnandosi a non molestare mai più alcuna nave mercantile americana né a chiedere in futuro alcun altro "tributo".

La guerra del 1812-15 contro la Gran Bretagna allontanò per un periodo le unità della Marina americana dal Mediterraneo (13); ve le riportò la pace e da quel momento una Squadra navale degli Stati Uniti fu sempre presente a protezione del traffico marittimo. L'unico episodio bellico tuttavia fu tra marinai della stessa nazione, allorché l'incrociatore confederato *Sumter* catturò al largo di Gibilterra due mercantili unionisti.

Dopo la Guerra civile la Marina americana non fece che saltuarie comparse nel Mediterraneo. Vi sarebbe tornata in forze solamente dopo il 1917, per le battaglie della Prima guerra mondiale.

NOTE

(1) Cfr.: Marshall Smelser, *The Congress Founds the Navy, 1787-1798*, Notre Dame, Indiana, University of Notre Dame Press, 1959.

(2) Raimondo Luraghi, *Gli Stati Uniti*, Torino, UTET, 1974, p. 158 e sg.

(3) E. B. Potter and Chester W. Nimitz, *Sea Power - A Naval History*, Englewood Cliffs, N.J., Prentice Hall, 1960, p. 187 e sg.

(4) Si può senza tema sostenere che le crudeli devastazioni e le stragi esercitate incessantemente per secoli specialmente dai pirati libici sulle coste dell'Italia Meridionale, tormentate da saccheggi continui, da massacri in massa della popolazione le cui forze più giovani – e dunque più valide – venivano trascinate via in schiavitù, fu la vera causa della decadenza e della successiva arretratezza del Mezzogiorno d'Italia. Tali regioni, inizialmente prospere, ricche e civilissime, vennero ridotte quasi un deserto dalle continue, sanguinarie incursioni dei pirati "barbareschi"; dovunque la popolazione più evoluta dovette fuggire verso l'interno; l'agricoltura decadde dando luogo al latifondo ed alle vaste estensioni di terre incolte o mal coltivate; ogni traffico marittimo si estinse; le città costiere decaddero. Il danno causato durante secoli all'Italia dai pirati (specialmente, lo ripetiamo, libici) fu enorme e incalcolabile; le perdite ed i massacri di intere popolazioni, ingentissimi.

(5) Potter and Nimitz, *op. cit.*, p. 188.

(6) Cominciava così la politica che gli Stati Uniti perseguirono per tutto l'Ottocento (anche quando passarono al vapore) di costruire fregate che, come ebbe a dire un Ammiraglio inglese, erano "navi di linea camuffate". Cfr.: Raimondo Luraghi, *Marinai del Sud - Storia della Marina Confederata nella Guerra Civile Americana*, Milano, Rizzoli, 1995; trad. Ing.: *A History of the Confederate Navy*, Annapolis, Maryland, Naval Institute Press, 1996.

(7) Che condusse il paese sull'orlo della guerra: in effetti questo periodo passò alla storia come *quasi war*.

(8) Potter and Nimitz, *op. cit.*, p. 195 e sg.

(9) I pirati libici ebbero 20 morti e 30 feriti, mentre nessuno a bordo dell'unità americana rimase ucciso né ferito. Poiché però gli americani non erano autorizzati dal loro governo a catturare prigionieri, la malconcia nave pirata fu lasciata andare.

(10) C. Morris, *The Autobiography of Commodore Charles Morris*, U.S. Naval Institute, Annapolis, Md., 1880, p. 21 e sg.

(11) Potter and Nimitz, *op. cit.*, p. 202.

(12) Futuro ufficiale della Marina confederata nella Guerra civile. Cfr.: Raimondo Luraghi, *A History of the Confederate Navy*, cit., passim.

(13) In tale guerra si distinsero tutti gli ufficiali che erano stati comandati di nave sotto Preble e cresciuti alla sua scuola, primo fra tutti Stephen Decatur.

U.S. NAVY HOSPITALS IN THE MEDITERRANEAN 1804-1870

HAROLD LANGLEY

The construction of the first ships of the U.S. Navy began as a result of an act of Congress in 1794 to protect American merchant shipping in the Mediterranean from attacks by Algerian coarsairs. Before the ships were completed, the problems with Algiers were settled by diplomacy. A few years later the United States Navy was formally established in the midst of an undeclared naval war with France, 1798-1801. Immediately after that conflict, new problems arose in the Mediterranean, this time with the Barbary states in North Africa. Naval operations were carried on against Tripoli from 1801 to 1805. It was during these operations that the Navy felt the need to establish a hospital in the Mediterranean. Preparations were made to ship medicines and instruments for the care of 1,000 men for a year. Various sites were explored before it was decided to rent a building in Syracuse on the island of Sicily that could accomodate 75 men. Surgeon Edward Cutbush, who was a graduate of the University of Pennsylvania and who had served in the war against France, was place in charge of it in November 1804. The sicks of the Mediterranean Squadron were tranferred to this facility (1).

The period of greatest activity at the hospital came as the result of a land attack on the city of Derne, in present day Libya, by an international army that had been recruited in Egypt and was led by the American, General William Eaton. The casualties from the battle for Derne were brought to the brig USS *Argus* and transported to Syracuse. There seems to have been one death at the hospital, but it was apparently one of the Arabs in Eaton's force. The loss of Derne convinced the pasha of Tripoli to sign preliminary articles of peace in June 1805. The end of the war meant that there would be no further use for the hospital, so in April 1806 Commodore John Rodgers, the commander of the Mediterranean Squadron, ordered Surgeon Cutbush to close the installation. The remaining patients were sent back to the United States (2).

The Barbary War convinced the United States government that it needed to maintain a continuous naval presence in the Mediterranean to prevent further attacks on its maritime commerce. Small squadrons performed this duty, and in so doing they faced periodic health problems. At one point the frigate *Constitution* had no medical officer available, and it necessary to hire a physicial from Malta or Gibraltar. It is believed that these were British physicians (3).

Between 1807 and 1812 the United States was concerned about British and French interference with its merchant marine, and it withdrew its squadron from the Mediterranean. The United States was engaged in a war with Great Britain from 1812-1815. While that war was on, the Algerians engaged in fresh attacks on American commerce. As soon as the war with Great Britain ended, the United States sent a naval force to Algiers and negotiated an end to the attacks on its commerce. To make sure that this peace was maintained, an American naval force was regularly assigned to duty in the Mediterranean. This duty soon raised anew the demand for a naval hospital ashore (4).

The Secretary of the Navy suggested the port of Cagliari on the island of Sardinia as a convenient location. Commodore Isaac Chauncey, the commander of the Mediterranean Squadron, examined that location but rejected it because the port did not have a sheltered harbor for ships. After investigating several ports, Chauncey decided that Port Mahon on Spains's island of Minorca was the best spot. It was close to North Africa as well as to the port of Marseilles. In addition, Port Mahon had an excellent harbor, a good climate and friendly people. Chauncey's squadron spent the winter of 1816-17 there and during that time he established a naval hospital on shore. The Spanish government was not receptive to the idea of extending long-term base rights. It was worried about American intentions in regard to its colonies in Florida, and in Latin America. In addition, there had been a riot in a tavern in Port Mahon between American Navy men and the soldiers of the local garrison. Spain saw no reason to encourage the establishment of a permanent American base. So, in January 1817 Chauncey closed the hospital and discharged or sent home the invalids. But before the squadron sailed, there was an outbreak of smallpox in the frigate *United States.* Chauncey asked the governor of Minorca for permission to land his sick men at the quarantine station on the island, and the governor gave it. The United States remained at Port Mahon until the men recovered, at which time in rejoined the squadron. Americans continued to search for new hospital arrangements (5).

In May 1819 Commodore Charles Stewart brought the frigate *Franklin* to Naples, and he made a courtesy call on Francis I, the Emperor of Austria, who was then attending a ball at a villa in the country. The emperor of Austria had family ties with King Ferdinand I of Naples. When presented to the emperor, Commodore Stewart invited him to visit his ship. The emperor promised to do so. On the appointed day the royal party and their attendants visited the *Franklin* and were received with appropriate honors. When they were preparing to depart, an elderly and nearsighted grand master, who was a member of the entourage of the empress, fell down a hatch and into the cockpit. The accident was the cause of much distress to the royal party for it was feard that the old man would die. At that point Surgeon Thomas Salter examined the man and determined that he had only broken a leg, which the surgeon immediately set. The empress was greatly relieved to learn

that the grand master was only slightly injured, and with gratitude for the surgeon's prompt action, the emperor presented Dr. Salter with a purse filled with gold coins. Salter declined the gift with great delicacy and propriety. A few days later the queen of Naples visited the *Franklin* and told Commodore Stewart that the emperor had been highly gratified by his visit to the ship and that since that time little else had been discussed at court. This situation may have been the explanation for the U.S. Navy's next hospital arrangement (6).

We know little about the circumstances, but shortly after this arrangements were made to allow the navy to use a portion of a hospital in Pisa for its patients. Surgeon Salter was placed in chard of the section and two surgeon's mates were assigned to assist him. We do not know how many Americans were trated at this hospital or when the first patients arrived. It seems that he arrangement did not prove to be satisfactory. This was due in part to the fact that quarantine laws at Naples were very strict, and ships had to wait between 20 and 40 days before any of the sick could be landed. Once on shore they faced many local restrictions. To get to Pisa they had to travel up a canal for about 15 miles. Whether the accomodations at the hospital in Pisa were satisfactory has not be ascertained, but for some naval officers, Pisa was too far from the normal cruising areas of the squadron. Whatever the details of the case were, late in 1821 Captain Jacob Jones, who had a medical background, told the secretary of the navy that the hospital at Pisa was unnecessary. The secretary ordered him to close it. While following these ordes, Jones found that the Americans had ceased using the hospital at least a year earlier (7).

It seems that in August 1820 the captain of the U.S. brig *Spark* had asked the authorities at Port Mahon for permission to use the navy yard there in cases of need. The authorities agreed. Later the Spanish government agreed to let the Americans deposit their stores duty free at Port Mahon for a six month period. This led the Americans to abandon the arrangements at Pisa. They anticipated being able to negotate with Spain for a long term base rights. By 1821 American relations with Spain had improved as a result of the purchase of Florida and the negotiation of new boundary arrangements. But in 1822 Spain refused to renew the base rights agreement. Once again the Navy left Port Mahon. It was not until 1825 that the American Minister to Spain was able to obtain the desired base rights. Port Mahon thus became the first long-term overseas naval base in U.S. history, and the arrangement lasted for twenty years (8).

At Port Mahon the Americans established a hospital on a small island just below the city of Mahon. The quarters for the sick were numerous, clean and well aired. The hospital also had a well which supplied excellent water. Navy medical officers were assigned to the hospital for duty from time to time, and a Spanish surgeon and a chaplain were also in residence. Generally officers and men who had illnesses that could not be adequately treated on shipboard were transferred to the hospital ashore. Available evidence suggests that there were few deaths (9).

Assignment to the Mediterranean was also provided opportunities for some naval medical officers to observe European practices and to improve their education. One of the first to do was Surgeon Usher Parsons of the frigate Java. In 1819 he asked to be detached from the ship for chronic liver problems. His request was granted, and Parsons proceeded to visit hospitals in Palermo, Naples and Rome and a medical school in Florence. He then travelled to Paris where toured the hospitals and visited with French physicians. While in Paris he purchased books and medical instruments including a stethoscope that had been designed, examined and used by its inventor, Rene Theophile Hyacinthe Laennec. From Paris Surgeon Parsons travelled to London where he met a number of prominent surgeons, visited hospitals and attended lectures. Following his return to the United States in December 1819, Parsons was assigned to the Boston Navy Yard, where he presumably applied the lessons he learned. In 1823 he resigned his commission and began private practice in Providence, Rhode Island. He soon became one of the leading surgeons in the state [10].

Subsequently other U.S. Navy surgeons and surgeon's mates took advantage of their assignements to the Mediterranean Squadron to visit hospitals and medical schools in Italy and France. For most officers such exposure was of brief duration, but some had opportunites for more extensive study. In December 1835 Assistant Surgeon Lewis Wolfley was given a leave of absence to study in Paris. For the next eleven months, Wolfley attended lectures and observed operations at Paris hospitals, thereby improving his knowledge of surgery and clinical techniques. He paid a french surgeon for a private course in dissection, and from another he learned how to use the stethoscope. When his leave was up, Wolfley rejoined his ship in the Mediterranean. Later he was assigned to the Naval Asylum in Philadelphia and was promoted to the rank of surgeon in 1841. Other naval officers were given leave for shorter periods of time to audit lectures in Paris. These officers learned the latest developments in European medicine and surgery and applied the lessons at the naval hospital at Port Mahon, in various warships, and in naval bases in the United States [11].

While engaged in treating American sailors at Port Mahon, U.S. Navy medical officers had occasion to observe the health and living conditions of the inhabitants of Minorca. Sometimes a local physician would invite a navy doctor to be presente at a operation and in such circumstances his advice might be sought. From such contacts Americans sometimes developed critical attitudes about the state of medicine on the island. While civilian doctors were required to be licensed, there were indications that bribes could be used to purchase a license. Such unqualified people then preyed upon the local inhabitants. From time to time individual Minorcans of limited means applied to American doctors for treatment. This was given but as the number of such incidents increased, complaints were filed by members of the local medical community and these came to the attention of the Spanish authorities. The Americans were reminded that they were not licensed to treat the

local inhabitants. One American surgeon was tried and fined, and he subsequently wrote a book about conditions on the island which did not please the Spanish government. This crisis passed away and for a time the American relations with the islanders and the Spanish government settled into familiar routines. But in 1846 the Spanish government informed the United States that it wished to terminate the base arrangements at Port Mahon. American diplomats were able to delay the closing of the base for two years while they explored other alternatives, but in 1848 the last of the U.S. Navy forces left Minorca (12).

The task of finding a new base was in the hands of Commodore George C. Read, the commander of the Mediterranean Squadron. He considered Porto Ferraio on the island of Elba, and Syracuse in Sicily. Read was personally in favor of Syracuse, but the island was in the midst of a period of political instabily. So he decided on Spezia on the gulf of Genoa. The city was sheltered by hills, and it had a hospital, a college, a new theatre, well paved streets and fine buildings. The base arrangements with the Americans were considered to be temporary, however, for the Piedmontese government planned to establish its own navy base at the port. The outbreak of the Crimean War in 1853 and the war with Austria in 1859 forced the postponement of the plans of the Piedmontese government. As for the Americans, the beginning of the Civil War led to the withdrawal of its naval units in the Mediterranean. While the war was on the United States government was notified that it had to make other arrangements, and in 1870 the Italian government transferred its naval base from Genoa to Spezia (13).

Beginning in 1870 the U.S. Navy's Mediterranean Squadron used Villefranche, France as its supply base and winter rendezvous, but no longer used shore based hospital facilities. Sailors who were seriously ill were sent home to the United States. It was not until it was a participant in World War I that the United States Navy again had to establish hospitals in Europe and those were in France and close to the English Channel (14).

FOOTNOTES

(1) Marshall Smelser, *The Congress Founds the Navy, 1787-1798* (Notre Dame, 1959; Craig L. Symonds, *Navalists and Antinavalists: The Naval Policy Debate in the United States, 1785-1827* (Newark, Del., 1980), p. 17-133; U.S. Navy Department, *Naval Documents Related to the United States Wars with the Barbary Powers, 1785-1807.* 6 vols. (Washington, 1939-1944), II, 106, 123; IV, 135; V, 133-134. Hereafter cited as *Barbary Wars.*

(2) U.S. Navy Department, *Barbary Wars*, VI, 47, 51, 110, 175-177, 180, 242, 405, 414, 430. An account of the expedition against Derne can be found in Louis B. Wright and Julia H. Macleod, *First Americans in North Africa* (Princeton, 1945), chapter 7. On the role of the *Argus*, see Linda M. Maloney, *The Captain From Connecticut: The Life and Times of Isaac Hull* (Boston, 1986). p. 107-110.

(3) James A. Field, *America and the Mediterranean World, 1776-1882* (Princeton, 1969), p. 54-57; U.S. Navy Department, *Barbary Wars*, VI, 501-502.

(4) Symonds, *Navalists and Antinavalists*, p. 134-191; Field, *America and the Mediterranean World*, p. 64-69; 104-105.

(5) Field, *America and the Mediterranean World*, p. 105-113; Chauncey to the Governor of Minorca, January 22, 1817; Chauncey to George Erving, U.S. Minister to Spain, March 14, 1817; Chauncey to Captain John Shaw, January 22, 1817; Chauncey to Captain Charles Stewart, January 31, 1818, Isaac Chauncey Letterbook, William L. Clements Library, Ann Arbor, Michigan.

(6) Stewart to Secretary of the Navy Smith Thompson, June 1819, Area File, U.S. Navy Records Collections, Microcopy M-625, National Archives, Washington, D.C.

(7) Thomas Brown to the Secretary of the Navy, May 4, 1820, Area File, M-625; Secretary Smith Thompson to Captain Jones, September 15, 1821, Letters to Officers, Ships of War, M-149; Captain Jones to Thompson, November 26, 1821, Area File, M-621, National Archives.

(8) Field, *America and the Mediterranean World*, p. 108-110.

(9) Enoch C. Wines, *Two Years and a Half in the Navy: or Journal of a Cruise in the Mediterranean and Levant*. 2 vols. (Philadelphia, 1832), I, 116-117.

(10) Seebert J. Goldowsky, *Yankee Surgeon: The Life and Times of Ushur Parsons, 1788-1968* (Boston, 1988), p. 122-139.

(11) Philip A. Jordan, "Naval Surgeon in Paris, 1835-1836", *Annals of Medical History*, 3d series, 2 (1940): 526-536; 3 (1941): 73-81. For background on civilian American doctors who studied in Paris see Russell M. Jones, "American Doctors and the Parisian Medical World, 1830-1840", *Bulletin of the History of medicine*, 47 (1973): 40-65, 177-204; John Harley Warner, "Selective Transport of Medical Knowledge", *Bulletin of the History of Medicine*, 59 (1985): 213-231; and Warner's "Remembering Paris," *Bulletin of the History of Medicine*, 65 (1991): 301-325.

(12) Charles S. Foltz, *Surgeon of the Seas: The Adventurous Life of Surgeon General Jonathan M. Foltz in the Days of Wooden Ship*, (Indianapolis, 1931), p. 102-107; Field, *America and the Mediterranean World*, p. 210-213. The hospital was closed in late September 1845 along with the rest of the base, but the diplomats continued to discuss the possibility of reopening it for almost three years after this. Surgeon Forz published *The Endemic Influence of Evil Government; Illustrated in a View of the Climate, Topography and Disease of the Island of Minorca,...* New York, 1843.

(13) Howard R. Marraro, "Spezia: An American Naval Base, 1848-1868", *Military Affairs*, VII (1943): p. 202-208.

(14) William N. Still, "Mediterranean, The U.S. Naval Bases, 1800-1917", in *United States Navy and Marine Corps Bases. Overseas*, edited by Paolo E. Coletta and K. Jack Bauer. (Westport, Conn., 1985), p. 204.

IL MEDITERRANEO PRIMA E DOPO L'APERTURA DEL CANALE DI SUEZ, 1869

MARIANO GABRIELE

Dalla Restaurazione in poi, una serie di eventi aveva contribuito alla rivalutazione del Mediterraneo. Ad ovest, la rinascita della marina militare e commerciale francese aveva reso possibile l'espansione transalpina sulle coste algerine; ad est era in pieno corso la lotta per tenere i russi al di là degli Stretti. Ma soprattutto a sud si faceva sempre più attuale il più importante motivo conduttore del rilancio: l'apertura del canale di Suez. Ormai tutti ne comprendevano il significato come via di collegamento e di espansione verso l'Oriente, l'India e l'Africa orientale. Nella prospettiva prossima dell'accesso diretto al Mar Rosso, l'antico mare chiuso diventava il bacino più importante del mondo.

Tra le forze presenti in Mediterraneo, il contrasto più rilevante opponeva la Francia all'Inghilterra. Anche se solidali contro la Russia, le due potenze marittime occidentali erano impegnate in una gara di emulazione che raggiungeva toni di aperta contesa. La politica ambiziosa di Napoleone III urtava direttamente gli interessi inglesi. Nel 1858 il varo della *Gloire*, prima nave da guerra in acciaio, aveva dato alla Francia un primato non gradito ai britannici, che in quello stesso anno incominciarono a costruire in risposta il *Warrior*, ansiosi di non restare indietro ai concorrenti. Nel tempo stesso, una certa psicosi dell'invasione si diffuse in Inghilterra, favorita sia dall'affermazione di Palmerston — "Steam bridged the Channel" — che l'applicazione del vapore alle navi avrebbe fatto della Manica un ponte, sia dal declino di prestigio della flotta inglese tra gli anni 1850 e 1860.

Ma primo teatro di contrasto era il Mediterraneo, dove si erano sviluppate le tappe decisive della rinascita marinara francese, portando a conquiste coloniali importanti. L'ammiraglio Lalande, artefice del rilancio navale francese, dal 1838 aveva comandato la squadra del Mediterraneo e, applicandovi metodi nuovi, aveva creato una scuola che contribuiva efficacemente a forgiare il rinnovato strumento marittimo della politica nazionale. L'occupazione dell'Algeria, iniziata nel 1837 e proseguita con impegno, aveva aperto alla Francia nuovi orizzonti imperiali; non a caso la "Revue des duex Mondes" aveva proclamato, nel 1838: "dire che Algeri è una colonia vuol dire esprimersi male: Algeri è un impero a due giorni di distanza da Tolone". In Cina, tra il 1857 e il 1860, la partecipazione navale francese alle operazioni aveva talvolta soverchiato quella britannica, mentre nel Mediterraneo, stabilita la forte posizione algerina, i francesi miravano al Levante.

Dal canto suo l'Inghilterra, dopo avere sostenuto negli anni '20 l'indipendenza ellenica, si era accreditata come potenza tutrice della Grecia, ma nel 1829 aveva visto arrivare i russi nell'Egeo, anche se era riuscita a farli tornare indietro con la pace di Adrianopoli. Subito dopo, nel quadro delle contese turco-egiziane per la Siria, Londra aveva avuto da fare di nuovo con la concorrenza francese, sull'indipendenza belga, sulla questione d'Oriente, sulla gara coloniale, su tutto meno che sulla battaglia di contenimento della spinta russa verso gli Stretti, risolta con la Convenzione del 31 luglio 1841 che confinava in Mar Nero la flotta russa. La guerra di Crimea, in seguito, avrebbe comportato addirittura il divieto al governo di San Pietroburgo di tenere una squadra nel Mar Nero.

In Mediterraneo, al tempo del Risorgimento, l'Inghilterra disponeva delle basi di Gibilterra, di Malta, delle isole Ionie, e dei porti che le potenze minori, Grecia, Turchia, Regno delle Due Sicilie, principati africani, le offrivano, facilitandola nel far pesare la superiorità navale. Alla fine degli anni '50, Londra poteva contare su un controllo sufficiente del bacino orientale, dove alla decadente marina turca andavano sostituendosi le marine mercantili greca, austriaca e italiana; ma nel settore occidentale i rapporti di forza nei riguardi della Francia non la trovavano in posizione favorevole. Decisiva, pertanto, sarebbe stata l'evoluzione della situazione nel settore centrale, dove l'Inghilterra, attestata a Malta ed alle Ionie, si trovava a resistere alle velleità francesi di espansione navale.

La seconda guerra d'indipendenza italiana aveva dato modo alla Francia di avviare nuove dimestichezze in Adriatico, ben al di là di quel Canale di Sicilia che l'Ammiragliato londinese considerava già zona nevralgica. Tuttavia, la fine improvvisa della guerra e gli avvenimenti successivi, i moti e le annessioni, ancora una volta avevano mutato i termini del problema italiano. Ma venne la primavera, la primavera del 1860.

Con l'avvento del gabinetto liberale di Palmerston, poco prima dell'armistizio di Villafranca, l'atteggiamento inglese si era già orientato in senso favorevole alle aspirazioni italiane. Con Garibaldi in Sicilia, Londra si rese conto prima di tutti delle prospettive che si aprivano nel Mediterraneo. La Sicilia, parte integrante di uno Stato unitario italiano che potesse contare sulla Sardegna e su altre basi navali ben disposte, avrebbe potuto costituire un contrappeso o almeno un ostacolo ad ogni velleità francese di modificare nel settore centrale l'equilibrio marittimo mediterraneo. D'altra parte l'Italia – e soprattutto la Sicilia – sarebbero state così vulnerabili dal mare che il potere navale britannico avrebbe potuto sempre esercitarvi una certa influenza o almeno un certo controllo. È noto che questi motivi contribuirono ad orientare, dopo la guerra del 1859, l'atteggiamento inglese favorevole all'unità italiana. Ciò presupponeva, naturalmente, una potente presenza inglese nel Mediterraneo, con possibilità di manovra immediata a ridosso della Sicilia, punto focale di tutto il bacino.

Il 14 giugno 1860 il vice ammiraglio Martin, comandante in capo della squadra di Malta, scriveva all'Ammiragliato che "sarà ritenuto essenziale avere nel Mediterraneo una forza potente come nella Manica", e chiariva che ciò dipendeva da

motivi politici e militari, non commerciali, dato che il porto mercantile non veniva usato completamente. Superati i sospetti che il governo di Torino potesse cedere alla Francia compensi di valenza marittima – Genova o la Sardegna, come insinuavano a Vienna – gli inglesi respinsero la proposta del 25 luglio 1860 di Napoleone III per intervenire nello Stretto di Messina ed imporre un armistizio di 10 mesi tra Garibaldi e i Borboni, da garantire con la minacciosa presenza della squadra francese dell'ammiraglio Tinan e con quella britannica di Malta. Il rifiuto inglese fu decisivo e la mossa francese fallì.

Può darsi che Londra sopravvalutasse la potenza reale della Francia quando appoggiò la nascita del nuovo Stato mediterraneo italiano, ma è certo che in quel tempo la psicosi antifrancese era viva in Inghilterra. Nel novembre 1860 l'ammiraglio Martin, a proposito delle isole Ionie, scriveva: "...sarebbe cosa saggia dare le isole Ionie alla Grecia, od a qualsiasi altra potenza europea, eccetto la Francia. Ma piuttosto che permettere che cadano sotto la Francia, io fortificherei Corfù e la terrei, almeno fino a quando l'Inghilterra non si sia assicurato il possesso di Candia". Pochi mesi dopo sarebbe stato il Primo ministro Palmerston, davanti a un ritorno di voci sulla cessione della Sardegna a Parigi, a dichiarare che "l'Inghilterra si opporrebbe energicamente ad una simile estensione dell'influenza francese in questo mare". Nel marzo 1864 Corfù e le Ionie sarebbero passate alla Grecia.

In questa luce di diffidenza e di ostilità verso la Francia si può leggere, almeno in parte, il famoso telegramma di lord Russell all'Hudson, ambasciatore inglese a Torino, del 27 ottobre 1860 che fu di massimo aiuto al governo sardo: "Il governo di S.M. britannica è costretto a riconoscere che gli italiani sono i migliori giudici dei propri interessi... Dopo gli eventi sbalorditivi cui abbiamo assistito è difficile credere che il Papa e il re delle Due Sicilie possiedano il cuore dei loro popoli. Il governo di S.M. britannica non vede ragione sufficiente a giustificare il severo biasimo con cui l'Austria, la Francia, la Prussia e la Russia hanno bollato gli atti del re di Sardegna. Il governo di S.M. preferisce guardare verso la lieta prospettiva di un popolo inteso a costruirsi l'edificio delle proprie libertà ed a consolidare la propria indipendenza". Tale indipendenza significava, naturalmente, un nuovo problema lungo le frontiere marittime orientali della Francia, che avrebbe dovuto tener d'occhio la nuova vicina perché non diventasse troppo incomoda, con il probabile effetto di attenuare la pressione di Parigi in altre direzioni.

Certo, il nuovo Stato italiano avrebbe dovuto stare al suo posto: soprattutto non doveva cercare di insediarsi a Tunisi. Il motivo era evidente, perché con l'apertura del Canale di Suez rotte di vitale importanza sarebbero passate lungo le coste meridionali della Sicilia. I lavori in corso per il taglio dell'istmo promettevano grandi correnti di traffico e, se l'Italia avesse avuto una posizione preminente nel bacino centrale, avrebbe potuto calamitare forti interessi economici. Posta dalla natura a sbarrare da nord a sud il Mediterraneo, la penisola trovava nella posizione geografica della Sicilia il complemento migliore alle proprie ambizioni. Essa copriva la zona di mare rimasta tra la penisola e l'Africa, lasciando due soli passaggi, lo Stretto di Messina e il Canale di Sicilia, il primo già sotto controllo italiano,

il secondo passibile di diventarlo. Questo passaggio era quello più importante perché di transito normale per le rotte che dall'ovest andavano verso levante e l'imboccatura settentrionale del canale in costruzione. L'Italia nasceva in un momento nel quale il Canale di Suez non esisteva ancora, ma si sapeva per certo che sarebbe esistito di lì a pochi anni, creando una nuova corrente di traffico, di portata forse rivoluzionaria, che avrebbe potuto essere sfruttata anche a vantaggio italiano. In termini di potere marittimo, la posizione geografica chiave era quella del Canale di Sicilia, dove il possesso di Pantelleria, a due terzi di strada per l'Africa, rafforzava la posizione del Regno. Questa posizione sarebbe potuta diventare formidabile col possesso della sponda africana.

La spinta verso Tunisi, a prescindere da altri elementi, appariva quindi conseguenza logica della situazione geografica. Non c'è dubbio però che la mira al possesso di entrambi gli stipiti di quella porta marittima avrebbe incontrato l'opposizione dell'Ammiraglio britannico, il quale non poteva vedere di buon occhio insediarsi la stessa potenza su tutte e due le coste di un medesimo passaggio obbligato. Una tale prospettiva andava considerata preoccupante perfino alla luce della fragilità dell'Italia di allora, perché nel tempo la potenza del paese sarebbe potuta crescere e soprattutto sommarsi a quella di alleati forti. Così, valutando con l'occhio lungo e diffidente dei navalisti inglesi, una causa di frizione poteva venire di là, come quando, nel 1864, la piccola Italia comparve tra le protagoniste navali di una vertenza in Tunisia e si rese conto di non avere alcuna probabilità di mettervi piede, se pure vi avesse pensato, tanto più quando le Marine delle grandi potenze conobbero le possibilità di Biserta.

Ma veniamo a Suez. A partire dall'occupazione francese dell'Egitto (1798-1801) il problema del taglio dell'istmo, tante volte trattato nel passato fin dall'antichità, ritornò attuale e nel 1846 fu costituita una apposita Società di studi. Nel 1854, e poi in forma definitiva nel 1856, il viceré d'Egitto, Abbas Said, uomo di cultura francese, concesse il permesso per la costruzione del canale a Ferdinand de Lesseps, malgrado l'opposizione britannica, che riuscì a ritardare di 2 anni la ratifica della concessione da parte del Sultano di Costantinopoli e si articolò anche nella proposta di una ferrovia alternativa.

Questa opposizione nasceva da motivi diversi. Ne citiamo tre, ai quali si possono riportare tutti:

— la potenza dominante è portata a sostenere lo *status quo ante*, vale a dire a conservare e difendere la posizione che le dà vantaggio. La lunga rotta del Capo di Buona Speranza, attraverso un'esperienza di secoli, aveva favorito gli inglesi nei rapporti con l'India e l'Oriente asiatico. Su quella rotta le marine militare e mercantile britanniche avevano dispiegato nel passato tutta la loro capacità di potere marittimo e tenuto a distanza la concorrenza. L'apertura di una nuova strada marittima rischiava di rimettere in discussione elementi, anche essenziali, della precedente situazione favorevole;
— era incominciata la fase più concitata della corsa imperialistica alle colonie, quello che più avanti sarebbe stato definito il *big game*, il grande gioco a monopoli

sulla faccia della terra. Tradizionali protagoniste erano le due grandi potenze navali dell'Europa occidentale, Francia e Gran Bretagna, sempre di fronte e sempre in concorrenza in ogni angolo del mondo. La Francia si affacciava sul Mediterraneo, la Gran Bretagna no: chi sarebbe stata più favorita dal cambiamento?

— tutta la promozione dell'impresa, come i lavori di scavo, erano in mano francese, il che esasperava le diffidenze e le paure di Londra, dove non infrequentemente dichiarazioni ed iniziative provenienti da Parigi venivano accolte con preoccupazione e giudicate di taglio aggressivo.

Il successore di Abbas Said, Ismail, salì al potere nel 1863 e durante il suo viceregno fu inaugurato il Canale di Suez — 17 novembre 1869 — con una processione di navi in testa alla quale procedeva lo *yacht* imperiale francese, l'*Aigle*, con l'imperatrice Eugenia a bordo. Anch'egli uomo di cultura francese, Ismail si rendeva conto delle nuove esigenze dell'Egitto e delle nuove prospettive aperte dal Canale. Ma l'ambizione gli fece velo, impedendogli di considerare con sufficiente realismo le possibilità del paese e la sua situazione finanziaria. Nel 1866 raddoppiò il tributo dell'Egitto al Sultano, che l'anno seguente lo nominò Khedivé, ossia in pratica Viceré ereditario, dando così maggior lustro alla dinastia, la quale, di origine albanese, era considerata turca dagli egiziani. Ismail condusse all'interno una politica di modernizzazione, con nuove leggi ispirate al codice napoleonico; all'esterno cercò di espandersi verso sud e soprattutto nel Mar Rosso, avendo compreso la nuova valenza strategica di tale bacino dopo l'apertura del Canale. Ma queste operazioni, per le quali aveva utilizzato anche ufficiali americani, non ebbero successo ed aggravarono una situazione finanziaria già difficile. Il Khedivé aveva ereditato un debito di 3 milioni di sterline da Abbas Said, cumulandovi poi i passivi derivati dalle sue iniziative di politica estera e militare e dalla sua prodigalità personale. In breve, arrivò alla bancarotta.

Il governo britannico, dopo essersi inutilmente opposto alla realizzazione del Canale, aveva cercato di correre ai ripari come gli era possibile ed aveva investito a Malta, secondo quanto suggeritogli dal Comandante della *Mediterranean Fleet*, ammiraglio Martin, per rafforzare le difese della base navale e gli impianti marittime dell'isola. Ma, naturalmente, simili misure costituivano la risposta possibile, non la risposta adeguata alla nuova realtà commerciale e strategica che l'apertura del Canale avrebbe prodotto.

Intanto la Francia, dopo la guerra con la Prussia del 1870-1871, aveva visto il tramonto del secondo impero e la nascita della terza repubblica, in un quadro interno agitato e contraddittorio che certo non favoriva una attenzione particolare per la politica navale. La Marina non era stata battuta durante il conflitto, a differenza dell'esercito, ma la sua superiorità si era dimostrata inutile: in più, aveva anche deluso, perché ai piani baldanzosi di sbarcare in Danimarca un corpo d'esercito che avrebbe dovuto marciare su Berlino era seguita l'inazione, propiziata da ritardi organizzativi e soprattutto dalla sequela delle sconfitte terrestri.

In Italia, gli anni '70 videro il fallimento dell'immatura aspirazione ad una espansione strategica verso Valona e la costa adriatica di fronte alla Puglia, come pure di altre velleità di approccio in direzione del Levante. In realtà, l'isolamento politico del paese in campo internazionale e l'inadeguatezza dello strumento militare marittimo rendevano priva di senso ogni intenzione espansiva. Nell'aprile 1873 il ministro della Marina, Riboty, avvertì che la debolezza della flotta si proponeva come un pericolo non solo per Roma, ma anche per gli eventuali amici che avesse avuto; e una tale constatazione non li avrebbe incoraggiati a diventarlo. Malgrado l'*exploit* imprevisto del *Duilio*, questa nave non era una flotta, e il governo italiano si trovò regolarmente impantanato nella incompatibilità tra le possibilità e le aspirazioni che aveva. Tra queste non c'era il Canale di Suez, per il quale oltre tutto — come per tutto il bacino orientale — la base di Spezia della flotta italiana, così periferica rispetto alla rotta Gibilterra-Levante, appariva scarsamente vocata a sostenere un impegno navale.

All'inizio degli anni '70 ci fu una pausa nella spinta verso la dominazione coloniale: la prevalente teoria del libero commercio consentiva l'accesso a gran parte del globo, la ricchezza cresceva abbastanza rapidamente, almeno fino alla crisi economica mondiale innescata nel maggio 1873 dal crac finanziario di Vienna. In quel tempo Bismarck dichiarava che nessuna colonia valeva le ossa di un granatiere di Pomerania, la Francia si dibatteva nel disordine conseguente alla disfatta, oltre la Manica il partito di Gladstone affermava che l'Inghilterra era giunta al limite della sua espansione mondiale.

Ma le elezioni del 1874 riportarono al potere in Inghilterra Benjamin Disraeli e gli diedero modo di affermare le sue visioni "imperiali". E in Egitto, con la piega che avevano preso le cose, si presentò una occasione favorevole. Il nuovo Primo ministro comprò per 4 milioni e 80 mila sterline tutte le azioni del Khedivé nella Compagnia del Canale di Suez: erano 176 602 su 400 000, di cui 207 000 appartevano alla Francia e 16 398 a privati. In questo modo il governo di Londra che, nel decennio precedente, non aveva voluto sottoscrivere neanche un'azione, si trovò dal 25 novembre 1876 a disporre di una quota importante della Compagnia. Assieme ai francesi, i britannici assunsero il controllo delle finanze egiziane in modo sempre più penetrante, finché il 26 giugno 1879, dopo un vano tentativo del Khedivé di liberarsi degli anglo-francesi che avevano esteso il controllo anche alle sue proprietà personali, il Sultano nominò il figlio di Ismail, Tewfik, come successore.

Ma l'acquisto delle azioni egiziane si inquadrava, sia pure come l'azione più importante, in una manovra di rilancio che il governo britannico in quegli anni conduceva con decisione su diversi scacchieri, al fine di recuperare il terreno perduto nel passato. La regina Vittoria veniva proclamata a Delhi imperatrice dell'India e nel 1878 l'Inghilterra procedeva all'occupazione di Cipro, mediante la curiosa formula dell'affitto sancita nel trattato di alleanza difensiva con la Turchia.

In questo modo Londra ritornava ad essere la potenza marittima dominatrice nel Mediterraneo, dove la sua catena di basi si completava con l'isola di Cipro,

valida come elemento di interdizione contro eventuali tentativi russi di sboccare al di qua degli Stretti e come copertura a nord est degli interessi britannici sul Canale di Suez, sempre più evidenti e pronunciati. E infatti, sia pure con gradualità, il traffico marittimo per l'Asia, che nel 1868 aveva visto 9600 navi per 7 300 000 tpl doppiare il Capo di Buona Speranza, incominciava ad avviarsi anche per la rotta più breve del Canale e del Mar Rosso. Al tempo stesso gli inglesi potenziavano la flotta e la loro presenza navale in Mediterraneo, in attesa che il controllo sull'Egitto divenisse completo.

L'occasione venne presto. Nel 1882 l'Egitto fu scosso da una rivolta nazionalista e xenofoba. In maggio, le flotte britannica e francese si presentarono davanti ad Alessandria, ma l'iniziativa britannica andò ben oltre la dimostrazione navale. Londra prospettò a Parigi e a Roma la possibilità di uno sbarco congiunto, ma i due governi declinarono la proposta. La Francia aveva appena messo piede, un anno prima, a Tunisi, insediandosi sulla costa meridionale del Canale di Sicilia; l'Italia, disillusa e umiliata, restava bloccata sulla sponda settentrionale e doveva cercare in altre direzioni qualche sostegno internazionale. L'una e l'altra, per motivi diversi, avevano bisogno di digerire la vicenda tunisina, destinata certamente ad influire sugli equilibri navali del bacino occidentale.

Così l'11 luglio 1882 la squadra britannica bombardò i forti costieri egiziani. Seguirono sbarchi ad Ismailia ed a Tel-el-Kebir, da dove in settembre gli inglesi raggiunsero il Cairo. Arabi pascià, il capo della rivolta, fu deportato a Ceylon, mentre il Khedivé Tawfik ritornava con un governo filo-britannico. Il controllo duale anglo-francese sulle finanze egiziane terminò l'11 gennaio 1883 e i britannici, rimasti soli, avviarono una sorta di concordato per il debito. Il 30 novembre successivo, con soddisfazione di quegli ambienti armatoriali che avevano sempre contrastato l'opposizione del governo inglese al Canale, fu firmato a Londra un accordo, in base al quale i rappresentanti britannici nel *board* della Compagnia che gestiva il Canale di Suez salivano da 3 a 10, contro 22 francesi.

La contromanovra britannica si era così conclusa, per quella fase storica. La rotta giugulare dell'impero — quella che dalla madrepatria, attraverso il Mediterraneo e Suez, portava all'India — era saldamente in mani inglesi. A Lisbona, a Gibilterra e a Malta, tale itinerario era difeso da puntelli importanti, senza che una sola potenza marittima potesse dominare dalle due sponde il punto critico del Canale di Sicilia, e questo comportava la possibilità, per gli inglesi, di appoggiarsi, a seconda delle circostanze, ai francesi od agli italiani, assai improbabili alleati tra loro. Con l'acquisto di Cipro e delle basi egiziane, poi, la Marina britannica si assicurava il dominio del bacino orientale, si procurava un antemurale a ridosso della Turchia utile per la difesa del Canale e per integrare le amiche isole greche nell'azione di controllo dei mari prospicienti gli Stretti e conseguiva la facoltà di muovere e di concentrare per via interna — attraverso il Canale — le proprie forze, facendole gravitare dove più lo esigeva il momento politico o strategico: nel Mediterraneo, nel Mar Rosso ed oltre, verso il Mare Arabico e l'Oceano Indiano.

L'assestamento della posizione navale britannica nel Mediterraneo coronava il trionfo dell'Inghilterra vittoriana, ed è significativo che la celebrazione della conquista di un grande impero coloniale, di cui l'India era il cuore, andasse di pari passo con la celebrazione del potere marittimo che aveva reso possibile quella conquista e la garantiva nel tempo. Nel decennio successivo Kipling avrebbe orgogliosamente cantato le glorie di quel potere nella "canzone dei sette mari", sui quali, secondo l'espressione di uno dei massimi esponenti della famiglia reale, prosperavano i commerci dell'Inghilterra, navigavano le navi dell'Inghilterra, garrivano al vento le bandiere dell'Inghilterra.

Dal canto suo la Francia si procurava subito compensi nei mari lontani, tra il 1883 e il 1885, in Indocina, a Gibuti, in Madagascar. La terza Repubblica aveva i suoi problemi in patria, essendo state perdute Alsazia e Lorena, ma se vestiva di crespo nero la statua di Strasburgo a place de la Concorde e affidava alla letteratura della "revanche" la missione di ricordare, non perdeva un colpo nella gara imperialistica di nuovo scatenata sugli scacchieri mondiali e rafforzava la propria Marina. Le spese per le costruzioni navali che, al tempo della guerra franco-prussiana, stavano per la Francia nel rapporto di 1:3 nei confronti dell'Inghilterra (412 000 sterline a fronte di 1 330 000), si erano più che triplicate verso il 1878-1879, raggiungendo il livello di un milione e mezzo di sterline, tante quante ne spendeva l'Ammiragliato londinese. Nei sei anni successivi gli stanziamenti francesi per il viglio militare si tennero al passo con quelli britannici, contribuendo ad aumentare la diffidenza tra le due talassocrazie occidentali.

Nel quadro della politica internazionale europea, una simile diffidenza che era l'anticamera della tensione, certamente non dispiaceva a Berlino, ma a Roma non potevano risultare gradite le conseguenze dirette del rafforzamento della flotta francese.

Come noto, l'Italia incontrava fatica a sostenere una propria politica coloniale. Uno dei motivi importanti era la debolezza della Marina militare, che aveva indotto nel 1872 alla pubblicazione della celebre e catastrofista "Battaglia di Dorking", in reazione a chi era giunto a proporre in Parlamento, dopo le delusioni del 1866, addirittura l'abolizione della flotta. Era seguito un certo risveglio navale, ma l'attenzione nazionale sui problemi marittimi si affievolì di nuovo, tanto che il 24 febbraio 1880 comparve sul "Messaggero" un trafiletto intitolato *È utile la Marina?*, nel quale all'interrogativo veniva fornita la seguente risposta: "Io dico di no. Dirò un'asineria, e non sarebbe la prima, ma è un'asineria appoggiata dai fatti".

In effetti, che si trattasse di una "asineria" si vide presto, e la riprova era davvero appoggiata dai fatti. La superiorità navale francese non solo contribuiva a limitare le prospettive coloniali di Roma, ma costituiva una minaccia diretta alla sicurezza delle città costiere italiane del versante occidentale. Le manovre navali del 1883, svoltesi sul tema di una invasione marittima nemica sulle coste della Campania, avevano confermato la concretezza dei timori esistenti. Né poteva essere

elemento di rassicurazione il fatto che la stampa specializzata, specie francese, si dilettasse in quegli anni a trattare l'argomento di una invasione sulle coste occidentali della penisola, discettando sulle modalità e sul luogo più convenienti allo sbarco. Ed anche se l'addetto navale italiano a Parigi, dopo avere assistito alle manovre della flotta francese del 1884, riteneva che non ci fosse molto da imparare e criticava la qualità delle navi, la differenza, in termini di potere navale, era pur sempre rilevante a favore della Marina francese. Tenuto conto della propria inferiorità e dell'estensione delle coste da proteggere, la Marina italiana era costretta ad inseguire costantemente strategie difensive, anche quando — come nel caso delle manovre del 1885, condotte dalla base della Maddalena — si sarebbe potuto pensare a propositi più ambiziosi: in realtà l'obiettivo restava confinato ad una certa copertura avanzata sulla rotta di un attacco nemico. D'altronde va ricordato che, secondo i dati del *Lloyd Universal Register*, all'inizio del 1886 la Francia disponeva di 410 unità navali da guerra contro 175 italiane: la flotta francese contava 44 corazzate d'altomare — di cui 7 oltre le 10 000 t di dislocamento — e 21 corazzate guardacoste, 3 incrociatori corazzati, 123 torpediniere, 148 corvette e simili, 45 trasporti; la Marina italiana poteva contrapporre 21 corazzate, 8 incrociatori corazzati e 92 torpediniere. Né vi era da aspettarsi remore da parte del possibile nemico. Nel febbraio 1887 l'ammiraglio Aube, ministro francese della Marina, ebbe con l'addetto navale italiano, C.V. Mirabello, un colloquio nel corso del quale si lasciò andare a continui paragoni tra le unità francesi e quelle italiane. "Tutte queste sue considerazioni di offesa" — scriveva il Mirabello — "contro un nemico taciuto ma facile a comprendersi, mi spinsero a chiedergli se egli trovasse umanitario e logico aggiungere agli orrori della guerra l'attacco di città e centri di popolazioni indifese sparse lungo le coste avversarie. Rispose che nessuna considerazione varrebbe a smuoverlo da portare la distruzione ovunque, non solo ma che se egli, comandando la squadra, ricevesse dal suo governo ordini in contrario, prenderebbe sulla sua responsabilità di disubbidire".

Era un'inquieta pace quella che allora viveva sul mare l'Italia, ancora troppo sola malgrado il patto della Triplice. Era evidente che Roma avrebbe dovuto cercare una soluzione nuova ai propri problemi marittimi ed una migliore copertura internazionale alle aspirazioni in Mediterraneo. Dal tentativo di trovarle nacquero il primo rinnovo della Triplice e gli accordi mediterranei del 1887. Il rinnovo dell'alleanza fu accompagnato da due distinte intese: la prima con l'Austria garantiva lo *status quo* in Adriatico e nei Balcani e non faceva parola del Mediterraneo, la seconda con la Germania prevedeva che, se l'Italia avesse ritenuto di dover intraprendere azioni estreme contro Parigi in reazione a tentativi di espansione a Tripoli o in Marocco, "lo stato di guerra che ne seguirebbe tra la Francia e l'Italia costituirebbe *ipso facto*, su richiesta dell'Italia ed a carico comune dei due alleati, il *casus foederis*". Ma obiettivo primario italiano, specie nel momento di particolare tensione con la Francia, seguito alla denuncia dell'accordo commerciale (dicembre 1886), era di acquisire la potenza navale britannica nel Mediterraneo a difesa delle proprie coste: questo era anche il suggerimento di Bismarck.

Il 12 febbraio 1887 furono scambiate tra Roma e Londra le note costitutive dell'accordo, ma la nota britannica usava dizioni caute e meno impegnative di quella italiana. L'interesse inglese ad una cooperazione con l'Italia in tutto il Mediterraneo era legato alla volontà di mantenere il vantaggio offerto alla flotta britannica dalla situazione in atto ed eventualmente di consolidarlo. Londra doveva fronteggiare nel Mediterraneo la spinta russa ad est e quella francese ad ovest, l'una e l'altra tendenti a modificare uno stato di fatto che vedeva il predominio strategico della *Mediterranean Fleet*, libera da impegni stretti di difesa territoriale e quindi del tutto disponibile come strumento di politica: la posizione navale britannica, articolata sul sistema Gibilterra-Malta-Cipro-Egitto, poteva ricevere, con la disponibilità dei porti italiani e la collaborazione della Marina italiana, un ulteriore rafforzamento. Questo però non doveva essere pagato con impegni politici e militari troppo pesanti, per cui l'intesa anglo-italiana, fin dalla sua nascita, venne ad assumere un valore alquanto elastico: secondo Roma più cogente, secondo Londra no. L'Italia apriva i propri porti alla flotta inglese, ma non ne otteneva l'impegno automatico alla difesa del litorale e delle città marittime, a meno che questo non rientrasse, nel momento in cui si fosse profilata la minaccia, negli interessi britannici. Questa posizione fu riconfermata in agosto quando Crispi, ansioso di stringere più chiaramente i reciproci impegni, propose una convenzione militare a lord Salisbury; questi fu molto cortese, affermando tra l'altro che "ove si presentasse l'occasione egli sarebbe stato fiero della cooperazione dell'esercito italiano", ma non aderì, sostenendo che le tradizioni e la costituzione inglese non glielo consentivano, non essendovi pericolo immediato di guerra. L'accordo di febbraio incentivò peraltro una certa collaborazione italo-britannica in campo navale: scambi di informazioni e notizie, contatti. Ma il problema marittimo italiano non ebbe la soluzione sperata. Ed è significativo, in proposito, che neanche un anno dopo si verificasse un forte allarme in Italia – la "paura navale del 1888" – a causa di una concentrazione a Tolone della flotta francese, comprese unità dell'Atlantico.

Dal punto di vista di Londra, invece, l'accordo veniva a rafforzare una posizione strategica nel Mediterraneo che nel controllo di Suez possedeva una chiave di valenza decisiva. La successiva intesa con la Spagna del 4 maggio, mentre aveva un valore marginale rispetto alla situazione dell'Italia, per gli inglesi assumeva un ruolo complementare, ma ben definito. Essa costituiva un anello di congiunzione tra lo schieramento marittimo mediterraneo della flotta britannica e dei suoi amici e il dispositivo navale atlantico controllato dalla Gran Bretagna, che si avvaleva, nel quadro della "politica della costa", anche dell'aiuto portoghese: Lisbona e Londra avevano rinnovato nel 1873 il trattato d'alleanza stipulato cinque secoli prima.

Così la Gran Bretagna, manovrando la presenza *in being* della flotta del Mediterraneo, si assicurava una serie di appoggi per il mantenimento di una situazione favorevole nel bacino occidentale. Ciò era diretto a penalizzare la sola potenza che appariva in quel momento capace di tentare una qualche operazione nei confronti del Marocco o della Tripolitania: la Francia, l'eterno avversario che gli inglesi

avevano avuto di fronte da quasi tre secoli su tutti i mari del mondo. Ma a fronte dell'impegno italiano – inevitabilmente totale per la questione assillante della difesa delle coste – il governo inglese si riservava fin dall'inizio il diritto a opportuni "distinguo", come risulta già dalla lettera di Salisbury alla regina Vittoria del 5 febbraio 1887: "Questo paese non può promettere il proprio aiuto a un altro paese fino a che non si conosca quale sia il *casus belli*... noi non potremmo prendere parte, in alcun caso, a una guerra aggressiva contro la Francia. D'altra parte l'Inghilterra ha un grande interesse a che né la Francia né la Russia estendano il proprio dominio sulle rive del Mediterraneo, dell'Egeo o del Mar Nero e sarebbe disposta a cooperare di cuore con l'Italia a tal fine".

La già formidabile posizione navale britannica riceveva inoltre, col punto III della nota italiana del 12 febbraio 1887, un ulteriore appoggio, dichiarandosi pronta, l'Italia, ad appoggiare l'opera della Gran Bretagna in Egitto. In cambio, il Governo di Londra si impegnava a difendere i propri interessi lasciando le coste nordafricane "nelle mani in cui ora si trovano"; nulla vi era però di automatico e il carattere della cooperazione concreta, che sarebbe dovuta arrivare "dall'intimo accordo ed armonia" stabiliti con Roma, doveva essere deciso "in relazione con le circostanze del caso".

Il sistema di accordi mediterranei fu completato con l'intesa del dicembre 1887, che copriva il settore orientale e in particolare gli interessi britannici sugli Stretti e in Egeo, coinvolgendo il governo di Vienna. In quell'area, la protezione garantita alla Turchia era ovviamente diretta contro la Russia, sospettata di intenzioni aggressive per uscire dal confinamento nel Mar Nero: una sua spinta verso il Mediterraneo, se avesse avuto successo, avrebbero diminuito il valore politico e militare delle posizioni britanniche a Cipro e in Egitto, le quali invece, nella cronica situazione di debolezza nella quale versava la Turchia, mantenevano un significato determinante sia in relazione alla copertura del Canale di Suez, sia in relazione all'influenza inglese nel Levante. In proposito, con l'accordo di dicembre anche l'Austria-Ungheria pagava un prezzo a Londra, ma riceveva un appoggio che si estendeva fino alle coste del Mar Nero. L'Italia, a sua volta, forniva al sistema di intese tutto il sostegno di cui era capace, ma in cambio non otteneva nulla che non avesse già, dal momento che l'Adriatico era già stato inserito e nell'accordo con Vienna per il rinnovo della Triplice e nell'intesa con Londra di febbraio. D'altra parte Roma non avrebbe potuto tentare niente di diverso o di più. Legata ad una alleanza importante, ma caratterizzata da una potenza militare terrestre, in condizioni di strutturale svantaggio marittimo rispetto alla Francia, l'Italia non poteva che ricercare l'aiuto, comunque e senza possibilità di imporre condizioni, della Marina britannica. Prima della fine del secolo, infatti, i governi italiani cercarono ripetutamente di ottenere da Londra un impegno più soddisfacente per loro, ma con sempre minore successo: gli inglesi vollero tenere sempre le mani libere perché, come aveva detto Salisbury nell'agosto 1887, "la politica è mutevole come il clima di queste isole".

RISING SUN IN THE MEDITERRANEAN
THE SECOND SPECIAL SQUADRON, 1917-1918

YOCHI HIRAMA

Scholars such as Julian Corbett and Henry Newbolt are famous for their great achivements in the field of naval history of the First World War, but except for Paul H. Halpern's *A Naval History of World War* and Ian Nish's *Alliance in Decline*, only a few studies of the First World War history in English have paid attention to the Japanese role, especially of the naval actions in the Mediterranean. Even the work of Halpern, which presents in full detail the naval history in World War I, makes only a few references to the Japanese naval activities in the Mediterranean. This paper deals with the Second Special Squadron which was despatched to the Mediterranean. The object is to examine what the Japanese Navy did in the Mediterranean and how their activities were assessed, why the Japanese Navy hesitated to send large ships (Battleships and Battle Cruisers) to the European waters and why destroyers were applied in the Mediterranean, and to consider what they accomplished in diplomatic terms.

Japan's Entrance into the War and limitation of the Operational Area

Great Britain and Japan had been allies since 1902, and the Japanese Navy was predominant in the Far East at that time. The First World War began on 28 July 1914, and the British ultimatum to Germany expired at midnight on August 4. At the begining, Japan's entrance to the War was not welcomed, and by the nature of the Anglo-Japanese Alliance, there was no obligation for Japan to automatically join in hostilities even if Britain declared War. On 3rd August 1914, British Ambassador Sir Conyngham Greene visited Minister of Foreign Affairs, Kato Takaaki, and showed him the telegraph which said "Sir Edward Grey did not think that the interests dealt with by the Anglo-Japanese Alliance would be involved, nor did he think it likely that His Majesty's Government would have to apply to the Imperial Japanese Government under the terms of that Alliance" (1). Acknowledging this British intention, the Japanese Government declared neutrality on 4th August. However, Japan added that in the event that "Great Britain becomes involved in the general conflagration and the object of the treaty of alliance between Japan and Great Britain is placed in jeopardy, the realization of which events the Imperial Government sincerely wish not to take place, Japan will be obliged to take those steps necessary for the preservation of the object of the treaty" (2).

Nonetheless, on the 3rd, Grey approached Japan by way of precaution that "if hostilities spread to the Far East and an attack on Hong Kong or Weihaiwei were to take place, we should rely on their support" [3]. While, as Grey hoped the Far East would remain out side of the War, on 4 August, he told Japanese Ambassador in London, Inoue Katunosuke that Britain should avoid, if it could, to draw Japan into any trouble [4]. But on 7th August, Grey reversed his first proposal and Ambassador Greene brought a most urgent message to Minister Kato which said, "It is most important that the Japanese fleet should, if possible, hunt out and destroy the armed German merchant cruisers who are now attacking our commerce" [5]. But, after transmitting this message, Grey again changed his attitude, and attempted to keep the Far East out of the war, as the dominions of Australia and New Zealand, the Netherlands East Indies and the United States did not welcome the participation of Japan into the war. Grey expressed his concern on the 9th, and relayed to Ambassador Inoue on the 10th via Greene. He said to Minister Kato that war in the Far East would trigger disturbances in China and spread to all East Asia, thus dealing a heavy blow to British trade, and he requested Japan to refrain until further instruction [6].

But on the 10th in London, Grey also requested Ambassador Inoue to cancell invoking action under the Treaty to avoid international trouble and disturbance of trade in China [7]. While in Japan, the Okuma cabinet had already decided on 8th to give an ultimatum against Germany following the first British request of 7th August. The cabinet by this time had reported to Emperor Taisho and had received his approval to declare the ultimatum to Germany. Minister Kato strongly opposed the British cancellation because it would evertürn the decisions already made, and, the cabinet would be put in an "extremely embarassing position". After several negotiations, Grey finally conceded on 11th August for Japan to send the ultimatum to Germany, but on condition that the theater of operations be confined to the German leasehold on land and the neighbouring China Seas [8]. Furthermore on the 12th, Grey handed over an Aide-Memoire to Ambassador Inoue, in London, that "Japanese action will not extend beyond the Asiatic waters westward of the China Seas, nor to any foreign territory with the exception of territory on the Continent in Eastern Asia which is under German occupation [9]. Ambassador Inoue insisted that the Japanese Navy must protect her merchant ships on the high sea, and should the German Eastern Squadron retreated to the German Pacific Islands, the Japanese Navy would persue them. Such a limitation would be unrealistic in naval operations [10]. But, on the 14th August, Grey asked that Japan should give assurances to other nations such as Australia, the United States, the Nertherlands and others of its geographic areas of operations, since these countries always held the misapprehension that Japan had territorial ambitions, and to announce that Japan had no intention of seizing German Islands in the Pacific in any form [11]. Due to these British concerns and proposals, Prime Minister Okuma Shigenobu declared, at the meeting of All Japan Comercial Assembly that

"Japan has no intention of seizing German Islands in the Pacific[12]. But on the same day, in London, without giving notice to Japan, the British Government on its own informed the press that the action of Japan would not extend to the Pacific Ocean beyond the China Seas, except in so far as it may be necessary to protect Japanese shipping lines in the Pacific, nor beyond Asiatic waters westward of the China Seas, nor to any foreign territory except territory in German occupation on the Continent of Eastern Asia[13].

British requests for naval assistance

Request concerning the Pacific and Indian Oceans

Having asked Japan for geographical limitation, however, the British Navy, recognized their lack of naval power in the Pacific and in the Mediterranean. They reversed their policy and requested Japan to despatch naval forces to European waters outside of the original geographical limitation on the 13th August. The British Navy asked the Japanese naval assistance attaché, Captain Abo Kiyotane, to deploy the cruiser *Izumo* which had been dispatched to Mexico, to head for Esquimalt to protect the coast of North America[14]. Then on 2nd of September, Grey sounded out Ambassador Inoue as to whether the Japanese Government would be disposed to send a division of their Navy in order to cooperate with the Allies Navy primarily in the Mediterranean and ultimately in the decisive theaters to cope with the Turkish and the Austrian battleships, the German cruiser *Goben* and the light cruiser *Breslau* in the Mediterranean[15].

To this requirement, Minister Kato explained to the British Ambassador Greene, on 9th September, that Japan could not afford to split its naval force to the European waters because its operations in Tsingtao and in the Pacific Ocean were being carried out, and since the Imperial Naval vessels were designed mainly for home defence, it was almost impossible to gain the approval of public opinion to send naval forces to Europe[16]. Two months after the first request, on 4th November 1914, Britain again extended its request for the Japanese Army to head for Europe and the Navy to the Dardanelles, because of Turkish participation in the war. Greene handed a private "most secret" message from the First Lord of the Admiralty, Winston S. Churchill, to the Minister of the Navy, Vice Admiral Yashiro Rokurô, asking for naval assistance, "as Tsingtao will be taken and the German cruisers will probably be destroyed, we hope early in the year to be strong enough to increase the severity of our naval pressure on the Germans by entering the Baltic". On this proposal, at the conversation with Kato, Greene offered the advantages to Japan of a more powerful voice at the peace conference, if Japan concurred to this proposal[17].

These incoherent and conflicting approaches by the British created strong arguments and deep distrust within the Japanese Navy that the British had limited Japanese naval activities in the China Sea at the begining of the war. The Navy

Minister Yashiro relayed his negative opinion to the Foreign Minister that if main forces were despatched to the European waters, the Navy could not secure national defence against "the second enemy (the United State Navy)". Secondly Japan would lose diplomatic power if she lost her main battleships. Thirdly, the Navy Minister was concerned about the enormous costs for overseas campaign. Chief of the Naval General Staff, Vice Admiral Shimamura Hayao shared the opinion that Japan should avoid the risk of losing naval power for home defence against possible United States threat, and moreover that the British request was not covered by the Treaty [18]. While the Japanese Navy was debating, Churchill sent the following proposal on 15th November to the Japanese Navy Minister Shimamura that; firstly, Japanese Navy can make whatever dispositions of their squadrons and ships in the Australian waters, since the British Navy will allow their own squadron to be concentrated in the search for the *Scharnhorst* and *Gneisenau* and to pursue them. Secondly, such dispositions of Japanese naval vessels in the Australian archepelago will prevent the return to the Pacific of the German Squadron from the coast of Chile, and also afford protection to the trade of Japan and Great Britain throughout the Indian and Pacific Oceans; thirdly, as these operations will not fully occupy the naval forces of Japan, we ask whether the Japanese Government and Admiralty would find it agreeable to send a squadron to the Dardanelles to blockade the German-Turkish fleet there. If any vessels employed in the lastnamed operation, we should of course be willing to indemmify the Japanese Government, and all facilities for fuel, supplies and docking will be afforded by us free of cost to any vessels employed in European waters [19].

On 18th November, the Japanese Navy replied to the British Naval Attaché, Captain Edward H. Rymer, that the first and second requests were approved and that details would be decided by both admiralties. But with regard to the third, it should be considered not by the naval authorities, but by the Government. The definite answer would be given later by the Imperial Government after considerations [20]. Then on the 25th November, Foreign Minister Kato officially declined Britain's third request through a Memorandum. He repeated in the Memorandum that, "the Imperial Navy is, as the British Ambassador is well aware, organized with the main object of defending the Empire against foreign invasion and of securing Japan's position in East Asia. The despatch of a force strong enough to render the effective assistance as desidered by British Admiralty would seriously weaken the national defence". "Moreover, the presence of the Japanese main fleet in these waters being a strong factor of guarantee of peace in East Asia, its removal to the theatre of War in Europe would render it exceedingly difficult to meet with any emergency that may arise in East Asia, and to carry out completely the obligations imposed upon us by the articles of the Anglo-Japanese Alliance. In view of these considerations, the Imperial Navy extremely regrects that it is unable to meet the wishes of the Great British Admiralty [21].

Britain persisted and continued to solicit the assistance of Japan. On 18th December, unofficially, the British Navy sounded out the Japanese Naval Attaché Rear Admiral Oguri Kosaburô about sending battlecruisers to the Mediterranean. But, Admiral Oguri replied that he could not comply since it was not a matter for naval authorities but for the Governments to talk it over [22]. Again, on the 13th January 1915, Ambassador Greene sounded out Foreign Minister Kato on this matter. However, Greene could not obtain any concession from him [23].

Request concerning the Mediterranean

Subsequently, there was no request from Britain for over a year. But, as German naval effort had been concentrating on commercial raiders, on 2nd February 1916, the British Admiralty communication to its Foreign Office: "The presence of a flotilla of Japanese destroyers in those waters would be of the greatest value in view of the present demand for Allied vessels of this type. Tentative enquiry has, from time to time, been made of the Japanese naval attaché as to whether his Government would be likely to accede to a request for a flotilla of destroyers to be sent to the West, but no indication has been given that the Japanese Government are considering the matter... It would not be necessary to specify the Mediterranean as their destination, since they could, if preferred, be employed in home waters, thus releasing others for the Mediterranean. My Lords quite appreciate that it may, on political grounds, be thought inadvisable to solicit the Japanese Government for naval assistance in the West, but the practical necessities of the naval situation make it necessary to ask that the suggestion should be seriously considered [24].

Having received the above notification on the 4th February, Grey informed Inoue of the present situation of the Royal Navy, and then asked quite informally if they could obtain the agreement of the Japanese Government to despatch destroyers to the Mediterranean. Grey also telegraphed the British Ambassador in Tokyo the purport of the Admiralty's request that they understood that the Japanese Government would not be justified in risking the loss of battleships by mines or submarines at so great a distance from Japan. But they might be prepared to consider the use of a flotilla of destroyers, which presumably involved much less risk to the strength of the Japanese fleet [25]. However, on 8th February, because of the rapidly growing danger from German naval raiders at large from the Atlantic to the Indian Ocean [26]. The British Admiralty changed the proposing area of the Japanese Naval operation from the Mediterranean to the Indian Ocean, in order to protect the transport route between Australia and asked for Aden and destroyers to assist in patroling the Maracca Strait [27]. In reply, Minister Ishii Kikujirô proposed the following conditions to Ambassador Greene if they were to comply with the British request; firstly, the admittance of Japanese immigrants by Australia and New Zealand, secondly, the Australian Government's agreement to sign the Anglo-Japanese Commercial Treaty, and thirdly, the repeal of restric-

tions which prevented Japanese medical doctors from practising in the British colonies [28].

In addition, on the following day, Foreign Minister Ishii wired a firm instruction to the Japanese Ambassador in London that he should convey to the British Government that the agreement to provide the naval assistance requested would not be passed in the Diet unless Britain accepted Minister Ishii's proposal [29]. Negotiations were continued on the 21st February, 17th and 23rd March. In view of Grey's efforts, Ishii finally instructed Inoue on the 26th March to inform Grey that the Japanese Government was prepared to comply with Britain's request [30]. On 30th March, the Japanese Navy ordered two cruisers (*Tushima* and *Tone*) and four destroyers to patrol in the Indian Ocean and the Maracca Strait and Java Sea [31].

Request for the Mediterranean

There was no further request for Mediterranean aid until December 1916. But after the Battle of Jutland, German naval efforts concentrated more and more on submarine warfare. From this change of German naval operation by December, Allied ships were being lost at the rate of 300 000 tons per month. Due to this serious situation, the British Admiralty submitted a request to Japan to send two light cruisers from the Sixth Squadron stationed at Singapore, to the Cape of Hope and flotillas of destroyers to the Mediterranean [32]. Upon receiving this request from the Admiralty, Grey instructed Greene to sound out the Japanese Government. Greene visited the Foreign Minister Motono Ichirô on 11th and Minister of the Navy, Admiral Kato Tomosaburô on 15th January 1917, and he inquired if Japan could despatch cruisers to the Cape of Hope and destroyers to the Mediterranean. To this request, opinions in the Imperial Navy were divided. One was in favour of positive policy, asserted by Rear Admiral Akiyama Saneyuki, who had recently returned to Japan from his trip in Europe. He emphasized the importance of cooperation and he insisted that Japan must accept British request. If Japan could contribute more to the Allies, Japan could get a position among the Allies after peace had been restored. He also added that Japan could gain new anti-submarine tactics and weapons. Another opinion supported a negative policy, asserted by Commander Nakamura Ryuzô, Chief of the First Section (Operation) of the Naval General Staff. He submitted to Rear Admiral Abo Kiyotane, Chief of the First Department of the Naval General Staff, his opinion that "Japan must not send main battle ships unless Japan itself were in danger, even if we were able to gain tactical and technical gains [33]. While in Japan, a new cabinet was formed by General Terauchi Masatake whose members favoured cooperation with Allies with the expectation of a voice at the peace conference. Finally, the Imperial Navy decided to despatch destroyer squadron to the Mediterranean and presented the proposed following condition, to Ambassador Greene from Minister Motono on 2nd February [34]:

1. The *Tushima* and the *Niitaka* to be sent to the Cape of Good Hope.
2. The *Akashi* and a detachment of destroyers, consisting of two flottilas, under command of Rear Admiral, to be sent to the Mediterranean.
3. Those vessels not to be placed under the command of the Admiral Commander-in-Chief of the British Naval Forces, but to act in cooperation with him or at his request.
8. It is to be understood that any reinforcement of the Japanese ships now to be sent will be impossible under actual conditions of the Japanese Navy, and that the ships to be based on Malta will not be called upon to extend their operations beyond the Mediterranean (32) (No. 4, 5, 6, 7 conditions are omitted).

Conceding to the British request, the Japanese Government finally decided on February 10th at the Cabinet meeting, to send a one light cruiser *Akashi* and eight destroyers. The Eleventh destroyer flotilla (later changed formation number to 24th Flotilla), four 650 tons *Kaba* class, left Japan on 18th February 1917 to join the flagship light cruiser *Akashi* and Tenth destroyer flotilla (later 23rd Flotilla) in Singapore on 5th March. The Second Special Squadron left Singapore commanded by Rear Admiral Sato Kozô for the Mediterranean on 11th March, arriving at Malta on 16th April, via Colombo, Aden, and Port Said. Using Malta as base, the Second Special Squadron thereafter discharged the most important duties, of escorting Allied troopships until the end of war (35).

By the end of April 1918, the losses of shipping again became severe, and the British Navy asked for Japan twelve more destroyers. Then on 1st May, Ambassador Greene handed Minister Motono a confidential private letter stating that a large number of ships were being lost by the Germany's unrestricted submarine campaign. Therefore, the British needed as much Japanese naval assistance as possible in European waters (36). In adition, on 5 May, the King and Queen invited the Japanese Ambassador and his wife to Windsor Castle, where King George V asked for more destroyers to be sent the Mediterranean. Furthermore, on 13th May, Greene again asked Motono for further assistance (37). However, because of lack of big destroyers, the Japanese Navy expressed unwillingness to despatch twelve destroyers. Instead, the Japanese Government decided to send four newly constructed *Momo* class 850 ton destroyers at the 23th of May Cabinet meeting, in the expectation that Britain would supply the materials required for the construction of substitute destroyers. Motono also added that Japan could not send any more destroyers, due to the lack of appropriate ocean type destroyers (38). On 25 June, the Fifteenth Flotilla left Japan and arrived in Malta in August 1917.

On 6th June, the British Navy asked the Japanese naval attaché, Rear Admiral Funakosi Kajishirô, for the Japanese Navy's 1800 sailors to be employed on the British fourteen destroyers and six sloops, stating that the British Government would bear all expenses (39). Ambassador Chinda Sutemi in London counselled Japan to comply with this demand on 21th June. Naval Attaché Funakosi and Rear Admiral Sato also stated similar positive advice (40). There arose opposition within

the Navy again, but finally, the Japanese Navy accepted to send two trawlers, *Tokyo* (Japanese name *Tokyo*) and *Miningsby* (*Saikyo*) of the Royal Navy on 11th June, and two British H-class destroyers *Nemesis (Sendan)*, and *Minstrel (Kanran)* in September and in October 1917 [41]. On 21st October, the British Navy again asked Naval Attaché for two cruisers to the Mediterranean but the Imperial Navy refused. Ambassador Chinda met Minister Sir Arthur James Balfour on 13th November and clearly denied request, repeating that to send battle-cruiser to European waters would cause the depletion of the national defence [42].

In addition, on 23rd February and 9th June, having received Admiral Gough-Calthorpe's communication for further assistance, Rear Admiral Sato telegraphed this message adding his opinion that the sending of another destroyer, would be effective tactical research for anti-submarine warfare. But the Japanese Navy did not comply with it [43]. But the Allies, having seen how the Japanese destroyers had provided invaluable support, there arose another requirement from the Italian and French Navies [44]. However, the Japanese Navy did not comply sayng that they had no more vessels available since their naval forces had already been sent to the Pacific, the Indian Ocean, Australian waters, the Mediterranean and recently to Vladivostok and that the situation in Siberia, the unsteady conditions in China and the danger of possible German raid in Eastern waters prevented the Japanese Navy from sparing any additional forces [45]. By these continuous refusals, there arosed not only antipathy to Japan, but also the suspicion that Japan might be conserving her naval strength in the long term for future use against Britain [46].

Evaluation and activities of the Second Special Squadron

The Second Special Squadron arrived in the Mediterranean at the height of the submarine crisis in 1917. They escorted troopships from Alexandria to Marseilles, from Alexandria to Taranto, and from Malta to Salonica. The total numbers of escorts reached 348 times and escorted vessels totaled 788, carrying about 70 000 soldiers plus 7075 persons rescued from attacked vessels [47].

The Japanese Navy spent 72 percent of their time at sea compared with 60 percent by the British and about 45 percent by the French and Italian Navy [48]. The number of working days reached 26 days per month and its operation distance reached 6,000 nautical miles in a month.

Number of vessels escorted by the Japanese Squadron

Country	Total Number	Kind of vessels
Britain	644	War ship 21 Transport 623
France	100	Transport
Italy	18	Transport
Others	26	

During the war, on 11 June 1917, *Sakaki* was attacked by German submarine which killed 59 of the crew and wounded 22. The Second Special Squadron fought 36 times against German submarines from 15 April 1917 to 2 November, but were unable to sink any [49]. How did Britain asses the Japanese Navy's contribution in the Mediterranean? Before evaluation, I would like see what were the Allies Naval capabilities in the Mediterranean. The naval situations in the Mediterranean, according to Commander-in-Chief of British Mediterranean Fleet, Admiral G.C. Dickens to Captain K.G.B. Dewar, Assistance Director, Plans Division was as follows [50].

"People who study our situation at home might come to the conclusion that we are not all badly off for anti-submarine forces. That the total produced by Great Britain, France, Italy, Japan, Greece and U.S. are formidable enough. All this is, however illusory. Italy's share, except in certain narrow circumstances is infinitesimal. Bar the protection of trafic creeping round her shores, and the protection is of a poor standard, Italy will offer nothing towards any sort of the anti-submarine warfare we like to wage, defensive or offensive. If she did, her Navy is so inefficient that her assistance would be of little value. France has not a large number of efficient craft for anti-submarine purposes, and though the French are eager to do all they can, they are on the whole incapable of running a sound naval campaign. Their organization is not practical, and they somehow think on unsound lines, and no sooner do you imagine you've roped them in to a concentrated effort, than off they go diffusing their forces in every possible way. The Japanese are of course splendid, but their numbers are small. The efficient Greek ships are so few that they may be left out of the calulation. At present we have no sea-going American forces in the Mediterranean. They all work from Gibraltar out into the Atlantic".

Diplomatically, King George V. expressed to the Japanese Ambassador his gratitude and admiration for the Japanese Navy's contribution [51]. Also, the British senior naval Officer-in-Charge in Malta, Rear Admiral George Ballard reported to the Admiralty that "all destroyers and sloops based on Malta have been reserved ever since my arrival on the station, but even so the number did not suffice to avoid many delays until the arrival of a Japanese Flotilla at Malta in April 1917, whose assistance has been invaluable" [52]. And also, he reported that "French standards of efficiency are certainly lower than British however, and Italian standards are lower still. With the Japanese it is otherwise. Admiral Sato's destroyer are kept in a highly seviceable condition and spend at least as large a proportion of their time at sea as our own, which is far from being the case with the French or Italian vessels of any class. The Japanese moreover are very independent in all matters of administration and supply whereas the French will never do anything for themselves if they can get it done for them" [53].

Admiral Somerest Gough-Calthorpe, the British Mediterranean Commander-in-Chief also expressed regard that "Rear Admiral Sato has always placed the Japanese destroyers at my disposal for escort work and I find their officers make no

difficulties and have picked up their duties very satisfactorily" (54). But, because of racial prejudice, or rivality of the British Navy against the Imperial Navy, or international situation after the war, the Japanese Naval contribution was not fairly evaluated. The staff of Malta, Captain Murry Pipon critisized that "Although the *Japs* very good when they knew exactly what they had got to do and all went according to plan, but inferior to our men when unforseen situations cropped up" (55). Admiral Sir John R. Jellicoe also looked upon Japanese Navy with racial prejudice that "It is very improbable that the Japanese would consent to any of their battle-cruisers joining the Grand Fleet, and even if they did, it is doubtful whether they would be a match for German battle-cruisers when manned by Japanese" (56).

It was after the World War II that the Second Special Squadron was given fair reputation through the writing of Prof. Ivan Nish and Paul G. Halpern. Nish evaluated that "If we try to asses Japan's naval contribution to the allied effort, we have to conclude that it was considerable in the last stages of the war. It was by no means the sole cause of allied success in meeting the submarine onslaught; but it has to be numbered as one factor alongside the contribution of American destroyers and the success of the British convoy system. Her contribution in the Mediterranean and the Indian Ocean was a great relief to the Royal Navy. Finally, Japan's naval assistance was more valuable to Britain than to other members of the Entente who were less dependent on keeping open trade channels" (57). Paul G. Halpern evaluated that the Japanese were nominally independent, but actually carried out whatever orders they received from the British Commander-in-Chief at Malta. The Japanese in fact worked very closely with the British, particulary in escorting troopships. They soon gained an excellent reputation. Their ships were new and well-handled, and the British paid them the ultimate compliment... This Japanese contribution of fourteen destroyers at a critical moment in the war against submarines has been largely forgotten, but under the circumstances it was far from negligible" (58).

Why Japan despatched Destroyers and why not Battle-Cruiser to the European Waters

Anti-Japanese feeling and Relation with United States

Why did Japan accept despatching destroyers to the Mediterranean? Prime Minister Terauchi Takeshi explained to Rear Admiral Sato the reason for the decision when Sato visited the Prime Minister upon his depature (59). The Prime Minister told him that the reason was not just to fulfill Japan's duty under the Anglo-Japanese Alliance, nor to meet the demand of Britain. He said, we accepted firstly, if Germany continues to use such violent operations, as a major power of the world, it is our duty and responsibility to take strong measure against Germany in the name of justice and humanity. Secondly, our Allies are in great danger,

suffering from German submarines. We cannot ignore this situation by any means. It is our duty to save the Allies. If we let them die without our making any attempt to save our Allies, we will lose not only our interests which we have gained, but will also suffer the great pain of defeat. We cannot just sit back and watch this situation. We have therefore decided to despatch the squadron under your command. "I cannot give you a large number of ships now as the Navy is short of suitable destroyers, but I hope you will do your best to show the honour, and to expand the influence of our country". But, Prime Minister Terauchi's explanation was one sided and only a surface reason. There were complex reasons why Japan accepted despatching naval forces to Europe and why the Japanese Navy had been reluctant to do so.

It was due to the international situation, especially the fense Japanese-American relations, which impelled Japan to prepare for American agressive policy toward Japan. American public opinion gradualy worsened after the Russo-Japanese War. During the years, before America entered the war, anti-Japanese feelings became highly antagonistic as a result of German propaganda which aimed to separate and cut the Anglo-Japanese Alliance. The Germans alos turned American opinion to become anti-British using the concept of raicial prejudice of the "Yellow Peril". Captain Edward H. Rymer, British Naval attache, explained this relation as Japan being really "a nut between British and American crackers" in his report (60). This Japanese uneasiness, however, was not understood by Britain and the Allies. So there arose very strong criticism and suspicon among Allies. The First Sea Lord, Vice Admiral Sir Henry B. Jackson, wrote in 1916 that Japan's attitude gave rise to some suspicion as to its action after the war when Britain might be exausted by its efforts (61).

Also, the British Naval Attache, Capt. Edward H. Rymer criticized in his report that; "The Japanese people, the vast majority of whom have always looked upon the war as one between European nations, with useful local pickings,... the Japanese do not know the meaning of gratitude, nor have they any intention of making any considerable self sacrifice for any other nation... It may be truly said that Japan is drunk with money and dazed with dreams of the leadership of the Pacific" (62). British General Staff also distributed similar memorandum among the Government authorities that; "Alliance is not free from attraction to the Japanese, who are aware that their aspiration to make themselves masters of the Pacific must be opposed by Great Britain as well as by the United States". "It is abandantly proved that the Japanese Government meant to avoid at all costs anything but a symbolic participation in hostilities" (63).

These exaggerations which blamed Japan for selfish pursuit of her own national interests, were one of the reason why despatch vessels were applied in the Mediterranean. After Japan obtained Tsing Tao and the German owned Pacific Islands, she was satisfied to wait the fruits of war, only supplying Russia with weapons and amunitions and obtaining Russian gold. Moreover, Japan gained profit by expor-

ting her goods to markets which had previously been those of the British and other Allies. Japan endeavoured to moderate the anti-Japanese feeling aroused among the Allies. After arriving in the Mediterranean, the activites of the Second Special Squadron was often given favourable reports in newspapers. For example, the *Times* reported in headline of Japan's "Speedy arrival and seamanlike handling", "Good seamanship and greatest rapidity of action" (64). The Japanese Naval Attache for Italy also spoke to an American pressman that during the month of operation that the Japanese Navy had sunk 15 German submarines in cooperation with the American Navy (65). These reports might have helped to depress the anti-Japanese feeling which arose among the Allies.

Acquisition of the German Pacific Islands

In addition to the above reasons, Japan strongly wished to realize the aquisition of the German Pacific Islands. When Japan occupied the North German-owned Islands, on 1st December 1914, Minister Kato handed to Ambassador Greene a confidential Memorandum in which he stated that having regard to the very wide operations in which Imperial navy is and has been engaged in cooperation with the British navy, the nation would naturally insist on retaining permanently all the German islands lying north of the equator, and the Imperial Government would rely on support of His Majesty's Government when the proper time arrived for the fulfillment of the above object (66). On 19th October 1915, at the signing of the London Declaration, Japan again expressed its claim to the possession of the German Pacific Islands (67). Then at the negotiation over the despatch of a squadron to the Mediterranean, Japan again requested guarantee to acquire of the German Pacific Islands and inheritance of the German interests in Shuntung Peninsula. Minister Motomo expressed at the negotiation that "since Japan had declared that it would return Kiaochow to China, the aspiration of the Japanese people were directed to the German Islands in the Pacific, and ...they appear to the Japanese people as the only momento of their sacrifices in the war, and ...if the islands did not become a possession, Japanese public indignation might reach an unexpected pitch. Ambassador Chinda in London was instructed to approach the British Government on this matter and he succeded in obtaining British guarantee of support for Japan's claim to the South Pacific Islands at the peace conference (68). On 2nd February 1917, Minister Balfour expressed to Ambassador Chinda his willingness to comply, and on 13th he replied that the British Government would guarantee support of Japan's claim to the islands north of the Equator on condition that Japanese Government also would support Britain's claim to the islands south of the equator. On 16th February, a similar memorandum was sent to Foreign Minister Motono (69).

After effects of despatch to the Mediterranean

As has been mentioned above, the Allies felt that Japan Japan felt it always asked for compensation in what they regarded as marked contrast to her small

assistance, and that the Japanese sea power projected to the Mediterranean was commented as being "only a drop in the bucket" by the British Navy. But the Second Special Squadron accomplished great success in diplomatically supporting the national interest. During and after the war, these destroyers visited 53 ports around France, Britain, Italy, Belgum and Greece [70]. In London, they participated in the victory parade and could show that Japan had cooperated with Britain. In Paris, Japanese sailors showed their existance not only to the citizens of Paris, but also to the delegates of the Peace Conference. One of the member to the Paris conference, Ambassador to Italy Hayasi Gonnosuke told Admiral Sato that by the Japanese activities in the Mediterranean, Japan was able to show her loyalty as an Ally and obtain understanding of the Japanese contribution to this war. Hayashi said, "We could show that Japan supported the Allies as an 'entente' and thus obtain position as one of five big powers at the Paris Peace Conference" [71].

Among the Japanese crew, however, there was much resentment against the British Navy, as the crew were always put on alert. They faced constant strong winds and rough sea and they were closed in rolling small destroyers. As a result, they were sick, and some committed suicide due to mental disorder. Lookouts fell into the sea thrown by high waves. There arose uneasiness among the crew and many complaints were made to Admiral Sato, as he complied to all of British requests. They blamed Admiral Sato and Britain that "the commander was servile, we were mercenaries", "we were like the lackeys of the British Navy" [72]. Then at the Peace Conference, the clause for abolishing racial discrimination was rejected because of opposition from Australia, a British dominions. The unfavorable Japanese naval ratio compelled by an apparent conspiracy by the U.S. and British at the Washington and London conference, the fortification of Singapore immediately after the cancellation of the Alliance developed portrayed an image of "ungrateful Britain" to the Japanese people [73]. The reason for these aggravated anti-British feelings is explained by the Japanese Navy, as follows [74].

"Until World War I, Britain took full advantage of its relationship with Japan; fully employng Japan's military strength and goodwill at all times, including the period of Imperial Russia's aggression to China, restraining of the Indian independence movement, blocking of China's anti-foreign activities, and protection of its dominions after it concentrated its fleets in the North Sea. Once peace resumed, however, its attitude suddenly changed and Britain refused to give Japan even the slightest concessions. This led to the Japanese isolation at the Paris conference and the demand for the ratios of 5-5-3 for battleships at the Washington Conference, the return of Shantung, the annulment of the Anglo-Japanese alliance, the conclusion of the Nine Power Treaty, and eventually to all-out surppression of Japanese trade".

FOOTNOTES

(1) No. 91, Appendix 1 (Received on 2nd night in August), Gaimusho (The Ministry of Foreign Affairs), eds., *Nihon Gaikô Bunsho (Documents on Japanese Foreign Affairs) - Taisho Sannen*, vol. 3 (Hereafter cited as n. *NGB3-3*) (Hara-shobô, 1996), p. 95, Doc. 3 [35666], Ann Trotter, ed., *British Documents on Foreign Affairs: Reports and Papers from the Foreign Office Confidential Print, Series E. Asia, 1914-1939, Part II, Vol. 1, Japan, August 1914-1915*, hereafter cited as Doc. BDFA II - 1 (Washington: University Publications of America, 1991), p. 1.

(2) No. 94 (4 August 1914), *NGB3-3*, p. 99.

(3) Doc. 5 [36531] Grey to Greene (4 August 1914) *BDFA II - 1*, No. 95 (4 August 1914), *NGB3-3*, p. 99, [ ] means original document number of the British Public Office.

(4) No. 91, Appendix 2 (Received 3 August), *NGB3-3*, p. 96. Doc. 2. [35865] Grey to Greene (3 August 1914), *BDAF II - 1*, p. 1.

(5) No. 101 (7 August 1914), n. 104 (Inoue to Kato 7 August) *NGB3-3*, p. 102-105, Doc [37530] Barclay to Grey (8 August 1914), FO (Documents of Pabulic Record Office London), 371-2016.

(6) No. 110 (9 August 1914), n. 112, *NGB3-3*, p. 111-113.

(7) No. 114 (10 August 1914), Ibid., p. 116-117, Doc. 28 [37691], Grey to Greene, *BDFA II - 1*, p. 12.

(8) No. 120 and No. 122 (11 August 1914) *NGB3-3*, p. 120-121, 122-123, Doc. 40 [38600], Memorandum Communicated by the Japanese Ambassador (11 August 1914), *BDFA II - 1*, p. 17.

(9) No. 127 Aide Memoire (12 August 1914), *NGB3-3*, p. 126-127, Doc. 124 [38600] Grey to Greene (11 August 1914), p. 17.

(10) No. 140 (13 August 1914), No. 143 (14 August 1914), *NGB3-3*, p. 130-131, p. 136.

(11) No. 155 (15 August 1914), *NGB3-3*, p. 146-147, Doc. 55 [38494] Grey to Greene (13 August 1914), *BDFA II - 1*, p. 24.

(12) Kaigun-Gunreibu [Naval General Staff] ed., *Taisho Yonen itaru Yonen Kaigun-Senshi {Naval History of 1914-15}* (Kaigun-Gunreibu, 1920), Vol. I, p. 69, hereafter cited as *Kaigun-Senshi 1914-15 (I)*.

(13) No. 203 (18 August 1914), *NGB3-3*, p. 182-183.

(14) *Kaigun-Senshi 1914-15 (I)*, *op. cit.*, p. 400-401.

(15) No. 604, No. 605 (3 September 1914), *NGB3-3*, p. 631-632.

(16) No. 612, No. 613, No. 614 (9 September 1914), *Ibid.*, p. 635-637.

(17) No. 619 Appendix 2 (4 November 1914), *Ibid.*, p. 641.

(18) No. 621 Appendix 1 and 2 (14 November 1914), *Ibid.*, p. 647-651.

(19) No. 624 (15 November 1914), *Ibid.*, p. 655-656.

(20) No. 628 (18 November 1914), *Ibid.*, p. 658.

(21) No. 630 (25 November 1914), *Ibid.*, p. 659-660.

(22) Adide for Naval Minister, ed., Rengôsakusen-kôsho-tuzuri [File for Allied Negociation for Cooperation], National Institute for Defence Studies.

(23) No. 121 (13 January 1915), *NGB4 - 3 - Jokan (hereafter cited Jo)*, p. 235.

(24) Doc. 125 [20396], Admiralty to Foreign Office (2 February 1916), *BDFA II-2*, p. 113.

(25) Doc. 127 [26549], Grey to Greene (4 February 1916), *Ibid.*, p. 114, No. 317 (4 February 1916), *NGB5-3*, p. 382-383.

(26) Doc. 129 [24943], Admiralty to Foreign Office (8 February 1916), *BDFA II-2*, p. 116.

(27) No. 318, Inoue to Ishii (9 February 1916), *NGB5-3*, p. 382-383.

(28) No. 319, Inoue to Ishii (10 February 1916), *Ibid.*, p. 382.

(29) No. 321, Ishii to Inoue (19 February 1916), *Ibid.*, p. 385.

(30) No. 322, No. 324, No. 325, *Ibid.*, p. 385-389.

(31) Gunreibu eds., *Taishô Yonen-Kunen Kaigun Senshi {Naval History 1915-18}*, vol. I, hereafter cited as *Sankuen Senshi*, p. 25-29.

(32) Doc. 212 [256472], Admiralty to Foreign Office (19 December 1916), *BDFA II-2*, p. 176.

(33) Gunrei-bu (General Naval Staff) eds., *Kimitu Taisho San-kunen Kaigun Senshi Hoi (Secret Naval History 1915-1920 Supplement*, hereafter cited as *Kimitu Senshi Hoi*, p. 23-30.

(34) No. 97, Memorandum (2 February 1917), *NGB6-3*, p. 99-100.

(35) *San-kunen Senshi (II)*, *Ibid.*, p. 288-313, Kino Shuichirô, Nihon Kaigun *Chichùkai Enseiki {The Japanese Navy's Expedition to the Mediterranean}* (Hara-Shobo, 1974), p. 320-333.

(36) Doc [88517], Admiralty to Foreign Office (30 April 1917) FO. 371-2950.

(37) No. 106, Chinda to Motono (7 May 1917), No. 108, Greene to Motono (13 May 1917) *NGB6-3*, p. 110-111, 113-114.

(38) No. 110, Motono to Greene (25 May 1917), *Ibid.*, p. 113-116.

(39) *Yon-Kunen Senshi (I)*, *Ibid.*, p. 100-101.

(40) No. 114, Chinda to Motono (21 June 1917), *NGB6-3*, p. 122-123.

(41) *Yon-Kunen Senshi (II)*, *Ibid.*, p. 57-58.

(42) No. 153, Chinda to Motono (14 November 1917), *NGB6-3*, p. 157-158, *Yon-Kunen Senshi (I)*, p. 58-59, 101.

(43) Telegram n. 4 (23 February 1918), No. 19 (9 June 1918), from Rear Admiral Sato, Daini Tokumu-kantai Hatsuden Tuzuri [Telegraph File of the Second Special Squadron], National Institute for Defence Studies.

(44) No. 47, Matui to Uchida (20 September 1918), No. 48, Ishùin to Uchida (3 October 1918), *NGB7-3*, p. 90-91.

(45) Telegraph from Vice Navy Minister to Admiral Sato (1 March, 20 June 1918), Telegram File Second Special Squadron, National Institute for Defence Studies.

(46) Ian Nish, *Alliance in Decline: A study in Anglo-Japanese Relations 1908-23* (London; Athlone Press, 1972), p. 227.

(47) *Yon-Kunen Senshi (II)*, *Ibid.*, p. 314-316.

(48) Henry Newbolt, *History of the Great War: Naval Operation (London: Longman's Green and Co., 1931)*, vol. V, p. 83-84.

(49) Daini Tokumu Kantai [Second Special Squadron] eds., *Enseiki {Expedition Records}* (Daini Tokumu Kantai, 1919), p. 316.

(50) Paul G. Halpern, *The Royal Navy in the Mediterranean 1915-1918* (London: Temple Smith, 1987), p. 469.

(51) No. 106, Chinda to Motono (7 May 1917), *NGB6-3*, p. 110-111.

(52) *The Royal Navy in the Mediterranean*, *op. cit.*, p. 729.

(53) *Ibid.*, p. 282.

(54) *Ibid.*, p. 290.

(55) Pipon's Letter to Mader (25 March 1968), Arthur J. Mader, *From the Dreadnought to Scapa Flow-The Royal Navy in Fisher Era, 1904-1919* (London: Oxford University Press, 1970), p. 37.

(56) Nish, *Ibid.*, p. 227.

(57) Nish, *Ibid.*, p. 228-229.

(58) Paul, G. Halpern, *A History of World War* (Annapolis: Naval Institute Press, 1994), p. 393.

(59) Sato Kozo, "Oshù Taosenchù Chichùkai niokuru Teikoku Kaigun no Sakusen [Activities of the Imperial Navy in the Mediterranean during the World War] (Naval Academy, 1994), p. 20-21.

(60) Doc [46022], Rymer to Admiralty, "War at Japan 1914-191....." (11 March 1918), FO. 371/3233, XC3347, p. 122, Public Record Office, London.

(61) Doc [148769], Japanese General Foreign Policy (22 October 1918), FO. 371/3816 XC3509.

(62) "War at Japan 1914-191.....", *Ibid.*

(63) Doc [26389] "Japanese Activities in China and India" (19 May 1916), FO. 371/2647.

(64) Enseiki, *Ibid.*, p. 46, Henry Newbolt, *History of the Great War: Naval Operations* (Longmans, Green and Co. 1920), vol. IV, p. 457.

(65) The London times, ed., *The Times History of the War* (London: London Times Publishing Co., 1919), p. 458.

(66) No. 653, Appendix 3 (1 December 1914), *NGB4-3-Ge*, p. 677.

(67) No. 32, Motono to Ishii (31 August 1915), *NGB4-3 Jo*, p. 31-32.

(68) No. 102, Appendix (20 March 1917), *NGB6-3*, p. 103-106.

(69) Doc. 219 [26707], Memorandum Communicated by Japanese Ambassador (2 February 1917), *BDFA II - 2.*, p. 197-198.

(70) Refer, *San-Kunen Senshi (II)*, p. 285-348, *Enseiki, Ibid.*, p. 109-166.

(71) Sato, *Ibid.*, p. 9.

(72) Kondô Eiichiro, Chichûkai Ensei Nituki [Diary of Mediterranean Expedition], National Institute for Defense Studies, p. 36.

(73) Itô Masanori, *Sôtei Tekikoku {Hypothesis Enemy}* (Sasaki-Shutupan-Bu, 1926), p. 296-297.

(74) Imperial Intelligence Devision, "Why anti-British feeling becomes strong in Japan, "Ôkubo tatumasa, ed., *Showa Shakai Keizai Shi {History of Social-Economical Showa Period}* (Daitô Bunka Kenkyuusho, 1989), vol. V, p. 133.

NASCITA E AFFERMAZIONE DEL POTERE MARITTIMO DI ROMA

DOMENICO CARRO

Premessa

Il popolo romano si sviluppò e si espanse approdando su tutti i litorali del mondo allora conosciuto, e diffuse la propria civiltà in modo così profondo e duraturo, che, come dice Floro, «i lettori delle sue imprese non apprendono la storia di un solo popolo, ma del genere umano» (1).

Vi è qui un primo motivo d'interesse, direi *universale*, per le vicende navali dei Romani. Il nostro interesse dovrebbe poi acuirsi nel considerare che il principale teatro ed il cuore delle attività marittime di Roma era questo mare che la Storia collocò al centro del nostro mondo. L'interesse storico dovrebbe infine impennarsi vertiginosamente, per portarsi fino ai livelli estremi, nel constatare che i Romani sono stati: *i primi* a conseguire ed esercitare il potere marittimo sull'intero bacino del Mediterraneo (e ben oltre), ed *i soli* che siano mai riusciti a porre tale mare, per intero, sotto il proprio pieno controllo e sotto le proprie leggi, come accadde nel corso dell'intera durata dell'Impero.

Ed è del tutto appropriata, a questo proposito, la seguente osservazione di Michel Reddé: «*On parle bien souvent de thalassocratie athénienne pour évoquer l'éphémère puissance navale de la cité de Périclès en mer Egée. Pourquoi ne parlerait-on pas de thalassocratie romaine pour désigner cette domination d'un pueple, unique dans l'histoire, sur toute la Méditerranée, pedant quatre siècles?*» (2).

Vediamo bene che questo Impero non ebbe una natura *continentale*, ma una vocazione genuinamente *marittima*: fin dall'inizio della propria espansione, Roma si proiettò attraverso il mare verso sponde remote del Mediterraneo, di cui occupò progressivamente — sempre per via marittima — tutti i litorali, fino a fare di quell'ampio e bellicoso mare un placido "lago" interno brulicante di vita, di traffici commerciali e di ogni genere di altre attività marittime, come pesca, viaggi e diporto; ed anche quando le sue conquiste si addentrarono nel continente europeo, a partire dalla guerra Gallica, Roma trovò più connaturale varcare l'Oceano e sbarcare in Britannia piuttosto che concentrare lo sforzo delle sue legioni verso la Germania transrenana.

I Romani, quindi, pur compiacendosi delle proprie antiche origini pastorali ed agresti (con qualche nostalgia di maniera per i miti bucolici dell'*età dell'oro*), hanno evidentemente provato verso il mare una singolare ed inconfessata attrazio-

ne, che li ha indotti a farne il fulcro della loro *grande strategia*. Vi possono essere stati alti e bassi, qualche errore, qualche incoerenza, qualche ingenuità (la scarsità delle informazioni pervenuteci su molti periodi critici non ci consente, peraltro, di esprimere giudizi inappellabili), ma i risultati strategici, sotto l'ottica del *potere marittimo*, sono comunque inequivocabili. Vale quindi la pena soffermare l'attenzione sulla dimostrata capacità dei Romani di imporsi, sul mare, nei confronti di tutte le maggiori e certamente non remissive potenze marittime del Mediterraneo.

Nella redazione di questo breve saggio mi sono essenzialmente basato sulla ricerca bibliografica di tutte le fonti antiche utili ai fini della ricostruzione della storia navale e marittima di Roma [3], nonché sull'analisi degli eventi significativi attraverso i quali i Quiriti sono pervenuti a quel completo *dominio dei mari* su cui si è instaurata la *Pax Romana* [4].

La fondazione di Roma e le prime esigenze marittime

La prima flotta di cui si parla nella storia di Roma è quella che, circa quattro secoli prima della fondazione dell'Urbe, approdò sul litorale laziale, ove sbarcarono i profughi troiani guidati da Enea, il mitico progenitore della stirpe regia di Alba Longa e, quindi, di Romolo, nonché della stirpe Giulia. Quando quella stessa flotta venne incendiata dal nemico, la Madre degli dei volle assicurarne l'immortalità: le navi vennero infatti trasformate in divinità marine, analoghe alle Nereidi, che rimasero in quelle acque per proteggervi i naviganti; e non vi è motivo di credere che se ne siano mai allontanate. Gli antichi, pertanto, ebbero la possibilità di annoverare quella soprannaturale benevolenza fra i primissimi fattori del *potere marittimo* della nascitura Roma.

Il 21 aprile 753 a.C., secondo la ben nota tradizione, Romolo fondò Roma tracciandone i confini iniziali sul Palatino ed estendendola poi al Campidoglio, collocando in tal modo il cuore della Città Eterna sulla riva sinistra del Tevere, in corrispondenza dell'isola Tiberina, a breve distanza dal mare. Quella posizione si è dimostrata del tutto privilegiata, per il suo clima ideale, per la sua centralità (nella Penisola italiana e, quindi nel Mediterraneo) e per quella sua particolare natura *marittima* efficacemente illustrata da Cicerone: «*Avrebbe forse Romolo più felicemente potuto assicurarsi i vantaggi di una città marittima, ed evitarne al tempo stesso i difetti, che fondando una città sulle rive di un fiume perenne e costante, che si getta in mare con un'ampia foce? La città poteva ricevere dal mare tutto quello di cui aveva bisogno e dare, per la stessa via, ciò di cui aveva abbondanza. Per mezzo del fiume, essa non solo importava dal mare le cose necessarie alla vita, ma riceveva anche quanto era trasportato per via di terra; così che a me sembra che fin d'allora egli prevedesse che questa città sarebbe diventata un giorno la sede e il centro di un immenso impero*» [5].

Per il collegamento fluviale fra la Città e il mare, era necessario il controllo della fascia costiera: questa venne conquistata dal quarto Re di Roma, Anco Marzio (640-616 a.C.), a cui viene attribuita la costruzione di un porto alla foce del Tevere, ove lo stesso re fondò la colonia di *Ostia*, «*facendo sì che Roma divenisse città non solo continentale, ma anche marittima*» [6].

I commerci navali, indubbiamente avviati fin da quel secolo, raggiunsero sul finire del VI secolo a.C. un'estensione già significativa agli occhi di una potenza marittima di prima grandezza come Cartagine: fu infatti nel 509 a.C. – l'anno in cui fu console Lucio Giunio Bruto, il fondatore della Repubblica – che venne stipulato il primo dei Trattati navali [7] fra Roma e Cartagine. I Romani, quindi, avevano già allora dei ben precisi interessi sul mare: oltre alle esigenze di controllo della fascia costiera laziale, avevano traffici marittimi estesi alle isole maggiori ed al Nord Africa; sembra che essi si avvalessero anche, come suppone Polibio, di qualche nave da guerra, verosimilmente per la protezione di certe rotte commerciali contro gli attacchi dei pirati [8]. Circa un secolo e mezzo dopo il traffico mercantile romano doveva già interessare buona parte del bacino occidentale del Mediterraneo e, verso oriente, il mare Ionio, come risulta dal secondo Trattato navale con Cartagine, ratificato nel 348 a.C., e dal Trattato navale bilaterale stipulato con Taranto [9] qualche decennio prima (la data è incerta, ma risulta collocabile nella prima metà del IV secolo a.C.).

L'esigenza del commercio marittimo per i rifornimenti vitali dell'Urbe – in particolare per le necessità alimentari primarie del popolo (l'*annona*) – si presenta con particolare drammaticità fin dai primi anni della Repubblica, essendo i Romani perennemente costretti a difendersi dalle agguerrite popolazioni confinanti. Il primo esempio risale proprio al 508 a.C., secondo anno della Repubblica. «*Poiché tutta la campagna era in potere dei nemici, e nessuna provvista veniva portata in città per via di terra, ma solo piccole quantità di provviste per mezzo del fiume*», i consoli decisero di «*inviare ambasciatori a Cuma... e alle città della pianura pontina, per chiedere di concedere loro di poter importare il grano di lì*»: per il trasporto dei rifornimenti, questi legati romani si avvalsero di un gran numero di navicelle «*a cui, dal mare, fecero risalire il Tevere*» [10]. Pochi anni dopo, nel 492 a.C., per fronteggiare un'altra gravissima carestia, i consoli provvidero ad acquisire il grano inviando navi in tutte le direzioni, «*non soltanto nell'Etruria lungo i lidi a destra di Ostia, e a sinistra nel territorio dei Volsci fino a Cuma, ma anche in Sicilia: tanto lontano l'ostilità dei vicini costringeva a cercare aiuti*» [11]. In quei primissimi anni, quindi, si verificarono svariate e reiterate contingenze che costrinsero Roma a far affluire i propri rifornimenti di frumento per via marittima. «*In seguito, per far fronte alle esigenze della popolazione urbana in continuo aumento, fu necessario ricorrere ad importazioni regolari, che già in età repubblicana furono organizzate nel sistema dell'annona*» [12].

Lo sviluppo di traffici marittimi romani, fra il VI ed il V secolo a.C. deve necessariamente essere stato accompagnato da misure intese a contenere il rischio di intercettazione delle navi mercantili da parte dei pirati: fra tali accorgimenti, quello più convincente era evidentemente costituito dalla disponibilità di qualche nave da guerra. Abbiamo già visto che Polibo ammette tale possibilità fin dal VI secolo; Tito Livio, citando alcuni antichi annali in cui «*si parla anche di un combattimento navale che avrebbe avuto luogo, presso Fidene, con i Veienti*», nel 426 a.C., non esclude la possibilità che Roma possedesse qualche nave da guerra in quegli anni (V secolo a.C.), ma considera che lo svolgimento di una battaglia navale su quel tratto del

Tevere risulti «*incredibile per la ristrettezza del fiume... a meno che, per ostacolare la traversata del fiume ai nemici, si sia ricorso ad alquante imbarcazioni; concorso che venne poi ingrandito, come spesso avviene, da coloro che aspiravano all'onore infondato di una vittoria navale*» (13). Lo stesso Tito Livio e Plutarco riportano invece senza riserve l'utilizzo di una nave da guerra romana agli inizi del IV secolo a.C.: nel 394 a.C., dopo le vittorie di Marco Furio Camillo su Veio e Faleria, una *nave da guerra*, equipaggiata con la «*ciurma migliore*» (14), venne inviata dal Senato in Grecia, nel golfo di Corinto, per portare un'offerta al santuario di Apollo Delfico. La nave romana fu dirottata dalle *triremi* dei pirati nel porto di Lipari; ma non appena i Romani resero nota la motivazione religiosa di quel viaggio, l'unità venne trattata con tutti gli onori, ivi inclusa la scorta per l'intera durata della traversata. Questo è peraltro il solo incidente con i pirati riferito dagli storici di quel periodo: se ne potrebbe desumere che le precauzioni adottate per la sicurezza del traffico mercantile romano riuscissero a contenere l'incidenza degli attacchi dei pirati entro livelli ritenuti normalmente accettabili.

Prescindendo quindi dai pirati, Roma non avevà ancora sperimentato, fino agli inizi del IV secolo, alcuna diretta minaccia dal mare. La Città aveva effettivamente beneficiato dei già accennati vantaggi della propria posizione, che Tito Livio riferisce con le seguenti parole (attribuite a Marco Furio Camillo nell'ambito del celebre discorso pronunciato nel 390 a.C.): «*Non a caso certo gli dèi e gli uomini prescelsero questi luoghi per fondarvi una città: colline saluberrime, un fiume opportunissimo per convogliarvi i prodotti delle regioni interne e per riceverne le importazioni marittime, in località vicino al mare quanto basta per le nostre necessità, ma non tanto da esporci al pericolo di incursioni di navi straniere*» (15). Ma se l'Urbe stessa era al riparo dalle incursioni navali, lo stesso non poteva certo dirsi per il litorale marittimo di diretto interesse dei Romani: nel 349 a.C., Roma ebbe per la prima volta l'esigenza di dover respingere dei nemici sbarcati sulle coste laziali da una flotta greca di provenienza incerta, forse appartenente, come dice Tito Livio, a «*tirannelli siciliani*». Il comando di quella «*guerra marittima*» venne assunto dal console Lucio Furio Camillo: i Greci, tenuti per molto tempo «*lontani dalle spiagge, non potendo rifornirsi nemmeno di acqua nonché di tutto il resto indispensabile alla vita, abbandonarono l'Italia*» (16).

La prima Marina da guerra

Delle azioni ostili provenienti dal mare vennero condotte un decennio più tardi anche da parte delle navi di Anzio, che effettuarono delle incursioni proprio su quel litorale di Ostia ove massimamente acuta era la sensibilità marittima dei Romani. Questi poterono regolare definitivamente quella questione non più tardi di due anni dopo: nel 338 a.C. gli Anziati vennero sconfitti dal console Caio Menio. «*Ad Anzio fu mandata una nuova colonia...: le navi da guerra furono condotte via e il mare fu precluso agli Anziati... Una parte delle navi degli Anziati fu condotta nei cantieri di Roma, una parte abbruciata, e con i rostri di queste si adornò la tribuna costruita nel Foro che ebbe poi il nome di Rostri*» (17). La cattura delle navi di Anzio e la loro im-

missione sugli scali dei cantieri navali già esistenti nell'Urbe fornì ai Romani una disponibilità navale tale da costituire il nucleo di una vera e propria Marina da guerra, di dimensioni contenute ma comunque coerenti con l'ancor limitato ruolo di potenza "regionale" assunto da Roma. I Romani, come si vede, iniziarono subito a pensare in termini di *potere marittimo*, precludendo innanzitutto il mare agli Anziati: fu questo il primo di una serie di provvedimenti sistematicamente adottati da Roma contro le nazioni vinte per neutralizzarne il potenziale marittimo.

Le esigenze di gestione della flotta richiesero ben presto (312 a.C.) l'istituzione di un'apposita magistratura dello Stato: i «*duumviri navali*», nominati da parte del popolo ed «*incaricati dell'allestimento e delle riparazioni della flotta*» [18]. A questo provvedimento – in mancanza di qualsiasi informazione sull'organizzazione preesistente – si fa spesso riferimento per fissare l'anno di nascita ufficiale della prima Marina da guerra di Roma. Mi sembra perlomeno altrettanto importante rilevare l'emergere, in quel periodo, di uno spiccato *orgoglio marittimo*, che traspare con evidenza dalla monumentalizzazione dei rostri nel cuore dell'Urbe e dalla raffigurazione della prora rostrata di una nave da guerra su tutte le monete di Roma. Non si trattò di occasionali atti celebrativi intesi a soddisfare qualche episodica fiammata di entusiasmo, ma di qualcosa di duraturo che doveva riflettere una matura consapevolezza degli interessi di Roma sul mare. Quattro secoli dopo, Plinio il Vecchio ancora poteva scrivere che «*i rostri delle navi, affissi davanti alle tribune, ornavano il foro come una corona di cui fosse stato insignito il popolo romano stesso*» [19]. Per quanto concerne, inoltre, la proiezione esterna della propria immagine negli scambi commerciali, Roma «*adotta come primo emblema sulle sue monete la prua di nave; non solo, ma essa conserva poi un tale emblema su questi pezzi di bronzo con costanza inalterata per quasi tutta la repubblica... Ed è a questo simbolo, quasi sintesi di ricordi, di realtà e di aspirazioni, che i Romani restarono fedeli per secoli*» [20].

Circa la tipologia dei compiti assegnati a questa flotta, abbiamo quattro buoni esempi da cui si può facilmente desumere che l'attività operativa si estendeva nell'intera gamma delle missioni che debbono essere considerate da una Nazione che voglia consolidare ed espandere il proprio *potere marittimo*.

Vi è innanzitutto l'esigenza di sicurezza delle proprie acque costiere e di controllo delle acque limitrofe: fin da quegli anni (311 a.C.) la flotta romana assolse, su mandato del Senato, compiti di «*sorveglianza delle coste, verso la Campania*» [21], penetrando anche all'interno del golfo di Napoli nonostante la presenza, in quell'area, di marinerie di antica tradizione e di sicura perizia.

Registriamo poi l'esigenza di esplorare gli altri litorali di più immediato interesse, verosimilmente nell'ottica di un futuro controllo delle isole maggiori: sempre in quegli anni (307 a.C.), infatti, una flottiglia romana effettuò una ricognizione navale in Corsica per verificare la possibilità di fondarvi una colonia: risulta che i Romani «*vi approdassero con venticinque navi*» [22], riscontrando tuttavia l'eccessiva inospitalità della località prescelta.

Permane, inoltre, l'esigenza di utilizzare le navi della flotta militare per le missioni di Stato oltremare: nel 292 a.C., una unità da guerra venne nuovamente

inviata in visita ufficiale in Grecia (questa volta nel mar Egeo, a Epidauro) per motivi religiosi. Si trattò di quella «*trireme romana*» [23] che ritornò nel Tevere con il serpente di Esculapio: questo andò a rifugiarsi sull'isola Tiberina, ove venne poi eretto, in onore del dio della medicina, quel santuario le cui funzioni di ospedale cittadino si sono tramandate fino ad oggi. All'isola Tiberina venne poi conferita, architettonicamente, la forma di una nave da guerra, come si può ancor oggi vedere dai resti del mascone e della fiancata di sinistra scolpiti su blocchi di travertino (prima metà del I secolo a.C.) fissati sul tratto a valle del ponte Fabricio.

La quarta e più significativa missione che troviamo in quegli anni è quella della **presenza navale dissuasiva**, in acque più remote, allo scopo di fornire sostegno ad una popolazione alleata: nel 282 a.C., infatti, una flottiglia romana di dieci navi, comandata dal *duumviro navale* Lucio Cornelio, venne inviata ad effettuare una ricognizione nel golfo di Taranto, poiché la città di Turi, alleata dei Romani, era oggetto di minacce da parte dei Lucani. Mentre la piccola formazione romana passava davanti alla città di Taranto «*non temendo alcuna ostilità*» [24] (poiché le relazioni fra le due città erano buone), essa venne sottoposta senza preavviso al proditorio attacco della flotta tarantina sotto il pretesto degli «*antichi patti, secondo i quali i Romani non dovevano navigare a nord del capo Lacinio*» [25], l'odierno Capo Colonne (che segna il limite meridionale dell'ampio golfo di Taranto): da quella inattesa aggressione, in cui lo stesso *duumviro navale* perse la vita, cinque unità della flottiglia romana riuscirono a disimpegnarsi, mentre quattro vennero affondate ed una catturata.

I Romani, dopo aver inutilmente tentato la composizione diplomatica della crisi (ma il legato del Senato venne oltraggiato), dichiararono guerra ai Tarantini, che, a quel punto, sollecitarono l'intervento di Pirro. Aderendo a quelle richieste di aiuto, Pirro sbarcò con le sue forze (ivi inclusi i temuti elefanti) sulla costa meridionale del Salento. Era la terza volta cha Taranto promuoveva lo sbarco di forze elleniche in Italia: in precedenza, infatti, erano già sbarcati sulle coste della Penisola Alessandro d'Epiro (341-327) e Cleonimo (302). Ma quella fu la sola volta che ciò venne effettuato contro Roma; e si trattò anche dell'ultima volta — fino all'arrivo dei Vandali, oltre 7 secoli dopo — che fu possibile uno sbarco di forze straniere in Italia: nonostante l'estrema ristrettezza del canale d'Otranto (valicabile in breve tempo anche con quei natanti di fortuna utilizzati ai nostri giorni per l'immigrazione clandestina), i Romani non lo permisero più.

È peraltro interessante notare che nel 282 a.C., dopo lo sbarco di Pirro, i Romani, benché in gravi difficoltà sul fronte terrestre, ritennero di avere una flotta sufficiente per le proprie esigenze di controllo navale: il Senato rifiutò infatti l'aiuto offerto dai Cartaginesi — giunti ad Ostia con una flotta di 120-130 navi [26] — comunicando al loro ammiraglio Magone che «*il popolo romano soleva intraprendere guerre tali che potevano essere condotte con le proprie forze*» [27].

Nel corso di quella stessa guerra, nel 279 a.C., venne comunque ratificato il 3° **Trattato navale** fra Roma e Cartagine: esso prevedeva una reciproca assistenza in caso di necessità belliche, attribuendo ai Cartaginesi l'onere del trasporto

navale delle truppe e l'obbligo di fornire il sostegno eventualmente necessario alle *operazioni navali* romane. Nel 275, Pirro, sconfitto dal console Curio Dentato, lasciò definitivamente l'Italia. Nel 272, mentre la città di Taranto, ormai stremata, stava per capitolare, «*una flotta cartaginese venne in aiuto ai Tarantini, fatto che costituì una violazione del trattato*» [28] (anche se fu ininfluente sull'esito della guerra).

La supremazia marittima

Quattro anni dopo (268 a.C.), pervennero a Roma gli ambasciatori dei Mamertini – i Campani che si erano insediati a Messina – che, minacciati dai Siracusani e dai Cartaginesi, richiedevano l'aiuto dei Romani. Dopo ulteriori quattro anni (264 a.C.) i Romani si risolsero ad intervenire in difesa degli alleati di Messina, tenendo ben presente l'importanza strategica della Sicilia ai fini delle proprie esigenze di sicurezza: essi vedevano «*come i Cartaginesi... fossero padroni di tutte le isole dei mari Sardo e Tirreno: temevano che, se avessero posto piede anche in Sicilia, i Cartaginesi sarebbero divenuti vicini troppo potenti e pericolosi... nella possibilità di minacciare ogni parte d'Italia*» [29]. Queste considerazioni si ricollegavano direttamente all'altra motivazione dell'intervento di Roma, cioè «*l'aiuto che i Cartaginesi avevano dato ai Tarantini*» [30], in violazione del Trattato navale: avendo sperimentato la malafede punica, che aveva privato di qualsiasi credibilità quel mutuo sostegno navale previsto dal Trattato, i Romani dovevano necessariamente prefiggersi il conseguimento dell'autosufficienza nella tutela dei propri interessi marittimi. Ma poiché questo obiettivo non poteva essere perseguito senza incontrare l'ostilità di Cartagine, Roma doveva combattere quella guerra, non solo *per la Sicilia*, ma anche *per il mare*.

Per effettuare lo sbarco in Sicilia e per il successivo sostegno a favore delle operazioni a terra, i Romani avevano bisogno di una flotta di dimensioni certamente più ampie di quelle raggiungibili con le sole navi – da guerra ed onerarie – di Roma; essi fecero quindi quello che normalmente facevano per le forze terrestri: integrarono la propria flotta con «*delle navi da cinquanta remi e delle triremi*» [31] rese disponibili dalle città alleate, con prevalenza, naturalmente, di quelle con maggiori capacità ed esperienze marittime, come Napoli e Taranto. Quando, radunata la flotta, il console Appio Claudio salpò per Messina, i Cartaginesi «*ingaggiarono con i Romani una battaglia per mare*» [32], inducendoli a ritirarsi nel porto di Reggio. Poiché «*i Cartaginesi custodivano lo stretto*» [33], Appio Claudio ricorse ad un audace stratagemma: dopo aver simulato di abbandonare la zona di operazioni, egli attraversò lo Stretto di notte, portando la sua flotta a Messina senza danni.

Nel biennio 263-262 a.C., i Romani poterono avvalersi anche del concorso della flotta del re Gerone di Siracusa, con cui si erano alleati. Tale flotta, tuttavia, ancorché utilissima ai fini della sicurezza dell'afflusso dei rifornimenti logistici romani, non era in grado di imporre alcuna limitazione alla libertà di movimento dei Cartaginesi sul mare. I Romani, quindi, avendo compreso che nessun risultato risolutivo avrebbe potuto essere conseguito qualora non fossero riusciti, essi stessi, ad acquisire il controllo del mare, avviarono la costruzione della loro prima grande

flotta: «*cento quinqueremi e venti triremi*» [34]. Questo salto di qualità avvenuto nel 261 a.C., conferì alla prima guerra Punica quella straordinaria sua connotazione di epica lotta per la *supremazia marittima*, lotta combattuta dai Romani contro quella che era indubbiamente, la maggiore potenza navale del Mediterraneo.

Dovendo formare ex-novo un elevato numero di equipaggi per le unità in costruzione, i Romani realizzarono, a terra, un vero e proprio *allenatore*, secondo il criterio seguito oggigiorno presso i vari *Centri di Addestramento* delle più importanti Marine Militari. «*Essi si servivano di questo metodo: facevano sedere gli uomini su banchi per rematori, disposti sulla terraferma, nello stesso ordine dei banchi della nave, nel mezzo ponevano il capo, li abituavano a gettarsi tutti insieme all'indietro accostando al petto le mani, quindi a chinarsi in avanti spingendole in fuori, e ad iniziare e cessare il movimento agli ordini del comandante*» [35].

I Romani erano inoltre ben consapevoli di dover affrontare equipaggi addestratissimi, con i più esperti comandanti esistenti nel Mediterraneo, e delle navi costruite con le migliori tecnologie – e quindi in possesso di qualità nautiche (velocità e capacità evolutive) ottimali – mentre essi stavano costruendo per la prima volta delle quinqueremi (non avendo esperienza di costruzioni superiori alle triremi). L'enorme divario tattico e tecnologico richiedeva una adeguata compensazione. Nei combattimenti navali dell'antichità, l'avversario veniva innanzi tutto impegnato con il lancio di proiettili, quindi con azioni di speronamento – con il rostro, per sfondare le fiancate delle navi nemiche o anche per danneggiare gli organi di governo (remi e timoni) – e, infine, con l'arrembaggio delle navi che si riusciva ad abbordare (trattenendole poi con dei rampini o *mani di ferro*). I Romani vollero migliorare le proprie possibilità di arrembaggio – a cui provvedevano i *militi navali* imbarcati (detti anche *soci navali* o *classici*) – mediante l'invenzione del *corvo*, la cui struttura ci è stata descritta in modo particolareggiato da Polibio [36]: si trattava di una passerella orientabile che, sistemata a prora e manovrata con un sistema analogo a quello dei *picchi di carico*, agganciava la nave nemica che si voleva abbordare; essa risultò utilissima ai Romani nei loro primi grandi confronti con il nemico, poiché li mise in condizione di poter arrembare anche quelle navi che, per la maggior velocità o per le migliori qualità evolutive, si sarebbero sottratte alle loro manovre di affiancamento.

Nel 260 a.C., il console Caio Duilio assunse il comando della flotta in sostituzione del collega Gneo Cornelio Scipione, che, portatosi alle Lipari con 17 navi, era stato catturato dai Cartaginesi con un inganno. Poco prima la flotta romana aveva già riportato un primo incoraggiante successo contro i Cartaginesi al largo di Capo Vaticano. Ma fu Caio Duilio a condurre vittoriosamente la flotta di Roma nella sua prima grande battaglia navale. Questa avvenne, come è noto, nelle acque di Milazzo, contro una flotta punica di 130 navi. Lo scontro, caratterizzato dal pieno sfruttamento della *sorpresa* costituita dalla presenza e dall'efficacia dei *corvi*, fu pienamente favorevole ai Romani: «*poiché da ogni parte i corvi incombevano minacciosi, di modo che inevitabilmente chi si avvicinava ne veniva attanagliato, i Cartaginesi*

cedettero e presero la fuga, atterriti dalla nuova esperienza, dopo aver subito la perdita di cinquanta navi» [37].

La vittoria navale di Milazzo (260 a.C.) segnò una svolta memorabile nella storia di Roma, che aveva raggiunto la statura di una potenza navale in grado di misurarsi con Cartagine. «*Nessun'altra vittoria riuscì mai ai Romani più gradita di questa*» [38]. «*I Romani, contrariamente a ogni aspettativa, potevano concepire la speranza di ottenere la supremazia per mare*» [39]. Il console Caio Duilio inaugurò la lunga serie dei *trionfi navali* [40] dei comandanti delle flotte romane; in suo onore venne anche eretta, nel Foro romano, la prima *colonna rostrata* dell'Urbe [41].

Dopo quel loro primo grande successo in mare, i Romani effettuarono subito una spedizione navale in Sardegna ed in Corsica (259), ove sconfissero i Cartaginesi. Due anni dopo, il console Caio Attilio Regolo, con un brillante stratagemma [42], ottenne nelle acque di Tindari una vittoria navale che gli valse il conferimento della prima «*Corona navale*» [43], la più ambita delle onorificenze militari dei Romani.

I Romani, quindi, avendo predisposto una grande spedizione *anfibia* per portare la guerra in Africa, affrontarono la flotta nemica nell'estate del 256 a.C. al largo di Ecnomo (località sul promontorio della costa sud-occidentale sicula, nei pressi dell'odierna Licata): «*si rimane... colpiti dalla gravità della battaglia e dalla straordinaria potenza che entrambe le città dimostrarono col mettere in campo tanta moltitudine di uomini e di navi*» [44]: quella di Ecnomo fu infatti la più grande delle battaglie navali mai registrate dalla Storia, sia per numero di navi partecipanti (680, di cui 330 navi romane), sia per numero di uomini imbarcati (290 mila, di cui 140 mila Romani). La flotta romana affrontò il combattimento pur essendo appesantita dal carico bellico necessario per lo sbarco in Africa: vi erano perfino le navi che trasportavano i cavalli, poste a rimorchio di quelle della terza squadra. Pertanto, i due consoli romani — Marco Attilio Regolo e Lucio Manlio Vulsone — adottarono un dispositivo idoneo a proteggere le navi più lente e meno manovriere. Anche in questa battaglia, tatticamente molto più complessa di quella di Milazzo, i Romani ebbero la meglio, perdendo solo 24 navi, mentre i Cartaginesi ne persero un centinaio, di cui 64 catturate con tutti gli equipaggi.

Dopo la vittoria navale di Ecnomo, Attilio Regolo condusse con successo anche il primo sbarco navale romano in Africa, impadronendosi di Clupea (odierna Kelibia) e di Tunisi, giungendo quindi a pochi chilometri dalla stessa Cartagine. Ma le successive operazioni terrestri si risolsero in una grave sconfitta dei Romani e nella cattura del loro celebre ed eroico Comandante in carico.

La flotta romana, inviata in Africa nella successiva primavera (255) per soccorrere ed evacuare le forze terrestri, conseguì il pieno successo, ottenendo nelle acque di Capo Ermeo anche una splendida vittoria navale, che fruttò la cattura di ben 114 navi puniche e la dedica di una colonna rostrata sul Campidoglio in onore del console Marco Emilio. La missione venne tuttavia funestata nelle acque di Camarina da un disastroso naufragio, da cui si salvarono solo 80 navi su 364. Nei due anni seguenti, la flotta romana (con 300 navi) venne impiegata per la

presa di Palermo (254) e per un'altra redditizia incursione in Africa (253), seguita da un secondo tremendo naufragio, al largo di Capo Palinuro, ove vennero perse più di 150 navi.

Furono a quel punto necessari due anni di pausa per analizzare quelle disgrazie e per riapportare, alla luce dei risultati acquisiti, una nuova flotta. Ai fini della comprensione di questo passaggio, mi sembra particolarmente interessante e realistica la seguente ipotesi formulata da J.H. Thiel: «*between 255 and 249 the Roman fleet was almost entirely renewed and on this occasion the "corvi" will have been abolished. ... For in that period the Roman warfleet was almost completely destroyed by two gales (in 255 and 253); ... we may readily suppose that the presence of the "corvi" considerably aggravated the catastrophe. ... I believe therefore that, when the Romans were forced by the catastrophes just mentioned to build new fleets, they abolished the "corvus", because the instrument had proved a dangerous absurdity by stormy weather*» (45).

Certo è che a partire da quegli anni i *corvi* non vengono più nominati; non solo, ma il primo confronto sostenuto dai Romani dopo la presunta soppressione dei *corvi* si risolse nell'unica clamorosa sconfitta romana: in occasione della battaglia navale di Trapani (249), infatti, la flotta romana comandata dal console Publio Claudio venne pressoché annientata: 93 navi vennero catturate dai Punici e solo una trentina riuscì a salvarsi. Come se non bastasse, a quel disastro ne seguì immediatamente uno ancora maggiore, occorso alla seconda flotta inviata dal Senato in Sicilia al comando dell'altro console Lucio Giunio: una violenta tempesta provocò al largo di Eraclea Minoa un naufragio di spaventose dimensioni: vennero perse 120 navi da guerra e quasi 800 onerarie.

Questa impressionante sequenza di perdite di una gravità sconcertante avrebbe dovuto costituire un colpo mortale alla volontà di continuare a misurarsi, sul mare, con la maggiore potenza navale del Mediterraneo. Ma i Romani non *mollarono*, anche se ebbero bisogno di qualche tempo per riprendersi (soprattutto per compensare la perdita di un così elevato numero di equipaggi). Nel periodo 248-243 a.C., com'era avvenuto anche nel biennio 252-251, Roma mantenne solo una flotta di circa 60 navi per la sicurezza delle coste d'Italia e del flusso di rifornimenti marittimi necessari alle forze schierate in Sicilia. Poi, i Romani «*decisero di riporre per la terza volta le loro speranze nelle forze navali. ... Quest'ultimo tentativo ebbe veramente il carattere di una lotta per l'esistenza*» (46). Essi avevano avuto modo, nel frattempo, di studiare le particolarità costruttive di una quinquereme cartaginese particolarmente agile e veloce che era stata catturata nel 250 a.C. in occasione del blocco del porto di Lilibeo (odierna Marsala). Venne così allestita una nuova flotta di duecento quinqueremi, costruite a regola d'arte in modo da possedere, finalmente, qualità evolutive non inferiori a quelle del nemico.

Nel 242 a.C., anno in cui i Romani conferirono questo nuovo vigoroso impulso alla guerra navale, i Cartaginesi, pur essendosi ritirati da quasi tutta la Sicilia, mantenevano il possesso dell'area di Trapani e Lilibeo con poderose forze dislocate sul monte Erice, sotto il comando di Amilcare Barca, il celebre padre di Annibale.

Giunto con la nuova flotta nelle acque sicule in piena estate, in assenza della flotta cartaginese, il console Caio Lutazio Catulo poté sfruttare la sorpresa per impadronirsi immediatamente del porto di Trapani e della rada di Lilibeo. Nel successivo autunno-inverno, il Romano dedicò tutte le sue cure all'addestramento degli equipaggi navali.

Sul finire dell'inverno, i Cartaginesi inviarono verso la Sicilia una grossa flotta carica di rifornimenti per le loro truppe dell'Erice. Essendo stata avvistata la formazione punica al largo di Marettino, Lutazio Catulo fece uscire la flotta romana e, pur vedendo che le condizioni meteorologiche gli erano sfavorevoli, ma volendo ad ogni costo evitare che le navi cartaginesi riuscissero a rifornire le truppe a terra, diresse per intercettare il nemico. La battaglia navale delle Egadi venne così combattuta il 10 marzo 241 a.C., in una situazione stagionale ancora perturbata. La decisione di Lutazio Catulo di ingaggiare subito il combattimento – decisione tatticamente ineccepibile – risulta particolarmente apprezzabile sotto il profilo marinaresco, poiché i Romani dovevano affrontare il maltempo procedendo con vento e mare in prora, mentre la navigazione dei Cartaginesi beneficiava di un favorevolissimo vento in poppa.

Secondo Diodoro Siculo [47], l'intera flotta assegnata al console Caio Lutazio Catulo comprendeva 300 navi da guerra e 700 navi onerarie; i Cartaginesi avevano 250 navi da guerra ed un gran numero (non precisato) di navi da trasporto. I Romani «*avevano cambiato il metodo di costruzione delle navi e avevano eliminato ogni peso, tranne quello del materiale indispensabile alla battaglia navale: i marinai, esercitati ai movimenti concordi, presentavano un servizio eccellente, mentre i soldati imbarcati erano uomini scelti*» [48].

Nel corso della battaglia, «*i Romani dettero prova di straordinario valore. Delle navi Cartaginesi, infatti, sessantatré furono catturate e centoventicinque affondate. Inoltre trentaduemila nemici vennero fatti prigionieri, tredicimila uccisi e un'immensa quantità d'oro, d'argento e d'altro bottino cadde nelle mani dei Romani. Della flotta romana dodici sole navi furono affondate*» [49]. Le navi superstiti della flotta cartaginese fuggirono verso Marettino, favorite dal vento che, nel frattempo, era girato. Dopo la vittoria navale di Lutazio Catulo, Amilcare Barca si rassegnò a richiedere la pace, visto che i Romani erano divenuti padroni assoluti del mare. «*Insomma, quella vittoria fu così grande, che non si prese in considerazione di abbattere le mura dei nemici. Sembrò superfluo infierire contro la rocca e le mura, quando Cartagine era già stata distrutta sul mare*» [50]. In riconoscimento degli straordinari meriti acquisiti da Caio Lutazio Catulo, il Senato di Roma gli decretò il trionfo navale.

Con la determinante battaglia navale delle Egadi, si concluse la prima guerra Punica. Il trattato di pace impose ai Cartaginesi di ritirarsi dalla Sicilia e da tutte le isole minori comprese fra la Sicilia e l'Africa. Un'ulteriore clausola relativa alla Sardegna venne aggiunta tre anni dopo poiché i Cartaginesi nel corso della guerra Libica (241-238) avevano violato il trattato di pace aggredendo delle navi mercantili romane che commerciavano nelle acque africane.

L'argomento non potrebbe essere adeguatamente concluso senza citare il bilancio che ne trasse Polibio. «*La guerra sorta fra i Romani e i Cartaginesi per il possesso della Sicilia ebbe così termine... dopo essere durata ventiquattro anni continui; fu, delle guerre delle quali abbiamo notizia, la più lunga, la più grave, la più continua. In essa, ... una volta i due contendenti misero in campo più di cinquecento quinqueremi, un'altra poco meno di settecento. In tale guerra i Romani perdettero quasi settecento quinqueremi, comprese quelle distrutte nei naufragi, i Cartaginesi ne perdettero quasi cinquecento. ... Se si tien conto... delle differenze fra le quinqueremi e le triremi delle quali si servirono i Persiani contro i Greci, ... si conclude che mai forze di tale entità discesero a combattere in mare. Da tutto questo risulta evidente... che... i Romani non per vicende casuali, ... ma assolutamente a buon diritto, dopo essere stati messi alla prova in tante vaste e pericolose imprese, audacemente concepirono il disegno di conseguire l'assoluta egemonia e attuarono il loro proposito*» [51].

L'esercizio del potere marittimo

Dopo la sua autorevole affermazione sul mare, Roma ebbe la necessità di inviare le sue flotte al di là dell'Adriatico (I e II guerra Illirica; 229-228 e 220-219 a.C.) per porre fine alle azioni di pirateria che venivano condotte dalle navi illiriche ai danni del commercio marittimo esercitato dai Romani e dalle altre marinerie d'Italia. Si trattò di due impegni di breve durata ma di rilevante importanza, sia ai fini della sicurezza della navigazione in Adriatico, sia per le felici ricadute in termini di immagine nelle relazioni fra Roma ed i Greci (Atene, Corinto, lega Achea e lega Etolica).

In quegli anni, il commercio marittimo romano doveva aver assunto delle dimensioni di tutto rispetto: a parte quello che si svolgeva nei mari d'Italia, vi è l'evidenza di consistenti traffici marittimi romani nelle acque africane (come si è accennato parlando della guerra Libica) ed in quelle iberiche a nord della foce dell'Ebro (l'influenza romana su quel litorale venne riconosciuta dai Cartaginesi, nel 226 a.C., con il cosiddetto *Trattato dell'Ebro*). Certo è che il volume di affari collegato con il traffico mercantile doveva essere, a Roma, estremamente fiorente: sappiamo per esempio che i senatori andarono su tutte le furie quando, nel 218 a.C., il tribuno della plebe Quinto Claudio, riuscì a fare approvare una nuova legge «*secondo la quale nessun senatore o figlio di senatore avesse in mare una nave di più di trecento anfore*»; a giudizio del proponente, tale carico – equivalente a circa 8 tonnellate – «*era sufficiente per il trasporto dei raccolti agricoli; ogni altro traffico era indecoroso per i senatori. E la cosa, discussa con sommo accanimento, aveva procurato al sostenitore della legge... malevolenze da parte del patriziato, ma favore da parte della plebe*» [52], presso cui i più intrapendenti avevano già iniziato ad assaporare i benefici di quei traffici.

Ma in quello stesso periodo, si erano addensate all'orizzonte le nerissime nubi del furore *revanscista* di Annibale, che varcava il fiume Ebro per avviare la sua lunga marcia verso l'Italia. Iniziava così la II guerra Punica, in cui i Romani dimostrarono di aver perfettamente messo a fuoco i principi basilari della gestione del *potere marittimo*. Infatti, se nella prima guerra contro Cartagine i Romani erano riu-

sciti, a coronamento di un gigantesto ed indomabile impegno sul piano prettamente navale, a strappare ai Punici la *supremazia marittima*, fu nella seconda guerra che essi ebbero l'occasione di avvalersi del *potere marittimo* per contenere, contrastare e finalmente eliminare la tremenda minaccia recata, per impulso di Annibale, dalla città rivale. Non è certamente casuale che le riflessioni del Mahan abbiano inizialmente preso a riferimento proprio le operazioni delle forze marittime di Roma nel corso della seconda guerra Punica. Lo stesso Mahan riconobbe che, nella storia di Roma, «*il potere marittimo ebbe un peso ed un'importanza strategica che ha ricevuto scarso riconoscimento*»; per quanto concerne, in particolare, «*la sua influenza sulla seconda guerra punica, ... le notizie che ci restano sono sufficienti per autorizzare l'affermazione che esso fu un fattore determinante*» (53).

All'inizio della guerra, mentre Annibale procedeva dalla Spagna verso l'Italia seguendo la via terrestre – la sola consentitagli dal *potere marittimo* acquisito dai Romani – le forze romane vennero così suddivise fra i due consoli: 60 quinqueremi ed un esercito a Publio Cornelio Scipione (padre dell'*Africano*) per intercettare le linee di comunicazione fra Spagna ed Italia; 160 quinqueremi e delle forze terrestri a Tiberio Sempronio per la guerra a sud, nell'area marittima compresa fra la Sicilia e l'Africa.

Il primo provò prima ad intercettare Annibale portandosi con la propria flotta alle foci del Rodano. Ma, poiché il Cartaginese lo aveva preceduto, navigò fino a Genova ove sbarcò con l'esercito, lasciando il comando della flotta al fratello Gneo Cornelio Scipione, che doveva portarla in Spagna.

Prima ancora che l'altro console, Tiberio Sempronio, raggiungesse la flotta in Sicilia, i Cartaginesi avevano già avviato delle incursioni navali contro l'Isola, con una flotta di trentacinque quinqueremi. Ad essa si oppose il pretore Marco Emilio, che assunse il comando della flotta dislocata nel porto di Lilibeo e catturò sette navi puniche con 1700 uomini; «*la flotta romana rientrò illesa nel porto, avendo avuta una nave speronata, ma che anch'essa tornò da sé sola*» (54). Mentre le operazioni navali romane si avviavano con la benaugurante vittoria navale di Lilibeo, Annibale infliggeva la prima sconfitta (sul Ticino) alle legioni romane, comandate dal console Publio Cornelio Scipione.

L'altro console, Tiberio Sempronio, raggiunse a Lilibeo la flotta vittoriosa, con cui si recò subito ad occupare l'isola di Malta, catturandovi la guarnigione cartaginese; rientrato a Lilibeo ed avendo poi appreso della progressione di Annibale in Italia, imbarcò l'esercito e si portò con le navi lungo l'Adriatico fino a Rimini; sbarcate le truppe, marciò contro Annibale, venendo tuttavia sconfitto in battaglia terrestre (sul Trebbia).

Annibale aveva lasciato il fratello Asdrubale – con delle forze terrestri e navali – in Spagna, che doveva costituire la principale riserva logistica per le forze terrestri cartaginesi in Italia. Data l'importanza strategica di tale ruolo, i Romani, nonostante le gravi difficoltà arrecate loro dall'esercito di Annibale in Italia, continuarono ad attribuire un'elevata priorità alle operazioni nella penisola iberica, a

cui essi potevano agevolmente accedere avvalendosi della loro libertà di movimenti sul mare. Nella primavera 217 a.C., Gneo Cornelio Scipione, portatosi alla foce dell'Ebro con 35 navi, vi sconfisse la flotta di Asdrubale, di cui catturò non meno di venticinque navi (su 40). Dopo la vittoria navale dell'Ebro e la conquista di tutto quel tratto della costa iberica, la flotta romana saccheggiò anche l'isola di Ibiza, tenuta dai Cartaginesi, traendone una grande quantità di bottino. Le operazioni romane in Spagna proseguirono anche nei cinque anni successivi, sotto il comando dei due Scipioni (Gneo Cornelio Scipione ed il fratello Publio, che si era ricongiunto).

In quel secondo anno di guerra, il console Gneo Servilio Gemino, con 120 quinqueremi, saccheggiò l'isola di Menige (odierna Gerba), riscosse un tributo dall'isola di Cercina (Kerkennah) e si impossessò dell'isola di Pantelleria. Sul fronte italiano, le legioni romane subirono da Annibale la terza tremenda sconfitta (Trasimeno, giugno 217 a.C.) e, un anno dopo, il quarto e più disastroso rovescio (Canne, 2 agosto 216).

Dall'esame dei primi due anni di guerra, colpisce lo stridente contrasto fra la grande sicurezza con cui i Romani si mossero sul mare e le crescenti difficoltà incontrate sul terreno, nella loro stessa Italia, di fronte all'apparente invincibilità dell'esercito condotto da Annibale. Si disse che la salvezza dei Romani, in quella contingenza, fu tutta nel *temporeggiare*: detto così, potrebbe sembrare una miope *tattica* dilatoria, dettata dal timore; si trattò invece — la Storia lo dimostra — della scelta serena e consapevole di chi sa guardare lontano e, confidando nei tempi lunghi della *strategia*, opera le sue scelte basandosi estensivamente sul *potere marittimo*. Questo consentì a Roma di ribaltare una situazione che appariva irrimediabilmente compromessa: «*quando, invasa, calpestata... e desolata da battaglie sanguinose, parve sul punto di giacere prostrata, l'indispensabile possesso del mare la sollevò e le fornì l'occasione della riscossa vincitrice*» [55]. Nel grandioso scenario del conflitto, il Senato seppe scegliere le proprie mosse con estrema lungimiranza, e ciò avvenne su di una scacchiera costituita da una grande pluralità di teatri con esigenze operative contemporanee: penisole italiana, iberica e balcanica, acque della Sicilia, della Sardegna e del nord-Africa; coste e territorio della Sicilia e della stessa Cartagine.

Nella penisola italiana, fin dopo la battaglia di Canne, Annibale tentò in tutti i modi di impadronirsi di una città marittima, sperando di potervi ricevere dei rifornimenti da Cartagine: provò con Napoli (216 a.C.), poi con Cuma (215), quindi con Pozzuoli e con Taranto (214), ma non ebbe successo, poiché i Romani impiegarono le loro migliori energie per evitare ch'egli giungesse al mare. Più tardi, in seguito ad una congiura interna, la città di Taranto aprì le porte al Cartaginese (212), che non riuscì comunque né ad espugnare la rocca (ove il presidio di Marco Livio Salinatore venne periodicamente rifornito dalla flottiglia romana di Reggio), né a sfruttarne il porto per i suoi collegamenti con l'Africa o con la Spagna (vi fu solo, nell'estate 211, una breve sosta inconcludente di una flotta punica proveniente dalla Sicilia), fino a quando i Romani ripresero la città (209).

In Sicilia, dopo la morte del re Gerone (215 a.C.), Siracusa si era accordata con i Cartaginesi per la spartizione dell'Isola. Da Roma, nel 214, venne quindi

inviato contro Siracusa, con una flotta di sessanta quinqueremi, il console Marco Claudio Marcello, che aveva brillantemente tenuto testa ad Annibale in Italia dopo la battaglia di Canne. Venne così avviato il celebre assedio – navale e terrestre – di Siracusa, strenuamente difesa dai micidiali congegni ideati dalla fertile mente di Archimede, e in qualche caso, dalle ancor più fertili menti di qualche cronista (è il caso dei leggendari *specchi ustori*). La cittadella di Siracusa venne espugnata nel 212, grazie all'efficacia dell'assedio e del blocco navale, e con l'ausilio di qualche defezione interna evidentemente agevolata dalla carestia. L'assalto venne condotto dalle navi che sbarcarono le truppe con un'azione condotta di sorpresa contro posti di guardia parzialmente sguarniti. Poco prima, Marcello aveva ottenuto un significativo successo navale al largo di capo Pachino, portando la sua flotta contro una grossa formazione cartaginese (130 navi da guerra e 700 onerarie) che doveva recare aiuti a Siracusa: i Cartaginesi, dissuasi dalla flotta romana, invertirono la rotta e rientrarono in patria.

In quegli stessi anni, una flotta romana di 50 navi venne inviata nelle acque dello Ionio e dell'Egeo per contrastare Filippo V, re di Macedonia, che si era alleato con Annibale: si trattò della **prima guerra Macedonica** (214-204 a.C.), che impegnò i Romani nel bel mezzo della II guerra Punica. La presenza navale romana conseguì il risultato di controllare le mosse del re macedone, contenerne le mire espansive in Grecia e dissuaderlo da qualsiasi velleità di invio di forze o di altre risorse in Italia in sostegno ad Annibale.

Nelle **acque fra le isole maggiori e la costa africana** operò la flotta romana basata a Lilibeo, posta prima sotto il comando di Tito Otacilio Crasso (dal 217 al 210 a.C.) e poi di Marco Valerio Levino (dal 210 al 207). Il primo sconfisse una flotta cartaginese nel canale di Sardegna (nel 215), catturandone 7 navi; poi, nei giorni dell'assalto a Siracusa (212) effettuò una fruttuosa incursione navale sulla costa africana, nei pressi di Utica, e ne tornò con 130 navi onerarie cariche di bottino e di frumento, che venne subito inviato a Siracusa per sfamare vincitori e vinti. Marco Valerio Levino (già illustratosi al comando della guerra Macedonica nel quadriennio 214-211), con una flotta di 100 navi effettuò un'incursione nei pressi della città di Clupea (estate 208), e vinse poi per mare una flotta punica di 83 navi, catturandone 18; nell'anno successivo, dopo un'analoga incursione condotta sulla costa vicino ad Utica, ingaggiò battaglia navale contro una flotta di 70 navi da guerra cartaginesi, affondandone quattro, catturandone 17 e disperdendo le altre. «*Così divenuto sicuro il mare per la cacciata delle navi dei nemici, furono mandati a Roma grandi carichi di grano*» [56]. Lo stesso Marco Valerio Levino era peraltro riuscito a liberare la Sicilia da tutti i presidi cartaginesi.

Circa la **penisola iberica**, a cui abbiamo già accennato, va ripetuto ch'essa aveva in quel conflitto un'importanza strategica primaria: «*per abbattere Roma... i Cartaginesi avevano bisogno di una solida base operativa e di una sicura linea di comunicazioni. La prima fu stabilita in Spagna dal genio della famiglia Barca; la seconda non fu mai ottenuta. C'erano due possibili vie di comunicazione: una diretta, via mare, l'altra indi-*

retta, attraverso la Gallia. La prima fu bloccata dal potere navale romano, la seconda fu resa pericolosa e, infine interrotta con l'occupazione della Spagna settentrionale da parte dell'esercito romano. L'occupazione fu resa possibile dal controllo del mare, che i Cartaginesi non misero mai in pericolo. In tal modo, rispetto ad Annibale e alle sue basi, Roma occupava due posizioni centrali: Roma stessa e la Spagna settentrionale, unite da una facile linea interna di comunicazioni, il mare, attraverso il quale le due posizioni si davano continuo, reciproco supporto» [57].

Nel 211 a.C., il giovane Publio Cornelio Scipione (24 anni) ottenne il comando delle operazioni in Spagna, che avevano subìto una battuta d'arresto l'anno prima, dopo la tragica morte dei due Scipioni (il padre e lo zio del giovane Publio), caduti in battaglie terrestri. Il nuovo comandante, giunto in Spagna con 30 quinqueremi, iniziò ad operare nella primavera del 210 a.C., decidendo di assaltare innanzi tutto Cartagena (allora chiamata *Nuova Cartagine*) con un'azione congiunta navale terrestre. Scipione aveva assegnato il comando della flotta al suo grande amico Caio Lelio, che mantenne l'incarico per tutta la durata della sua missione in Spagna ed anche per la successiva spedizione in Africa. Con la **presa di Cartagena**, Scipione privò il nemico della sua principale base navale iberica, d'importanza fondamentale per i collegamenti con l'Africa e per la logistica delle forze cartaginesi in Spagna. Vi vennero catturate 18 navi da guerra (che vennero a sommarsi alle sue precedenti 35) e 63 navi onerarie, alcune col carico. L'anno seguente (209 a.C.), visto che le coste ispaniche erano libere da flotte puniche, egli fece sbarcare i *militi navali*, facendoli partecipare alle successive operazioni terrestri (per quasi quattro anni). Nel 206 a.C., Gade (l'odierna Cadice, sull'oceano Atlantico) ospitava l'ultimo consistente presidio dei Cartaginesi in Spagna; questi si erano infatti ormai ridotti nell'estremo lembo meridionale della penisola iberica, sotto il comando di Aderbale e di Magone, il terzo fratello di Annibale (Asdrubale, recatosi in Italia attraverso la Gallia per portare rinforzi ad Annibale, era stato sconfitto ed ucciso dai consoli romani). In quella situazione, Aderbale salpò da Gade diretto a Cartagine con otto triremi, precedute da una quinquereme; una flottiglia comandata da Lelio (una quinquereme e sette triremi), salpata da Carteia (porto situato nel golfo compreso fra le odierne città di Algeciras e Gibilterra), intercettò la formazione punica dando vita ad una **battaglia navale nello Stretto**. Sebbene il combattimento fosse sensibilmente influenzato dal gioco delle correnti, la quinquereme di Lelio riuscì ad affondare due triremi cartaginesi ed a immobilizzarne una terza. Dopo la vittoria navale romana, Aderbale si disimpegnò con le navi superstiti verso Cartagine. Poco dopo, Magone, avendo perso ogni speranza di poter ottenere qualche utile risultato in Spagna, abbandonò **Gade**, che venne così occupata dai Romani. Dopo aver portato a buon fine la propria missione in Spagna, Scipione consegnò quella provincia al nuovo pretore e salpò con la sua flotta per rientrare a Roma (206 a.C.).

Giunto nell'Urbe, Publio Cornelio Scipione (a 30 anni) venne eletto console per il 205 a.C.; il Senato diede il suo assenso alla preparazione di una spedizione navale in Africa ed assegnò a Scipione 30 navi da guerra che si trovavano già in

Sicilia. A Scipione, inoltre, vennero spontaneamente offerte dalle città d'Italia ingenti quantità di materiali per la costruzione e l'armamento di altre 30 navi da guerra (20 quinqueremi e 10 quadriremi), che vennero varate 44 giorni dopo che il legname era stato portato dai boschi. Dopo aver fatto effettuare a Caio Lelio, con le 30 navi vecchie, un'incursione sulle coste di Ippona Regia (odierna Bona) nell'estate del 205 a.C., Scipione si predispose a passare in Africa. Poco prima, 80 navi onerarie cartaginesi, cariche di rifornimenti per Annibale, erano state catturate nelle acque della Sardegna dal pretore Gneo Ottavio. Scipione, raccolte circa 400 navi onerarie per il trasporto dell'esercito, salpò da Lilibeo, scortando il convoglio con 40 quinqueremi. Sull'andamento dello sbarco, avvenuto nei pressi di capo Farina, si trova oni tanto qualche accenno a possibili problemi incontrati nel raggiungere la spiaggia. La più antica descrizione (del II secolo a.C. dello **sbarco navale in Africa**, contenuta nel seguente breve frammento della "*Guerra Annibalica*" di Lucio Celio Antipatro, rende, invece, l'idea di celerità e sincronismo, in linea con i canoni delle moderne operazioni anfibie: «*Tutti raggiungono contemporaneamente la terra con la flotta, sbarcano dalle navi e dalle imbarcazioni e, stabilito l'accampamento, innalzano le insegne*» (58).

Scipione, dopo aver mantenuto il campo sulla costa, in collegamento con la flotta, si portò nei pressi di Utica. L'assedio di Utica venne iniziato nel 204 a.C.; nell'autunno dello stesso anno, essendo sopraggiunte le poderose forze del re Siface (che si era alleato con i Cartaginesi), divenne propiziatorio predisporsi a fronteggiare quella nuova minaccia. Nel 203 a.C., pertanto, l'**assedio navale di Utica** venne utilizzato da Scipione con finalità di diversione, in modo da consentire il conseguimento della sorpresa nei successivi attacchi condotti dalle forze terrestri. Scipione riportò così una grande vittoria ai Campi Magni, inducendo i Cartaginesi a richiamare Annibale dall'Italia. In quello stesso anno i Cartaginesi effettuarono un attacco alle navi romane che assediavano Utica e catturarono delle navi onerarie romane in violazione di una tregua concessa dai Romani. Annibale, tornato in Africa l'anno successivo (202 a.C.), venne finalmente battuto da Scipione nella celebre battaglia combattuta nei pressi di Zama. Subito dopo la vittoria, Scipione si portò con tutta la flotta (circa 90 navi da guerra) ad effettuare una **dimostrazione navale davanti al porto di Cartagine**: ne uscì una nave con dieci parlamentari inviati da Annibale per richiedere la pace.

Le durissime **condizioni di pace** (che Annibale giudicò comunque benigne) includevano la consegna di tutte le navi da guerra, eccettuate dieci triremi, ed il divieto di muovere guerra ad alcun popolo senza il consenso dei Romani; esse vennero accettate dai Cartaginesi e ratificate agli inizi del 201 a.C. «*I Cartaginesi consegnarono le navi da guerra. ... Le navi furono per ordine di Scipione portate al largo e incendiate; secondo alcuni, erano 500 navi a remi d'ogni specie; e la improvvisa vista dell'immenso rogo fu tanto lagrimevole per i Punici quanto sarebbe stato l'incendio della stessa Cartagine*» (59). Conclusa la sua missione in Africa, Scipione rientrò a Roma ove gli venne accordato il trionfo, oltre al soprannome *Africano*.

Le grandi coalizioni marittime

Subito dopo il termine della seconda guerra Punica, Roma si trovò coinvolta in due altri conflitti sviluppatisi, in successione, nell'area del mare Egeo. In entrambi i casi, i Romani intervennero in difesa delle città libere della Grecia contro le mire espansionistiche di due ambiziosi sovrani del mondo ellenistico: Filippo V, re di Macedonia (II guerra Macedonica: 200-197 a.C.), e Antioco IV *il Grande*, re di Siria (guerra Siriaca: 191-189). In entrambi i casi, inoltre, i Romani associarono alle proprie operazioni marittime le forze di svariate nazioni alleate, fra le quali ebbero un ruolo nettamente preminente le due nazioni che erano in possesso delle maggiori capacità navali in quell'area: Rodi ed il regno di Pergamo. Pertanto, nella maggior parte delle azioni che si svolsero nelle acque dell'Egeo, operò una forza navale multinazionale costituita dalla flotta romana (da 50 a 70 quinqueremi), dalla flotta regia di Pergamo (24 quinqueremi) e dalla flotta rodia (20-22 navi *coperte*); alla flotta romana erano normalmente aggregate svariate unità minori rese disponibili dalle marinerie italiche e da altre città marittime alleate. Il nucleo più consistente di questa forza navale fu sempre costituito, occorre sottolinearlo, dalle navi di Roma; coerentemente, il comando supremo delle operazioni navali venne sempre detenuto dal comandante della flotta romana. Insomma, sarebbe difficile non rilevare una profonda similitudine fra tale struttura e quella delle varie forze navali *multinazionali* istituite anche negli anni più recenti per fronteggiare esigenze di sicurezza correlate con le crisi internazionali. E se vi era similitudine nella struttura, vi fu anche similitudine nelle finalità prevalentemente politiche (più che militari) di queste aggregazioni: i Romani non avvertivano tanto l'esigenza di ottenere dei rinforzi (anche se questi comportavano comunque un utile risparmio finanziario), quanto quella di coinvolgere una coalizione quanto più possibile ampia nel contrastare il "prepotente" di turno.

Il coinvolgimento di Roma in quel teatro era scaturito dalla minaccia posta dal potenziamento della flotta macedone e dalle richieste di aiuto pervenute dagli Ateniesi, direttamente minacciati d'invasione dai Macedoni. Nel 200 a.C., pertanto, il console Publio Sulpicio Galba dovette innanzi tutto convincere il popolo (che pareva piuttosto restio) ad approvare la spedizione nell'Ellade. Ed egli fece leva su di una tesi essenzialmente marittima, sostenendo – come diremmo oggi – l'opportunità di un tempestivo controllo delle aree di crisi oltremare, in modo da evitare l'estensione del conflitto e le conseguenti ripercussioni sugli interessi e sulla sicurezza nazionale. Poiché tale criterio era già stato felicemente adottato nella prima guerra Macedonica, con l'invio della flotta di Marco Valerio Levino nelle acque elleniche, egli ricordò che quello stesso «*Filippo che si era già accordato con Annibale, per mezzo di legati e di lettere, per fare uno sbarco in Italia, non poté muoversi dalla Macedonia perché gli fu mandato contro con una flotta Levino che gli portava la guerra in casa. E quello che si fece allora, quando avevamo in Italia un nemico come Annibale, non ci decideremo a farlo ora, dopo aver cacciato dall'Italia Annibale, dopo aver sconfitto i Cartaginesi?*» [60]. In questo nuovo conflitto, la flotta romana, dopo aver efficacemente concorso alla difesa di Atene e delle città costiere dell'Attica (Pireo, Eleusi e Megara)

dagli attacchi macedoni, aggregò le navi di Pergamo e di Rodi, con cui effettuò delle operazioni congiunte nel mare Macedonico (Egeo settentrionale) ed assicurò la presa di diverse città costiere. Il ruolo delle forze navali di quella coalizione era soprattutto quello di esercitare una **dissuasione** nei confronti della flotta macedone (che prese il mare, infatti, solo in qualche sporadica occasione) e di effettuare operazioni in costa a sostegno ed integrazione delle operazioni terrestri. Al termine del conflitto, le **condizioni di pace** imposte al re macedone riflessero la volontà del Senato di acquisire il controllo dei tre *punti chiave* della Grecia (i porti di Demetriade, Calcide e Corinto), prevedendo anche la consegna di tutte le navi da guerra *coperte*, ad eccezione di cinque e della nave regia (troppo grande e difficilmente manovrabile).

Cinque anni dopo la pace fra i Romani e Filippo (192 a.C.), Antioco, con 100 navi da guerra e 200 da trasporto, sbarcò in forze a Demetriade, avviando così la sua offensiva contro la Grecia. L'anno dopo, Roma diede inizio alle operazioni contro Antioco, che si riportò presto ad Efeso, sul litorale asiatico. Il comando della nuova missione oltremare venne assegnato al Console Manio Acilio Glabrione, mentre la flotta venne data al pretore Caio Livio Salinatore. Con tale comandante, la flotta romana giunse sulla sponda asiatica verso l'autunno 191 a.C., e continuò ad operare in quelle acque fino alla resa del re Antioco. Dopo aver aggregato le navi del re di Pergamo (ma non quelle di Rodi, che erano in ritardo), la flotta comandata da Caio Livio si scontrò con quella di Antioco, comandata da Polissenida, nella **battaglia navale di Corico** (porto a nord della penisola Eritrea). Polissenida, «*quando vide che era nettamente inferiore quanto a valore dei combattenti, spiegate le vele di trinchetto si lasciò andare a fuga disordinata*» [61], riuscendo a riparare nel porto di Efeso. Nell'inseguimento, la flotta romana gli affondò dieci unità e ne catturò tredici con i relativi equipaggi. La sola perdita subita dalla parte dei Romani fu quella di una nave alleata. Nel successivo inverno 191-190, Antioco si impegnò soprattutto a potenziare la sua flotta, «*non volendo essere totalmente escluso dal dominio del mare*» [62]. Poi, visto che il nuovo console Lucio Cornelio Scipione (che era accompagnato da suo fratello Publio, l'*Africano*) si prefiggeva di affrontarlo in Asia minore, Antioco, «*considerando che soltanto se si fosse saldamente impadronito della supremazia marittima avrebbe potuto impedire agli eserciti di fanteria di passare in Asia e avrebbe allontanato definitivamente la guerra da quel territorio, decise di scendere in mare e di risolvere la situazione per mezzo di una battaglia navale*» [63]. L'occasione si presentò nell'estate 190 a.C., nelle acque a sud della penisola Eritrea, nella grande **battaglia navale di Mionneso** in cui si scontrarono la flotta comandata da Lucio Emilio Regillo (80 navi, di cui una cinquantina di Roma e 22 di Rodi) e quella comandata da Polissenida (89 navi): la flotta siriaca perse 42 navi (di cui 13 catturate, le altre affondate o incendiate), mentre due sole unità vennero perse dai Romani. «*Antioco ne fu atterrito: e poiché, privo di ogni dominio sui mari, non s'illudeva di poter difendere posizioni lontane, richiamò le forze che presidiavano Lisimachia affinché non fossero sopraffatte dai Romani*» [64].

Lo sbarco navale in Asia venne quindi effettuato con unità delle flotte di Roma, Pergamo e di Rodi; esso avvenne in assenza di qualsiasi contrasto da parte delle superstiti navi di Antioco. Poco dopo il re di Siria, sconfitto anche sul terreno (Magnesia), accettò le condizioni di pace presentate dal console. Le clausole marittime del trattato di pace con Antioco, ratificato nel 188 a.C., privavano il re della sua flotta, salvo pochissime unità a cui era comunque vietato allontanarsi dalle acque costiere della sponda orientale del Mediterraneo (costa siriaca e palestinese). In quello stesso anno, la flotta di Antioco (50 navi da guerra *coperte*) venne distrutta con il fuoco, a Patara, da Quinto Fabio Labeone, comandante della flotta romana. A testimonianza della vittoria navale di Mionneso, venne eretto nel campo Marzio il tempio dei "*Lari marinari*" – protettori della Flotta – dedicato nel 179 a.C., sul cui portale venne affissa una lapide con un'iscrizione[65] (che si volle anche riprodurre sul tempio di Giove Capitolino, l'edificio più sacro di Roma) in cui traspare con evidenza l'importanza della vittoria navale di Mionneso, che fu determinante per la sconfitta del re Antioco, nonché la fierezza dei Romani per l'ulteriore riprova della loro superiorità marittima.

Il consolidamento transmarino

Fra il 171 ed il 168 a.C. i Romani furono nuovamente impegnati contro i Macedoni (III guerra Macedonica), il cui re Perseo, ergendosi a paladino del mondo ellenico, tentò di riscattare la sconfitta subita dal padre Filippo. La flotta romana, comandata da Gneo Ottavio, contribuì efficacemente alla vittoria ottenuta dal console Lucio Emilio Paolo nella battaglia di Pidna (vicino alla costa) ed inseguì poi il re fuggiasco fino all'isola di Samotracia. La cattura di Perseo venne equiparata ad una "*vittoria navale*" e fece meritare a Gneo Ottavio il trionfo navale. In quello stesso anno (168 a.C.), Lucio Anicio era entrato con un'altra flotta in Adriatico (III guerra Illirica) e vi aveva sconfitto il re Genzio, alleato di Perseo, dopo avergli sbaragliato la flotta ed espugnato la capitale Scodra (odierna Scutari, in Albania) – ove lo stesso re cadde prigioniero – ed avendo catturato un totale di ben 220 navi illiriche.

All'inizio del settimo secolo dalla fondazione dell'Urbe, dal 601 al 603 U.c. (anni "*Urbis conditae*", pari a 153-151 a.C.), i Romani vennero nuovamente chiamati a combattere in Spagna, in quella durissima guerra Celtiberica che vide le prime gesta di Scipione Emiliano. I primi decenni di quello stesso secolo furono contraddistinti dalla adamantina ed esemplare fermezza che accompagnò la conclusione delle tre maggiori guerre condotte oltremare: la III ed ultima guerra Punica, conclusa nel 608 U.c. (146 a.C.) con la distruzione di Cartagine, la guerra Achea, conclusa in quello stesso anno con la distruzione di Corinto, e la guerra Numantina, conclusa nel 621 U.c. (133 a.C.) con la distruzione di Numanzia. Si trattava evidentemente di misure connotate da una forte efficacia dissuasiva, intraprese al fine di consolidare l'egemonia romana e ridurre i rischi a cui gli interessi romani oltremare erano inevitabilmente esposti a causa dei sempre possibili cambi d'umore

dei vari popoli o delle personali ambizioni dei singoli sovrani o governanti. Ci soffermeremo soltanto sulla **III guerra Punica** poiché con essa si concluse il ciclo delle terribili sfide da cui sbocciò il *potere marittimo* di Roma, che doveva completamente annientare non solo quello di Cartagine, ma la stessa Cartagine.

Fin dall'inizio della terza guerra Macedonica, l'attenzione di Roma era stata richiamata sui Cartaginesi, accusati da Massinissa (nel 172 e 171) di voler costruire una grande flotta. Ma i Romani iniziarono realmente a preoccuparsi della possibile rinascita della potenza navale punica a partire dal 155, pungolati dalle reiterate esortazioni di Marco Porcio Catone. Dopo aver inviato ben tre legazioni in Africa, il Senato si convinse della necessità dell'intervento di Roma: la guerra contro Cartagine venne dichiarata nel 149 a causa di una duplice violazione del trattato di pace: l'anno precedente, infatti, Cartagine aveva dichiarato guerra a Massinissa, alleato di Roma, ed aveva costruito più navi da guerra del massimo numero consentito (10 triremi). Alla dichiarazione di guerra, Cartagine decise subito di arrendersi: le venne imposto di consegnare subito 300 ostaggi e di aderire alle ulteriori direttive che i Consoli avrebbero impartito in loco.

I consoli salparono per l'Africa, con una «*flotta costituita da cinquanta quinqueremi, da cento imioli e da molte altre unità aperte e da trasporto. Quella flotta trasportava ottantamila fanti e quattromila cavalli*» (66). Approdati ad Utica, essi richiesero ed ottennero immediatamente la consegna di tutto il materiale bellico di Cartagine: la flotta punica venne così incendiata (67).

Giunse infine il momento, per i consoli, di rendere nota la terza ed ultima clausola, quella che, più di ogni altra, interessava i Romani: lo spostamento della città nell'entroterra, a «*non meno di diecimila passi* [~ 15 km] *dal mare*» (68) (raffinata interpretazione del più brutale «*Carthago delenda est*» di Marco Porcio Catone), in modo da inibire per sempre il risorgere del *potere marittimo* cartaginese. Ma i Cartaginesi, sentita l'enormità della richiesta, optarono per la guerra.

Iniziò così l'assedio, marittimo e terrestre, di Cartagine. Data l'accanita resistenza opposta dai Punici, le operazioni si protrassero nei primi due anni (149-148) senza risultati apprezzabili. Pertanto, nei comizi per l'elezione dei successivi consoli, il popolo candidò Publio Cornelio Scipione Emiliano (figlio di Lucio Emilio Paolo – il vincitore di Perseo – che lo aveva dato in adozione al figlio di Scipione l'*Africano*); questi si era infatti già distinto come legato in Spagna nel 151 (guerra Celtiberica) e come tribuno militare in Africa nel 149 (primo anno della terza guerra Punica). Scipione Emiliano, proclamato console, salpò da Roma nella primavera del 147 a.C.: non appena giunto nelle acque africane, recò immediato soccorso, con le proprie navi, a Lucio Ostilio Mancino, il comandante della flotta dell'anno precedente, che si trovava in posizione di estrema precarietà dopo aver effettuato uno sbarco temerario in un punto isolato delle fortificazioni a mare della città di Cartagine. Mancino «*era già sul punto di precipitare quando apparvero le navi di Scipione, rapide spaventevolmente e piene di soldati da ogni parte*» (69).

Scipione Emiliano iniziò quindi le proprie operazioni attaccando la parte della città chiamata *Megara* (i Cartaginesi si ritirarono perciò nell'area del porto e

nella cittadella, chiamata *Birsa*) e tagliando l'accesso terrestre alla penisola su cui si trovava Cartagine, mediante lo scavo di un duplice fossato per tutta la larghezza dell'istmo. Nel contempo, le navi della sua flotta venivano mantenute in pendolamento davanti alla città per la prosecuzione del blocco navale; ciononostante, alcune veloci navicelle a vela, approfittando dei periodi in cui soffiava un vento molto teso dal mare, riuscivano occasionalmente a forzare il blocco, portando limitate quantità di cibo che venivano distribuite ai soldati scelti di Asdrubale.

Scipione decise allora di bloccare fisicamente l'entrata del porto: facendo lavorare alacremente i suoi soldati a terra, ed avvalendosi certamente delle navi per il trasporto e la posa in acqua dei grandi massi, egli «*tirò nel mare un argine lungo, cominciandolo da quel tratto che, posto tra la laguna ed il mare, si chiama "lingua", continuando nell'alto mare ed indirizzandolo fin sopra l'entrata. Faceva poi contenere quell'argine con dei macigni grandi e serrati, affinché non fossero dissipati dai flutti. Era questo argine largo ventiquattro piedi* [~7,1 metri] *in superficie, e quadruplo alla base*»[70].

Ma i Cartaginesi reagirono con tutte le loro residue energie: avendo ancora, in quel periodo, il controllo di tutta l'area del duplice porto, mercantile e militare (*Cotone*), essi lavorarono occultamente per poter riattivare l'accesso al mare, scavando un'altra bocca che doveva aprirsi verso levante; allo stesso tempo e con altrettanta segretezza, utilizzando tutto il materiale ancora disponibile nei loro arsenali, costruirono centoventi navi da guerra *coperte* nell'arco di due mesi[71].

Tre giorni dopo l'apertura della nuova bocca del porto, questa nuova flotta uscì a confrontarsi con quella romana. Iniziò così la battaglia navale di Cartagine (147 a.C.), che fu l'ultima combattuta da una flotta punica. L'Intento dei Cartaginesi era quello di infliggere ai Romani danni tali da costringerli a rimuovere – o perlomeno alleggerire significativamente – il blocco navale. Alla flotta romana, la cui forza era incentrata sulle solite, poderose, quinqueremi, erano aggregate alcune unità delle città alleate. La battaglia, estremamente accanita, rimase sostanzialmente equilibrata fino al tardo pomeriggio, quando i Cartaginesi – verosimilmente esausti ed in affanno – decisero di sospendere il combattimento e di rientrare in porto prima del tramonto. Ma le navi più piccole, accorse prima di tutte verso la stretta imboccatura, entrarono in collisione, ostruendo l'ingresso a tutte le altre, che fuggirono verso l'argine antistante le mura della città. Esse vennero così bloccate dalle navi romane, che, con l'aiuto di quelle alleate, continuarono a speronare le unità puniche fino a quando il buio della notte non permise la prosecuzione delle operazioni. In seguito alla vittoria navale romana, le poche unità superstiti dei Cartaginesi non tentarono più alcuna sortita, mentre la flotta romana continuò le operazioni di blocco navale.

Dopo la battaglia navale, nel corso della quale si era resa palese la valenza dell'argine ove si erano accostate le navi puniche, Scipione Emiliano volle innanzitutto impadronirsene, e vi fece poi costruire un muro di altezza pari alle mura nemiche. Quindi, prima di procedere all'assalto finale, si mosse con la flotta per eliminare, in collaborazione con dei reparti terrestri, ogni residuo supporto esterno

alla resistenza di Cartagine. Egli prese così la città di Neferi, dopo aver sconfitto la guarnigione che, da quei luoghi, inviava viveri a Cartagine.

Trascorso l'inverno 147-146 a.C., i Romani poterono raccogliere i frutti delle loro precedenti operazioni. Scipione espugnò la cittadella (*Birsa*) ed il porto militare (*Cotone*). Da lì, la città venne conquistata, strada per strada, nell'arco di sei giorni e sei notti. Scipione inviò quindi a Roma una nave recante l'annunzio della vittoria. La nave risalì il Tevere fino al porto fluviale dell'Urbe, suscitando presso la popolazione un entusiasmo liberatorio da tutte le ansie e le inquietudini precedentemente sofferte. Va peraltro osservato che quei timori, sebbene alimentati dall'ancor fresco ricordo della devastante campagna di Annibale in Italia, erano principalmente legati a considerazioni marittime: qualche anno prima, uno dei più efficaci interventi di Catone per sollecitare l'intervento di Roma contro l'ancor florida e vicinissima Cartagine era stato quello di mostrare ai Senatori un grosso fico maturo proveniente dal territorio punico, dichiarando, al loro stupore per la bellezza e la freschezza del frutto, che la nazione che lo produceva era «*a tre giorni di navigazione da Roma*» (72).

La *Commissione dei Dieci* inviata in Africa dal Senato per stabilire il futuro assetto di quel territorio decretò che Scipione dovesse demolire quanto rimaneva di Cartagine e che, in avvenire, più nessuno vi dovesse abitare (73). Ampie zone della città erano già preda del fuoco appiccato dagli stessi abitanti negli ultimi giorni della lotta. Cartagine continuò a bruciare per diciassette giorni consecutivi.

Publio Cornelio Scipione Emiliano celebrò il trionfo nel 145 a.C., e meritò anch'egli, come il nonno adottivo, il soprannome di *Africano* (a cui venne poi aggiunto, dieci anni dopo, quello di *Numantino*).

La travagliata costruzione dell'Impero

Con la distruzione di Cartagine, i Romani ottennero, si, la rimozione della più temibile minaccia alla loro sicurezza ed al loro predominio sul mare, ma essi si sarebbero anche privati del più credibile e pressante incentivo a salvaguardare l'integrità delle proprie capacità belliche: è questa la tesi di alcuni apprezzati storici antichi (sopra tutti Sallustio), che imputarono alla stessa causa l'insorgere degli egoismi e della corruzione. Fra i commentatori moderni, quei pochi che si sono soffermati sulle vicende navali del I secolo a.C. hanno voluto estendere quella tesi, sostenendo che Roma avrebbe addirittura *rinunciato* a mantenere delle proprie flotte, vanificando la già acquisita *supremazia marittima*. Purtroppo la ricostruzione storica di svariati eventi occorsi in quel periodo si basa solo su pochi scarni frammenti, che poco ci dicono sugli avvenimenti di cui trattano e che nulla potrebbero comunque dirci su tutto il resto. Pertanto, al fine di trovare qualche risposta soddisfacente, occorre considerare le peculiarità politiche e militari di quel periodo storico, gli indizi navali presenti nei testi pervenutici e la coerenza dei grandi eventi marittimi che hanno portato Roma all'assoluto *dominio dei mari*.

In quel periodo storico, Roma venne investita da una "*crisi istituzionale*" la cui origine non va ricercata, come inevitabilmente fecero i contemporanei, nell'af-

fievolamento dei tradizionali valori morali, nel dilagare della corruzione e nel prevalere degli interessi di fazione su quelli dello Stato; presso qualsiasi società, questi aspetti sono presenti – in maggiore o minore misura – in tutte le epoche, e si riflettono nelle tristezze della cronaca quotidiana. Quella crisi non fu altro che una inevitabile *febbre di crescita*, poiché Roma era passata dal controllo problematico di solo una parte della penisola italiana alle proiezioni oltremare in Spagna, in Africa, nella penisola balcanica, sulle coste asiatiche dell'Egeo e su tutte le principali isole bagnate dai mari che circondano l'Italia. Vi erano inoltre degli interi regni che stavano passando sotto il suo dominio, essendo stati lasciati *in eredità al popolo romano* dai rispettivi sovrani (Pergamo nel 133 a.C., Cirenaica nel 96 e Bitinia nel 74). L'ammirevole struttura organizzativa della Repubblica non era stata concepita per gestire gli interessi di un Impero in via di costituzione ed in continua espansione, né poteva più tutelarli in modo adeguato. Sul piano politico, le lotte senza esclusione di colpi fra Mario e Silla, Pompeo e Cesare, Antonio e Ottaviano, ancorché alimentate da motivate ambizioni dei contendenti, non furono altro che gli effetti perversi della necessaria ricerca di un più rispondente assetto istituzionale, ricerca che giunse a compimento con la costruzione del nuovo ordinamento del *principato* augusteo. Sotto il profilo militare, quelle lotte determinarono non pochi scompensi, aggravati dalla natura *non permanente* che ebbero le forze armate (ivi incluse, beninteso, quelle marittime) per tutto il periodo della Repubblica: le flotte, come le legioni, venivano allestite ogni volta che se ne verificava l'esigenza; al termine di quell'esigenza gli equipaggi (come le legioni) venivano congedati; e per ricostruirli occorreva ricominciare tutto daccapo. Questo spiega che, se le contese politiche interne non consentivano di far approvare in tempo utile la costituzione di una flotta, si rischiava di doverne fare a meno (come accadde a Silla agli inizi della prima guerra Mitridatica), e di dover fare affidamento sulle sole navi recuperate dagli *alleati* (come fecero Lucullo, per conto di Silla), da affiancare poi alle navi romane che nel frattempo si facevano costruire (come fecero Silla nell'inverno 86-85 e Lucullo in quello 73-72). Quando si parla di navi *alleate*, peraltro, occorre ricordare che una loro presenza minoritaria in tutte le flotte di Roma era del tutto normale (com'era normale l'analoga presenza di reparti *alleati* nelle legioni). Va infine notato che una diversa considerazione deve essere riservata alle navi costruite ed equipaggiate nelle *provincie* (soprattutto in *Sicilia* e nelle provincie d'*Africa* e d'*Asia*), che erano poste a tutti gli effetti sotto la sovranità di Roma: poiché quelle navi erano di proprietà dello Stato Romano e tenuto anche conto del carattere spiccatamente cosmopolita del nascente Impero, sarebbe illogico, oltre che anacronistico, considerare che quelle fossero navi *alleate* anziché *romane*.

Per quanto concerne gli "indizi navali" reperibili nei vari frammenti, limitandoci al periodo fra il termine della guerra Numantina e l'inizio della I guerra Mitridatica, che è quello meno documentato, troviamo innanzi tutto la guerra Balearica (123-122) in cui Quinto Cecilio Metello con la sua flotta rimosse la piaga della pirateria dalle isole Baleari[74]. Successivamente, nell'intero periodo della

guerra Giugurtina (111-105) i Romani mantennero oltremare un esercito di oltre 40 mila uomini [75], più volte avvicendato e sempre supportato logisticamente dalle navi romane, che assicurarono anche il collegamento con le acque della Tripolitania (ove Leptis Magna aveva richiesto la protezione di Roma) [76]: oltre a svariate centinaia di navi onerarie, vi deve certamente essere stata una flotta di navi da guerra, commisurata con le esigenze di sicurezza e con il rango consolare dei vari comandanti in capo avvicendatisi in Africa. Subito dopo, nella guerra Cimbrica (104-101), una flotta – citata da Furio Anziante [77] – venne utilizzata per il sostegno logistico delle truppe: la rilevanza delle esigenze navali è dimostrata dal fatto che Mario ebbe bisogno di scavare un canale navigabile (la celebre *Fossa Mariana*) [78] per consentire alle navi un transito in sicurezza evitando le secche delle bocche del Rodano. In quegli stessi anni, nelle guerre contro i Lusitani (108-94) vi fu certamente la necessità di una cospicua componente navale per il trasporto, il collegamento, l'avvicendamento ed il sostegno logistico delle forze. Questa presenza navale romana in acque oceaniche (probabilmente con base a Cadice) è anche dimostrata dal fatto che al pretore Quinto Servilio Cepione (108) venne attribuita la costruzione di un grande faro [79] nei pressi della foce del Beti (odierno Guadalquivir), mentre al proconsole Publio Licinio Crasso (96-93) venne addirittura attribuita una navigazione da Cadice alle isole Cassiteridi [80] (odierne *Scilly*, a sud ovest della Cornovaglia), ricche di stagno e di piombo. Ancora nello stesso periodo, nella guerra Tracica (103-71) l'esigenza navale fu implicita nella collocazione oltremare dell'area di operazioni; la particolare ferocia attribuita ai Traci dovrebbe aver reso irrinunciabile l'uso di navi da guerra *romane*. Contemporaneamente, nella prima guerra Piratica (102-100), è noto che Marco Antonio (l'oratore) ebbe una propria flotta che venne portata dallo Ionio in Egeo facendola transitare – per via terrestre – dall'Istmo di Corinto [81]. Infine, nella guerra Sociale (90-88), la flotta romana – di cui conosciamo il comandante in carica nel 89, il legato Aulo Postumio Albino [82], e pochi sprazzi su qualche azione compiuta da un certo Otacilio e da altri [83] – venne integrata con qualche unità proveniente dalla *provincia romana* d'Asia e da alcune città marittime *alleate*: due triremi da Eraclea pontica [84], alcune navi da Smirne [85] ed altre tre navi provenienti da Clazomene (nel golfo di Smirne), Mileto e Caristo (Eueba) [86]. Tirando le somme, ci sembra ragionevole desumere, dai pur scarni elementi di cui disponiamo, che nel periodo considerato le attività navali di Roma continuarono ad essere caratterizzate da una convincente vitalità.

Considerando poi, fra gli eventi che seguirono, quelli di maggiore spicco sotto l'ottica navale e marittima, si vede bene che il momento di effettiva crisi si verificò proprio all'inizio della I guerra Mitridatica (88-84), in cui Silla si trovò – primo ed unico fra i comandanti in capo romani – a dover condurre la prima fase di una grande operazione oltremare senza disporre di una propria flotta; la situazione era peraltro stata aggravata da Mitridate che aveva promosso, in quegli anni, un'abnorme proliferazione della pirateria, che agiva a suo favore. Come si è già accennato, la forza navale costituita dalle navi *alleate* recuperate da Lucullo

e dalla flotta *romana* fatta costruire da Silla consentì a quest'ultimo di sbarcare in Asia minore e di ricevere la resa di Mitridate, che rientrò nel suo regno dopo aver consegnato ai Romani 70 navi da guerra. Silla ebbe poi a disposizione ben 1200 navi per trasferire il suo esercito da Durazzo a Brindisi. Lucullo esercitò quindi il comando della **III guerra Mitridatica** (74-66) in cui si avvalse sia di una flotta procuratagli dalla *provincia romana d'Asia*, sia di una nuova flotta ch'egli stesso fece costruire: sbaragliò le flotte di Mitridate, costringendolo alla fuga, e s'impadronì delle principali città costiere del Ponto; nel suo trionfo a Roma, fece sfilare 110 navi da guerra rostrate catturate al nemico. Nel frattempo, Gneo Pompeo Magno, investito del comando supremo della **guerra Piratica** (67), aveva rastrellato con 500 navi l'intero Mediterraneo liberandolo dalla piaga della pirateria cilicia. Ciò fece dire a Cicerone, circa dieci anni dopo: «*Già da lungo tempo noi vediamo che quel mare immenso, i cui movimenti tumultuosi avevano non solamente interrotto le corse dei nostri vascelli, ma arrestata ogni comunicazione fra le nostre città e le nostre armate, noi vediamo che quel mare, grazie al valore di Pompeo... dall'Oceano fino all'estremità del Ponto è sicuro e tranquillo come fosse un porto solo e ben chiuso*» [87]. Lo stesso Pompeo Magno portò quindi a termine la **III guerra Mitridatica** (66-64), avvalendosi pienamente dell'acquisito *dominio del mare*: «*Pompeo, disseminata l'intera flotta a guardia del mare tra la Fenicia e il Bosforo* [Cimmerio], *mosse all'attacco di Mitridate*» [88] (il Bosforo Cimmerio è l'odierno stretto di Kerc, fra il mar Nero ed il mare d'Azov). Nel corso delle sue due felicissime campagne (contro i pirati ed in medio-oriente), Pompeo catturò ben 800 navi da guerra, di cui 700 vennero condotte nei porti d'Italia. Nella formula ufficiale del trionfo venne esplicitamente scritto ch'egli aveva «*restituito il dominio del mare* [in latino: "imperium maris"] *al popolo romano*» [89]. Venne poi Giulio Cesare, reduce da esaltanti imprese navali sulle acque dell'Oceano: la vittoria navale riportata nelle acque della Bretagna (nel 56 a.C.) contro la poderosa flotta di 220 navi della coalizione "Armoricana" (tutte le popolazioni della regione costiera della Gallia settentrionale, fra la Loira ed il Reno) ed i due sbarchi navali in Britannia (anni 55 e 54). Allo scoppio della guerra civile contro Pompeo egli si imbatté nella ostilità di Marsiglia; dispose pertanto che la città fosse assediata e sottoposta al **blocco navale** (estate 49) da parte della flotta di Decimo Bruto: i Romani attuarono un blocco efficace e riportarono due **vittorie navali** sulla flotta marsigliese (acque di **Marsiglia** e di **Taurento**); ciò indusse la città ad arrendersi poco dopo, rinunciando al suo ruolo di potenza marittima (era l'ultima, nel Mediterraneo occidentale, ad essersi mantenuta fino ad allora indipendente da Roma, ancorché tradizionalmente amica ed alleata). Tralasciamo le altre vicende navali di questa guerra civile, poiché non ebbero dirette implicazioni sul *potere marittimo* di Roma, salvo la tendenza verso un costante potenziamento delle risorse navali da guerra: «*Les guerres civiles de la fin de la République ont vu un accroissment considérable des forces navales disponibles en Méditerranée: dans la mesure où le contrôle de la mer était indispensable pour transporter des troupes et s'assurer la maîtrise de l'Empire, chacun des adversaires a cherché à développer sa puissance maritime: Pompée d'abord, puis César, Sextus Pompée enfin Antoine et Octave ont disposé d'effectifs non négligeables, en constante augmentation*» [90].

Sono invece di fondamentale importanza le vittorie navali successivamente ottenute da Ottaviano, grazie al genio del suo grande ammiraglio Marco Agrippa, contro le *flotte piratiche* ricostituite da Sesto Pompeo (vinte a Milazzo e sbaragliate a Nauloco, il 3 settembre 36 a.C.) e contro la *flotta egizia* di Antonio e Cleopatra (Azio, 2 settembre 31 a.C.): tali vittorie cancellarono le ultime due potenze navali (entrambe temibilissime), non soggette a Roma, esistenti nel Mediterraneo.

La Pax Romana

L'anno dopo la vittoria navale di Azio, le forze romane sbarcarono in Egitto, ove Ottaviano poté facilmente cogliere il frutto di quella sua perentoria affermazione sul mare: il suicidio di Cleopatra segnò la fine della monarchia tolemaica alessandrina, a cui seguì l'annessione dell'Egitto al nascente Impero. Roma aveva così completato la sua espansione su tutte le rive del Mediterraneo, che era in tal modo diventato il grande mare interno che i Romani a giusto titolo poterono chiamare «*Mare Nostrum*».

Le porte del tempio di Giano, aperte solo in tempo di guerra, vennero chiuse l'11 gennaio 29 a.C. Ottaviano, che ricevette poi il titolo di Augusto, ebbe il grande merito storico di comprendere che l'Impero aveva a quel punto raggiunto la sua estensione ottimale; venne in tal modo ad instaurarsi quella che fu poi chiamata la «*Pax Romana*», cioè quella situazione di stabilità e di sicurezza che favorì la prosperità dell'Impero e la diffusione della civiltà. Tutto questo venne basato sulla maestà di Roma, sull'applicazione delle sue leggi, su di una ramificata struttura amministrativa, su di una fitta ed efficiente rete di comunicazioni terrestri e, soprattutto, marittime, nonché su di un apparato militare divenuto permanente, ma che comunque rimase strettamente commisurato all'entità dei maggiori fattori di rischio (anche in campo terrestre, il numero e la consistenza delle legioni erano tutt'altro che esuberanti a fronte della sterminata estensione dei confini dell'Impero).

Per quanto concerne, in particolare la Marina, questa venne costituita ed organizzata su base permanente da Marco Agrippa dopo la vittoria navale di Azio, cioè dopo che Roma ebbe acquisito non solo il completo *dominio del mare*, ma addirittura la piena *sovranità* sul Mediterraneo. Vi si può certamente ravvisare un aspetto paradossale: quasi come se si fossero giocate tutte le partite in calendario mettendo insieme, ogni volta, una squadra raccogliticcia e poi ci si fosse decisi a costituire una bella squadra permanente al termine del campionato; anzi: al termine di quello che ci appare come l'*ultimo* campionato. In realtà il "campionato" non era finito: l'assenza di grandi potenze marittime non significava che il mare potesse ritenersi definitivamente sicuro; occorreva comunque mantenervi una presenza navale permanente, visibile e credibile per inibire il rifiorire di qualsiasi minaccia al regolare svolgimento delle attività marittime, alcune delle quali permanevano di necessità vitale per la sopravvivenza stessa dell'Urbe. Per tratteggiare a grandi linee il ruolo di quella nuova Marina militare di Roma, può risultare efficace l'estrema semplificazione adottata da Chester G. Starr: «*The historic task of taht navy was not to fight*

battles but to render them impossibles» [91]. Più che sulla celebrata potenza delle legioni (prevalentemente schierate ai più lontani confini terrestri), era sulla silenziosa operosità della Marina che poggiava la «*Pax Romana*» nel cuore dell'Impero, cioè nel bacino del Mediterraneo.

La rispondenza di questa Marina militare è dimostrata dal fatto che essa rimase costituita su base permanente per tutta la durata dell'Impero, subendo anzi talune espansioni per meglio rispondere alle esigenze di controllo di certe aree critiche. La sua struttura rimase comunque sempre articolata su due flotte principali in Italia (Miseno e Ravenna) e su di un certo numero di flotte minori dislocate nei punti più sensibili delle provincie, secondo un ordinamento che è stato ricostruito soprattutto sulla base delle testimonianze epigrafiche [92].

Ma il risultato più saliente della rispondenza dell'attività svolta dalla Marina militare consiste nello straordinario sviluppo dei traffici marittimi; a questo proposito, nel II secolo d.C., il retore Publio Elio Aristide poteva scrivere, parlando di Roma e del suo grande porto marittimo: «*Il mare Mediterraneo come una cintura cinge il centro del mondo e il centro del vostro dominio; e intorno al mare si stendono, "grandi per grande spazio", i continenti colmi di ricchezze sempre a vostra disposizione. ... Tutto quello che si produce e si fabbrica nei singoli paesi, qui si trova sempre, in quantità superiore ai bisogni. E così numerose approdano qui le navi mercantili, in tutte le stagioni, ad ogni mutare di costellazioni, cariche di ogni sorta di mercanzie, che l'Urbe si può paragonare al grande emporio generale della terra. E così forti carichi si vedono arrivare dall'India e perfino dall'Arabia felice, da far venire il dubbio che in quei paesi siano rimasti spogli gli alberi, e gli abitanti debbano venir qui a domandare i loro prodotti quando ne hanno bisogno. ... Partenze ed arrivi di navi si susseguono senza sosta; c'è da meravigliarsi che non nel porto ma nel mare ci sia abbastanza posto per tutte le navi mercantili*» [93].

Al di là dell'enfasi retorica, le condizioni di sicurezza del Mediterraneo, unitamente all'allestimento di numerosi nuovi porti, consentirono il più intensivo sfruttamento delle linee di comunicazioni marittime, oltre al concomitante sviluppo di una flotta mercantile di dimensioni sbalorditive. «*Il creare e mantenere questa flotta fu la più grande impresa marittima di Roma; allo stesso tempo essa servì egregiamente come un efficiente servizio passeggeri e trasporti. ... furono i Romani che idearono questo tipo di flotta e fu il loro spirito organizzativo che rimase alla base della sua organizzazione ed amministrazione. Per ritrovare uguale grandezza di navi e volume di arcico dobbiamo arrivare alla compagnia delle Indie Orientali dell'inizio del sec. XIX*» [94].

Conclusioni

Prima di trarre le conclusioni, occorre sgomberare il campo dalla radicata prevenzione, che affligge molti studiosi dell'antichità, secondo cui i Romani sarebbero stati del tutto privi di familiarità con il mare ed avrebbero transitoriamente superato la loro avversione solo quando costretti dagli eventi, in mancanza di qualsiasi altra alternativa, ricorrendo comunque all'esperienza di comandanti ed equipaggi *non romani*, provenienti dalle ben più qualificate marinerie d'Italia e del mondo

ellenico. Innanzi tutto dovremmo chiederci come mai i Romani stessi considerarono autentici *Romani* il *campano* Nevio, l'*apulo* Ennio, il *reatino* Varrone, l'*arpinate* Cicerone e poi perfino i *transpadani* Virgilio e Tito Livio, mentre a noi tocca subire questo barbarico *snobismo* che non sa trattenersi dall'arricciare il naso nell'apprendere che le vele di una nave romana vennero sciolte anche da qualche marinaio proveniente da Anzio, o da Terracina, o dalla Campania. E lo stesso ragionamento va esteso, nel periodo dell'Impero, ai marinai provenienti da qualsiasi parte del Mediterraneo, le cui sponde furono romanizzate senza alcuna preclusione, visto che ebbero un'origine non italiana perfino molti imperatori di Roma (fra quelli di prima grandezza: Traiano dalla Spagna, Settimio Severo dall'Africa e Diocleziano dalla Dalmazia). Dovremmo poi ricordarci che i comandanti delle flotte furono tutti Romani, e non risulta ch'essi abbiano mai delegato le decisioni di propria competenza; anzi, abbiamo perfino visto Lucullo, alla testa di una flotta interamente procuratagli dagli *alleati*, impartire non solo ordini tattici, ma anche ordini di manovra, all'espertissimo comandante *rodio* della nave *radia* ov'era imbarcato. Infine, dobbiamo rammentare che le decisioni, a livello strategico, sulla gestione del *potere marittimo* risalivano necessariamente al massimo livello politico di Roma: ai consoli e, soprattutto, al Senato. Dobbiamo quindi concluderne che l'utilizzo del mare e del *potere marittimo* era indiscutibilmente soggetto ad una volontà esclusivamente romana; allo stesso modo, tutto romano era l'impulso per lo sviluppo dei traffici commerciali marittimi, tipicamente romano era il pragmatico sfruttamento di ogni possibilità di trasporto navale, assolutamente romana era l'inventiva e la concreta capacità realizzatrice di imponenti opere marittime (costruzione di grandiosi porti artificiali, scavo di canali navigabili, creazione di una vera e propria rete di fari sistemati sui punti più cospicui delle coste mediterranee ed oceaniche, impianto di parchi marini e di estesi complessi di vasche per l'allevamento dei pesci, ecc.), squisitamente romana era la voglia di godere della bellezza e delle piacevolezze del mare costruendosi le ville quanto più possibile vicine alla riva, lungo le coste delle regioni più amene o nell'incantata tranquillità delle isole. Se questa non è conoscenza, confidenza ed amore per il mare, non sapremmo di che altro potrebbe trattarsi. Detto questo, possiamo senz'altro adottare il parere espresso da Michel Reddé, che non esita a classificare quei pregiudizi come dei «*clichés, dont la fausseté est éclatante*» (95).

La nascita del *potere marittimo* di Roma, come abbiamo visto, non derivò da ambizioni egemoniche (palesi presso le maggiori monarchie ellenistiche, come Macedonia, Ponto, Siria ed Egitto) ma da esigenze primigenie di mera sopravvivenza: i Romani compresero molto presto che la loro sicurezza dipendeva strettamente dalla possibilità di navigare, al fine di assicurare l'afflusso dei rifornimenti vitali e di mantenere il controllo delle coste e delle acque d'interesse. Il *potere marittimo* rappresentò quindi, per essi, una necessità, così come venne indicato, con efficacissima sintesi, dal celeberrimo «*navigare necesse est*» di Pompeo Magno. Per la sicurezza delle coste (quelle soggette alla propria sovranità e quelle delle popolazioni

alleate) e della screscente flotta mercantile utilizzata, Roma provvide in un primo tempo ad estendere gradualmente il proprio controllo marittimo, con le navi da guerra di cui si era dotata, e poi a confrontarsi, con straordinaria determinazione, con la maggiore potenza marittima esistente nel Mediterraneo: Cartagine. Avendo in tal modo acquisito la *supremazia navale*, Roma poté superare vittoriosamente una ininterrotta serie di guerre (oltre alla immane II guerra Punica, vi sono tre guerre Illiriche, tre guerre Macedoniche, una guerra Siriaca, una Istrica e svariate in Spagna), che, pur se originate da ragioni eminentemente "difensive", la portarono, col determinante concorso delle sue forze marittime, ad allargare progressivamente la propria area d'influenza oltremare, fino ad interessare tutti i litorali bagnati dal Mediterraneo.

L'affermazione del *potere marittimo* di Roma, pertanto, non fu basata su poche fortunose vicissitudini, ma su una sequenza di scelte del tutto razionali e coerenti, come risulta con chiarezza perlomeno dai periodi sui quali ci è pervenuta una sufficiente copertura storiografica: «*Le azioni di Roma, almeno dalla Prima Guerra Punica a quella Siriaca, dimostrarono chiaramente la comprensione dell'importanza del potere marittimo e la persecuzione di un ben preciso indirizzo per ottenerlo in modo assoluto su tutto il Mediterraneo*» (96). Nei periodi meno documentati, le poche informazioni disponibili non ci danno l'evidenza di qualche concreta inversione di tendenza (che non troverebbe, peraltro, alcuna spiegazione plausibile), pur mostrandoci alcune transitorie situazioni di gravi scompensi scaturiti dalla *crisi istituzionale* che generò l'Impero. In ogni caso, la successione dei grandi eventi marittimi che hanno portato Roma al dominio dell'intero Mediterraneo lascia comprendere che, in occasione delle singole scelte di volta in volta operate, anche quando pressati da terrificanti emergenze interne, i Romani mantennero sempre ben presente la valenza strategica del *potere marittimo* e l'esigenza di cogliere tutte le occasioni favorevoli per consolidarlo. Vi sono peraltro certi severi critici moderni, imbevuti di proprie certezze marinare, che amano evidenziare nella gestione delle questioni navali romane ogni possibile sintomo di inesperienza ed incompetenza: ma se così fosse, occorrerebbe comunque spiegare come fecero i Romani, di ingenuità in ingenuità, di incoerenza in incoerenza, di errore in errore, a pervenire, dopo essersi confrontati per mare con tutte le maggiori potenze navali dell'epoca, alla più assoluta forma di *dominio dei mari* che sia mai stata concepita.

L'approccio romano ai problemi navali e marittimi va quindi studiato con umiltà e rispetto; così come è difficile che un marinaio non sappia riconoscere un altro marinaio, ci risulterebbe impossibile non attribuire ai Romani tutto il merito per gli straordinari risultati ch'essi seppero conseguire per mare. Dall'esame di quelle vicende, inoltre, emerge con assoluta evidenza la spiccata sensibilità dei Romani per le proprie esigenze marittime (parlando del porto di Ostia e di quelli viciniori, Cicerone disse ai Senatori: «*quei porti che vi danno la possibilità di vivere e di respirare*») (97), e la più che convincente loro capacità di utilizzare lo strumento navale nell'intera gamma delle missioni possibili secondo la logica perenne che regola la gestione del *potere marittimo*.

NOTE

(1) Flor., I, 1, 1-2; «*Floro - Epitome di storia Romana*», a cura di Eleonora Salomone Gaggero, Rusconi Libri, Milano, 1981.

(2) Michel Reddé, *Mare Nostrum - Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la Marine Militaire sous l'Empire Romain*, École Française de Rome, Roma, 1986.

(3) Domenico Carro, *Classica (ovvero "Le cose della Flotta") - Storia della Marina di Roma - Testimonianze dall'antichità*, Rivista Marittima, Roma, 1992-95 (4 volumi finora pubblicati).

(4) Domenico Carro, *Marittima - La Marina di Roma repubblicana*, Forum Editore, Roma, 1995.

(5) Cic., *De rep.*, II, 5; da «*Marco Tullio Cicerone, Dello Stato*», a cura di Anna Resta Barrile, Zanichelli Editore, Bologna, 1970.

(6) Dionys. Hal., III, 44, 1-4; da «*Dionisio di Alicarnasso - Storia di Roma arcaica (Le Antichità romane)*», a cura di Floriana Cantarelli, Rusconi Libri, Milano, 1984.

(7) Polyb., III, 22-26; da «*Polibio, Storie*», a cura di Carla Schick, Arnoldo Mondadori Editore, Milano, 1988.

(8) Antonio Flamigni, *Il Potere Marittimo in Roma antica dalle origini alla guerra Siriaca*, Rivista Marittima (Supplemento al n. 11, Novembre 1995), Roma, 1995.

(9) App., *Samn.*, 7; da «*Le Storie Romane di Appiano alessandrino, volgarizzate dall'Ab. Marco Mastrofini - Le Guerre Esterne*», coi tipi di Francesco Sonzogno e Compagno, Milano, 1830 (2 volumi).

(10) Dionys. Hal., V, 26, 3-4, *op. cit.*

(11) Liv., II, 34; da «*Tito Livio, Storia di Roma*», testo latino e versione a cura di Carlo Vitali, Zanichelli Editore, Bologna, 1974-1971-1970-1980 (4 volumi; includono i Libri I-X).

(12) Olaf Höckmann, *La navigazione nel mondo antico*, Garzanti, Milano, 1988 (titolo originale: *Antike Seefahrt*; traduzione dal tedesco di Manlio Pisu).

(13) Liv., IV, 34, *op. cit.*

(14) Plut., *Camil.*, 8; da «*Plutarco, Vite Parallele*», a cura di Carlo Carena, Arnoldo Mondadori Editore, Milano, 1974 (3 volumi).

(15) Liv., V, 54, *op. cit.*

(16) Liv., VII, 25-26, *op. cit.*

(17) Liv., VIII, 13-14, *op. cit.*

(18) Liv., IX, 30, *op. cit.*

(19) Plin., *N.H.*, XVI, 8; da «*Gaio Plinio Secondo - Storia naturale*», Giulio Einaudi Editore, Torino, 1982-88 (6 volumi).

(20) Enrico Clausetti, *Navi e simboli marittimi sulle monete dell'antica Roma*, Supplemento della Rivista Marittima Dicembre 1932-XI, Ministero della Marina - Tipo-litografia dell'Ufficio di Gabinetto, Roma, 1932.

(21) Liv., IX, 38, *op. cit.*

(22) Theophr., *H.P.*, V, 8; da «*Teofrasto, La Storia delle piante*», volgarizzata ed annotata da Filippo Ferri Mancini, Ermanno Loescher & C., Roma, 1900.

(23) Val. Max., I, 8, 2; da «*Valerio Massimo, Detti e fatti memorabili*», a cura di Rino Faranda, TEA (su licenza U.T.E.T.), Milano, 1988.

(24) Dio., C., I-XXXIV, fragm. 145; da «*Istorie Romane di Dione Cassio Cocceiano*», tradotte da Giovanni Viviani, dalla Tipografia de' Fratelli Sonzogno, Milano, 1823 (5 volumi).

(25) App., *Samn.*, 7, *op. cit.*

(26) Iustin., XVIII, 2; da «*Storie Filippiche di Giustino*», tradotte dal Prof. Ab. Cav. Francesco Arnulf, precedute dagli argomenti dei libri di Pompeo Trogo, nel privil. Stabilimento Nazionale di G. Antonelli Editore, Venezia, 1856.

(27) Val. Max., III, 7, 10, *op. cit.*

(28) Liv., *Per.*, 14-15; da «*Storie - Libri VI-X - di Tito Livio*», a cura di Luciano Perelli, U.T.E.T., Torino, 1979 (include le *Periochae* 11-20).

(29) Polyb., I, 10, *op. cit.*

(30) Amp., XLVI; da «*Memoriale di Lucio Ampelio*», con emendazioni, traduzione e note di Pietro Canal, dalla Tip. di Giuseppe Antonelli Ed., Venezia, 1841.

(31) Polyb., I, 20, *op. cit.*

(32) Diod., XXIII, 2; da «*Diodoro Siculo - Biblioteca Storica, Libri XXI-XL*», a cura di Giorgio Bejor, Rusconi Libri, Milano, 1988.

(33) Frontin., I, 4, 11; da «*Giulio Frontino - Gli Stratagemmi*», traduzione di Roberto Ponzio Vaglia, Casa Editrice Sonzogno, Milano, 1919.

(34) Polyb., I, 20, *op. cit.*

(35) Polyb., I, 21, *op. cit.*

(36) Polyb., I, 22, *op. cit.*

(37) Polyb., I, 23, *op. cit.*

(38) Eutr., II, 20; da «*Eutropio - Compendio di Storia Romana*», a cura di Michele Caroli, Rondinella e Loffredo Editori, Napoli, 1929.

(39) Polyb., I, 24, *op. cit.*

(40) Liv., *Per.*, 17, *op. cit.*

(41) Sil., VI, 663-664; da «*Silio Italico - Le Puniche*», versione di Antonio Petrucci, Istituto Editoriale Italiano, La Santa (Milano), 1928-VI (2 volumi).

(42) Polyen., *Strat.*, Caius; da «*Gli Stratagemmi di Polieno tradotti da Lelio Carani*», dalla Tipografia di Gio. Battista Sonzogno, Milano, 1821.

(43) Domenico Carro, *La Corona navale, da «Notiziario della Marina»*, periodico mensile a carattere professionale, anno XLII, n. 7, Roma, 1995.

(44) Polyb., I, 25-26, *op. cit.*

(45) J.H. Thiel, *Studies on the history of Roman sea-power in republican times*, North-Holland Publishing Company, Amsterdam, 1946.

(46) Polyb., I, 59, *op. cit.*

(47) Diod., XXIV, 11, *op. cit.*

(48) Polyb., I, 61, *op. cit.*

(49) Eutr., II, 27, *op. cit.*

(50) Flor., I, 18, *op. cit.*

(51) Polyb., I, 63, *op. cit.*

(52) Liv., XXI, 63; da «*Tito Livio, Storia di Roma*», testo latino e versione a cura di Guido Vitali, Zanichelli Editore, Bologna, 1985-1982-1985-1981 (4 volumi; includono i Libri XXI-XXX).

(53) Alfred T. Mahan, *L'influenza del Potere Marittimo sulla Storia*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 1994 (titolo originale: *The influence of Sea Power upon History*; traduzione dall'inglese di Antonio Flamigni).

(54) Liv., XXI, 49-50, *op. cit.*

(55) Augusto Vittorio Vecchj (Jack La Bolina), *Storia generale della Marina Militare*, seconda edizione riveduta, corretta ed accresciuta, Volume I, Tipografia di Raffaello Giusti, Livorno, 1895.

(56) Liv., XXVIII, 4, *op. cit.*

(57) Alfred T. Mahan, *L'influenza del Potere Marittimo sulla Storia*, *op. cit.*

(58) Coel. Ant., VI, fragm. 41; da «*Veterum Historicorum Romanorum reliquiae*», disposuit recensuit praefatus est Hermannus Peter, in Aedibus B.G. Teubneri, Lipsiae, 1870 (2 volumi) (citazione in versione italiana).

(59) Liv., XXX, 43, *op. cit.*

(60) Liv., XXXI, 5-7; da «*Tito Livio, Storia di Roma*», testo latino e versione a cura di Carlo Vitali, Zanichelli Editore, Bologna, 1981-1986-1988-1986-1986 (5 volumi; includono i Libri XXXI-XL).

(61) Liv., XXXVI, 45, *op. cit.*

(62) Liv., XXXVII, 8, *op. cit.*

(63) Polyb., XXI, 11, *op. cit.*

(64) Liv., XXXVII, 31, *op. cit.*

(65) Liv., XL, 52, *op. cit.*

(66) App., *Lib.*, 75; da «*Le Storie Romane di Appiano alessandrino*», *op. cit.*

(67) Flor., I, 31, 7, *op. cit.*

(68) Liv., *Per.*, 49; da «*Tito Livio - Storie, Libri XLI-XLV e Frammenti*», a cura di Giovanni Pascucci U.T.E.T., Torino, 1971 (include le *Periochae* 46-142).

(69) App., *Lib.*, 114, *op. cit.*

(70) App., *Lib.*, 121, *op. cit.*

(71) Strab., XVII, 3, 15; da «*The Geography of Strabo*», with an english translation by Horace Leonard Jones, Ph.D., LL.D., Vol. VI-VII-VIII, William Heinemann Ltd - G.P. Putnam's Sons, London-New York, 1929-1930-1932 (3 volumi).

(72) Plut., *Cato*, 27; da «*Plutarco, Vite Parallele*», *op. cit.*

(73) App., *Lib.*, 135, *op. cit.*

(74) Strab., III, 5, 1; da «*Strabone, Geografia - Iberia e Gallia, Libri III e IV*», introduzione, traduzione e note di Francesco Trotta, Biblioteca Universale Rizzoli, Milano, 1996.

(75) Oros., V, 15, 6; da «*Orosio - Le Storie contro i pagani*», a cura di Adolf Lippold, Arnoldo Mondadori Editore, Fondazione Lorenzo Valla, 1976 (2 volumi).

(76) Sall., *B.I.*, LXXVII; da «*Caio Sallustio Crispo, La congiura di Catilina - La guerra Giugurtina - Orazioni e Lettere*», testo latino e traduzione in italiano di Giuseppe Lipparini, Zanichelli Editore, Bologna, 1979.

(77) Gell., XVIII, 11; da «*Aulo Gellio - Notti Attiche*», traduzione e note di Luigi Rusca, Biblioteca Universale Rizzoli, Milano, 1992 (2 volumi).

(78) Plut., *Mar.*, 15; da «*Plutarco, Vite Parallele*», *op. cit.*

(79) Strab., III, 1, 9; da «*Strabone, Geografia - Iberia e Gallia*», *op. cit.*

(80) Strab., III, 5, 11; da «*Strabone, Geografia - Iberia e Gallia*», *op. cit.*

(81) C.I.L., I, 2662, da «*Remains of Old Latin*», newly edited and translated by E.H. Warmington, M.A., F.R. Hist. S., in four volumes, IV - Archaic Inscriptions, William Heinemann Ltd. - Harvard University Press, London - Cambridge, Massachussets, 1953.

(82) Liv., *Per.*, 75; da «*Tito Livio - Storie, Libri XLI-XLV e Frammenti*», *op. cit.*

(83) Sis., *fragm.*, 38-39 e 105-107, da «*Veterum Historicorum Romanorum reliquiae*», *op. cit.*

(84) Memn., XV, 29, da «*Fragmenta Historicorum Graecorum - Volumen Tertium*», collegit, disposuit, notis et prolegomenis illustravit, indicibus instruxit Carolus Müllerus, Editoribus Firmin-Didot et Sociis, Parisiis, 1883.

(85) Tac., *Ann.*, IV, 56, da «*Cornelio Tacito - Annali*», testo latino, introduzione, versione e note di Anna Resta Barrile, Zanichelli Editore, Bologna, 1973-74 (3 volumi).

(86) C.I.L., I, 588, da «*Remains of Old Latin*», *op. cit.*

(87) Cic., *De prov. cons.*, 12; da «*Orazioni di Cicerone*», versione di Luigi Filippi, Collezione Romana diretta da Ettore Romagnoli della Reale Accademia d'Italia, Villasanta (Milano), 1929-VIII.

(88) Plut., *Pomp.*, 32; da «*Plutarco, Vite Parallele*», *op. cit.*

(89) Plin., *N.H.*, VII, 26; da «*Gaio Plinio Secondo - Storia naturale*», *op. cit.*

(90) Michel Reddé, *Mare Nostrum*, *op. cit.*

(91) Chester G. Starr, *The Roman Imperial Navy 31 B.C. - A.D. 324*, W. Heffer & Sons Ltd., Cambridge, 1960.

(92) Le pietre miliari di queste ricostruzioni sono costituite, in ordine cronologico, da due pubblicazioni di Ermanno Ferrero (*L'ordinamento delle Armate romane*, Fratelli Bocca, Roma-Torino-Firenze, 1878; *Iscrizioni e ricerche nuove intorno all'ordinamento delle Armate dell'Impero di Roma*, Ermanno Loescher, Torino, 1884) e dalle opere di Chester G. Starr (nota precedente) e di Michel Reddé (nota n. 2).

(93) Arist., 11-13; da «*Elio Aristide - In Gloria di Roma*», introduzione, traduzione e commento a cura di Luigia Achilleia Stella, Edizioni Roma, Roma, Anno XVIII (1940).

(94) Lionel Casson, *Navi e marinai dell'antichità*, Mursia, Milano, 1976 (titolo originale: *The Ancient mariners*; traduzione dall'inglese di Clelia Boero Piga).

(95) Michel Reddé, *Mare Nostrum*, *op. cit.*

(96) Antonio Flamigni, *Il Potere Marittimo in Roma Antica... op. cit.*

(97) Cic., *De imp. Cn. Pomp.*, 11-18 (31-55); da «*Le orazioni di M. Tullio Cicerone - Volume secondo*», a cura di Giovanni Bellardi, U.T.E.T., Torino, 1981.

L'EVOLUZIONE DELLA MARINA CINESE ANTICA

LIU LUMIN - HUANG JIALIN

La Cina è un paese costiero che conosce una lunga civilizzazione. Le coste cinesi sono bagnate dall'Oceano Pacifico e i suoi mari sono i seguenti: Bohai (Mare Settentrionale), Huang hai (Mare Giallo), Donghai (Mare Cinese Orientale) e Nanhai (Mare Meridionale). La linea di costa è lunga 18 000 km, più di 6500 delle sue isole hanno una superficie di più di 500 m^2. Nella sua lunga storia, la Cina è stato un paese potente marittimo in Oriente. Nel periodo Chunqiu (della Primavera e dell'Autunno), cioè nel VI secolo a.C., era già nata l' "Armata", cioè la marina cinese antica. E nei libri storici cinesi, sono registrate parecchie battaglie navali nei laghi e nei mari. La Marina Cinese Antica ha passato quattro periodi di evoluzione: creazione, sviluppo, prosperità o splendore e declino. La sua storia ci ha lasciato molte esperienze che possono servire ancora nell'edificazione di una marina moderna.

Breve rassegna dello sviluppo della Marina Cinese Antica

La creazione della Marina Cinese Antica

La Marina Cinese Antica è stata creata nel periodo dal VI al II secolo a.C. La nascita della Marina Cinese Antica è strettamente legata allo sviluppo della nave. Secondo i documenti storici, la zattera è apparsa in Cina nella remota antichità, circa 7000 anni fa, e, si costruivano barche con fasciame in legno. Nel 1027 a.C., il Re Wu della dinastia Zhou ha guidato 7500 soldati e 3000 carri falcati per attaccare il Re Zhou della Dinastia Shang. Le sue truppe hanno usato 47 navi per attraversare il fiume Mengjing. E poi hanno occupato la capitale Zhaoge appartenente alla Dinastia Shang. È stata la prima esperienza di trasporto truppe con navi da guerra.

Nel periodo della Primavera e dell'Autunno, gli Stati retti dai principi non cessavano di lottare tra di loro per conquistare più terreno. Per combattere nella zona acquitrinosa del Sud, gli Stati del Sud hanno fabbricato navi da guerra e istruito i soldati per svolgere battaglie a pelo d'acqua. Da qui è nata la Marina Cinese Antica, fra il 559 e il 549 a.C.

In questo periodo, le navi da guerra erano navi a remi che avevano due ponti: si remava nel ponte inferiore, e si combatteva nel ponte superiore. Si usavano le armi bianche, oltre alle armi generali, si preparavano anche delle armi specializzate alla battaglia navale: scure d'arrembaggio, ganci, ecc. I modi principali di combattimento erano abbordaggio e urto.

Lo sviluppo della Marina Cinese Antica

Dal periodo Han al periodo Song (dal II secolo a.C. al XIII secolo d.C.), la Marina Cinese Antica è entrata nel periodo di sviluppo continuo. Sono stati inventati il bratto[1], il timone e utilizzata la vela. Così le navi a remi sono state sostituite da navi a propulsione mista, a vela e a remi. Grazie alla tecnica rapidamente sviluppata, le navi da guerra della Dinastia Han (206 a.C. - 220 d.C.) avevano la sovrastruttura costituita da parecchi ponti. Sotto la Dinastia Tang (618 - 907) e la Dinastia Song (960 - 1279), la Marina Cinese Antica ha conosciuto dei progressi senza posa come, ad esempio, la compartimentazione per aumentare la capacità di antiaffondamento. Chechuan, un tipo di nave a ruota inventata sotto la Dinastia Nan Bei, migliorava la velocità della nave da guerra. La Cina è stato il primo paese che ha usato la bussola nella navigazione, una delle quattro invenzioni più importanti della Cina antica. E le navi hanno cominciato nello stesso tempo ad essere dotate di armi da fuoco. Tutti questi risultati avanzati hanno aumentato considerevolmente le caratteristiche tattiche della nave da guerra, e portato dei cambiamenti essenziali alla Marina Cinese Antica.

Sotto la Dinastia Song, la Marina Cinese Antica ha cominciato a utilizzare nello stesso tempo le armi da fuoco a breve distanza e le armi bianche. In condizioni convenienti, si poteva utilizzare l'attacco di fuoco. In questo periodo avevano luogo certe battaglie navali di grande dimensioni e esse manifestavano un ruolo sempre più importante sul piano strategico e nelle operazioni militari.

Lo splendore della Marina Cinese Antica

Dal XIII secolo al XVII secolo, la Marina Cinese Antica è arrivata al suo periodo di maggior splendore. Questo fatto è derivato da due cause:

— La tecnica di navigazione si sviluppava velocemente. Sotto la Dinastia Yuan (1206-1368) e la Dinastia Ming (1368-1644), la cantieristica navale conosceva uno sviluppo su grande scala, e forniva numerose navi da guerra di buona qualità alla Marina Cinese Antica. Dal 1274 al 1292, furono messe in servizio 17 900 navi da guerra e 9900 navi per il mare continentale. Dal 1402 al 1419, sono state costruite 2749 navi fra le quali navi per l'alto mare, per il mare continentale e per i fiumi; esse si dividevano in navi da guerra, navi da pattugliamento, navi da trasporto, ecc.

— Le armi da fuoco nel frattempo entravano in una nuova fase di sviluppo. Sotto la Dinastia Yuan, è stato inventato il cannone e il fucile. E sotto la Dinastia Ming, queste armi avevano una portata effettiva più lunga, e la maggior parte delle navi da guerra erano dotate da queste armi. E insieme allo sviluppo di armi, la tattica navale aveva degli importanti cambiamenti. Il fuoco della murata si usava più spesso e l'attacco di fuoco conosceva un effetto più evidente.

Dalla Dinastia Yuan alla Dinastia Ming, la Marina Cinese Antica era orientata verso il mare, e le battaglie navali avevano una dimensione sempre più grande.

Ci sono due cause: prima, le armi e gli equipaggiamenti navali conoscevano dei progressi rapidi; seconda, la Dinastia Yuan aveva un forte bisogno strategico di svilupparsi verso il mare.

Le navigazioni compiute da Zheng He nell'Oceano Pacifico e nell'Oceano Indiano hanno costituito una impresa senza precedenti nella storia navale e in quella della navigazione. Dal 1405 al 1433, Zheng He (1371-1433), inviato speciale dell'Imperatore, ha comandato una flotta composta da 60 - 200 navi e 2700 soldati, ed è riuscito a compiere sette navigazioni per visitare i paesi asiatici. La navigazione più lunga è stata più di 7000 miglia marine e giunta sino alla costa orientale dell'Africa e alla Meccah, la città santa dell'islamismo, visitando altri trenta paesi. Queste visite hanno promosso la conoscenza reciproca e gli scambi tra la Cina e gli altri paesi.

Zheng He ha cominciato la sua prima navigazione nel 1405, 87 anni prima della navigazione di Colombo per scoprire il nuovo continente. Le sue navigazioni conoscevano una durata e una dimensione impareggibili.

Secondo l'esperto inglese J.V. Mills, la nave di Zheng He aveva una capacità di carico di 2500 tonnellate, e un dislocamento di 3100 tonnellate. Lo storico inglese Joseph Needham ha detto che "La Marina Cinese sotto la Dinastia Ming era più notevole che le marine di altri paesi asiatici del periodo, anche più potente che quelle dei paesi europei".

Il declino della Marina Cinese Antica

Dalla metà del XVII secolo all'inizio del XX secolo, la Marina Cinese Antica declinava considerevolmente. All'inizio, la Marina della Dinastia Qing ha stabilito un sistema indipendente e completo. Dopo il Movimento d'Occidentalizzazione dagli anni 60 agli anni 90 del XIX secolo, una grande quantità di armi moderne e qualche nave a vapore sono state importate per equipaggiare la Marina Cinese. La Marina Cinese, in questo periodo ha sostenuto tante battaglie navali, per esempio, il General Zheng Chenggong ha riconquistato l'Isola di Taiwan occupata dagli Olandesi.

Dopo la guerra dell'Oppio, il governo di Qing praticava una politica di capitolazione di fronte all'invasione straniera e vietava la resistenza del popolo e delle forze armate. La maggior parte delle invasioni dei paesi imperialisti contro la Cina sono state fatte via mare. La Marina Cinese dimostrava un alto patriottismo e eroismo nella resistenza a queste invasioni brutali e crudeli.

Delle esperienze storiche da trarre

La Marina Cinese Antica ha contribuito con i suoi sforzi alla civilizzazione cinese e dell'umanità intera durante la sua evoluzione di 2500 anni. L'invenzione del timone, l'utilizzazione della bussola nella navigazione, l'uso del cannone sulla nave da guerra, tutte queste realizzazioni sono state realizzate dai cinesi per la prima volta nel mondo.

Zheng He ha detto "*Se si vuole edificare un paese prospero, non si può trascurare l'importanza del mare*". Un paese costiero come la Cina, per il suo proprio sviluppo, deve avere una sovranità marittima e una marina potente per difendere la Patria.

Oggi, il mare si presenta come un elemento chiave per l'esistenza del paese e della nazione, per il suo sviluppo e la sua prosperità. Proteggere gli interessi nazionali e la sicurezza nazionale, sono doveri della marina di molti paesi. Però abbiamo uno scopo comune: moltiplicare gli scambi con altri paesi, approfondire la conoscenza tra di noi e mantenere la pace mondiale. Questo scopo richiede gli sforzi di tutti noi e tutte le marine nel mondo.

BIBLIOGRAFIA

1. Zhang Tienu, Gao Xiaoxing: *La Storia della Marina Cinese Antica*, 1993, Cina.

2. Gao Xiaoxing, Shi Ping: *La Marina della Cina Nazionale: la Creazione e il Declino*, 1989, Cina.

3. Yang Guoyu: *La Marina Cinese Contemporanea*, 1987, Cina.

4. J.V. Mills: *The largest Chinese Junk and Its Displacement.*

NOTE

(1) Sistema di voga e di propulsione di piccole imbarcazioni, attuato mediante un solo remo, *remo da bratto* disposto a poppa in una incavatura posta al centro della palchetta e mosso alternativamente verso dritta e verso sinistra (Devoto - Oli).

LE REPUBBLICHE MARINARE E L'AFFERMAZIONE DI VENEZIA

ALVISE ZORZI

Parlare delle Repubbliche marinare italiane e dell'affermazione di Venezia proprio in questo Arsenale che fu uno dei più validi strumenti della potenza e della grandezza della Repubblica del Leone è, per me veneziano, motivo di orgoglio, anche se i miti sono tramontati da tempo e la piazzaforte navale dove ancora in tempi di presunta decadenza era sempre disponibile una riserva di ben cento galee pronte a prendere il mare, lo stabilimento industriale dove già prima del Cinquecento erano in vigore procedimenti che anticipavano la catena di montaggio del ventesimo secolo, è oggi un immenso cadavere che si degrada ogni giorno di più nell'inerzia generale mentre si perpetuano le discussioni sulla sua futura destinazione.

Non spetta a me rilevare l'importanza del fenomeno, ben noto agli storici anche se normalmente sottovalutato dalla manualistica specialmente scolastica, delle Repubbliche marittime italiane. Alle origini, si tratta di comunità romane che si sono formate al tempo delle invasioni barbariche e gravitano, dopo la caduta di quello d'Occidente, nell'orbita dell'unico impero romano superstite, l'impero bizantino. L'esercizio del commercio marittimo permette loro di coesistere col mondo barbarico: ai barbari, popoli terragni che non hanno nessuna familiarità col mare, l'esistenza di queste comunità marinare può essere utile e necessaria, come dimostra la famosa lettera di Cassiodoro, il ministro romano di Teodorico, re dei Goti, ai tribuni marittimi della laguna veneta, dei quali invocava l'aiuto in tempo di carestia perché erano avvezzi (sono parole sue) a solcare "spatia infinita": perché, cioè, andavano avanti e indietro con l'Istria carichi di vino, grano e legnami.

Così sono nate e si sono affermate Genova e Pisa nell'alto Tirreno, Gaeta e Amalfi nel basso Tirreno, le città pugliesi nello Jonio e Venezia nell'alto Adriatico. Ad esse bisognerebbe aggiungere Ragusa, normalmente non inclusa tra le repubbliche italiane per ragioni geografiche, ma che lo è indiscutibilmente da tutti i punti di vista e sarà la repubblica marinara che durerà più a lungo di tutte, la sola che vedrà l'alba del secolo XIX. Il commercio di scambio fra Oriente e Occidente è la loro ragione di vita ed il motivo della loro eccezionale prosperità, che si riflette nella bellezza e nella grandiosità dei loro monumenti religiosi e civili.

Per lo sviluppo e per l'avvenire delle repubbliche marittime italiane è determinante la presenza musulmana nell'area mediterranea, soprattutto perché questa presenza è all'origine del movimento delle Crociate, che rappresenta per esse la

grande occasione di arricchimento e di espansione e, nello stesso tempo, ne scatena la conflittualità più esasperata. La presenza musulmana è anche l'occasione della prima grande uscita in campo di Venezia, che, due anni dopo la trionfale spedizione di Pietro Orseolo II in Istria e Dalmazia, ricambia la "bolla d'oro" del 992 a favore dei suoi mercanti cacciando i Saraceni dalla Puglia bizantina.

Altro fattore determinante nel destino delle repubbliche marinare è la venuta dei Normanni in Italia. Scompare Gaeta, scompare gradualmente Amalfi, cade il dominio bizantino in Puglia. In seguito alla nuova bolla d'oro di Alessio Comneno del 1082, Venezia si impegna per Bisanzio contro i nuovi venuti: è sconfitta a Corfù ma vince in Albania e vincerà ancora nel 1148 silurando definitivamente i tentativi dei Normanni di Sicilia di arrivare a Costantinopoli. La difesa dell'impero affidata ai Veneziani afferma la dipendenza militare di Bisanzio nei confronti di Venezia e fa avanzare il processo descritto così bene da Fernand Braudel: nata al riparo del guscio della noce imperiale bizantina, Venezia ne divora gradualmente e implacabilmente il gheriglio.

Se in Siria e in Palestina le tre repubbliche superstiti si battono senza esclusione di colpi (ma Venezia combatte su quattro fronti, contro Pisa e Genova in Siria, contro la flotta egiziana ad Ascalona, contro il re d'Ungheria in Dalmazia, contro i Padovani sulla Brenta) le supremazie si decidono altrove, nell'Egeo, dove Genova gestisce enormi interessi economici, in Crimea, dove Venezia e Genova trovano la canapa per le gòmene delle navi e gli schiavi per la servitù domestica, ma, prima di tutto e soprattutto, a Bisanzio.

È là, a Costantinopoli, che la conflittualità fra le repubbliche italiane si esaspera: tra i mercanti italiani, numerosissimi in quella che era la piazza mercantile più importante di tutto il Mediterraneo, non c'è mai pace, tanto che, nel 1182, Andronico Comneno, interprete dell'esasperazione generale, crederà di risolvere il problema ordinandone il massacro. Ma già nel 1171 Manuele Comneno, stanco di umiliazioni e di provocazioni, aveva fatto arrestare tutti i Veneziani residenti nell'impero. Si preparava la grande tragedia della IV Crociata.

La vicenda è troppo nota per rievocarla ancora una volta. Basterà ricordare che quasi certamente l'Arsenale, nel quale ci troviamo, è nato per allestire la flotta, immensa per quei tempi, necessaria al trasporto dei Crociati; e che la leggendaria quadriga che campeggia sulla facciata della basilica di San Marco fa parte della quota veneziana del compendio del sacco di Costantinopoli. Dalla spartizione dell'impero bizantino Venezia trae, come è ben noto, enormi vantaggi: porti, basi navali e isole (quelle che non riesce ad annettersi le fa conquistare dai suoi patrizi, che ne vengono infeudati dal nuovo imperatore latino d'Oriente), Creta è veneziana e lo rimarrà fino alla metà del Seicento, Negroponte sarà veneziana di là a non molto. Il doge può intitolarsi "dominatore della quarta parte e mezza di tutto l'impero romano d'Oriente". La supremazia mediterranea di Venezia, già affiorante quando, nel 1177, il doge Sebastiano Ziani poteva farsi arbitro della conciliazione del conflitto tra le due massime potestà del mondo occidentale, il papa e l'imperatore del Sacro Romano Impero, è ormai affermata.

Ma fino a quando? Un po' più di mezzo secolo dopo la "partitio Romaniae", il trattato di Ninfeo, tra Genova e Michele Paleologo, imperatore greco di Nicea, rimette tutto in gioco. L'impero latino crolla, Michele riprende Costantinopoli, i mercanti veneziani sono in fuga (non però i feudatari veneziani dell'Egeo, né i "rettori" e i coloni veneziani di Creta, suddivisa dai dominatori veneziani in sei sestieri con i nomi di quelli di Venezia, San Marco, Castello, Cannaregio, San Paolo, Santa Croce e Dorsoduro). Genova sembra prevalere su tutti i fronti. Nel 1284 la vittoria della Meloria la sbarazza di Pisa, nel 1298, nelle acque dàlmate, Lamba Doria infligge a Venezia una delle più tragiche batoste della sua storia. Le leghe antiveneziane si moltiplicano, il re d'Ungheria è all'attacco in Dalmazia, Creta si ribella più volte, Cipro s'è fatta tributaria di Genova, la politica interna è irta di difficoltà e di contrasti. Nel 1379 i Genovesi sono attestati a Chioggia, sull'orlo della laguna, la squadra di Matteo Maruffo incrocia davanti al Lido. La fine di Venezia è considerata imminente, Pietro Doria vede vicino il momento in cui metterà le briglie ai cavalli di San Marco.

Invece, in brevissimo tempo, la situazione militare è ribaltata, e l'esito della guerra è, in conclusione, l'affermazione definitiva della supremazia mediterranea di Venezia. Entrambe le Repubbliche sopravviveranno fino alla fine del Settecento, quando verranno travolte dalle armate e dalle idee della Rivoluzione francese. Genova continuerà a fiorire economicamente, ma diventerà politicamente soggetta ad ogni sorta di signorie e supremazie italiane e straniere, mentre Venezia rimarrà indipendente e sovrana, potenza europea fino alla fine del sec. XV, potenza italiana fino alla fine del sec. XVII, sempre capace di elaborare una politica propria e di tutelare i propri interessi senza ricorrere a protettori esterni; e, malgrado rovesci e sconfitte, in grado fino all'inizio del Settecento di tener testa con le proprie forze, nel Mediterraneo, all'immenso impero Ottomano.

Conviene, a questo punto, tentare di riconoscere le diversità tra le maggiori repubbliche marittime italiane e di individuare i fattori che hanno permesso l'affermazione di Venezia.

Il destino di Pisa è segnato dalla vicinanza di una spietata concorrente sul mare e di un'altra pericolosa entità nell'entroterra, la ricca Firenze che, fatalmente, finirà per divorarla. Genova dispone di un territorio metropolitano abbastanza esteso e perciò vulnerabile malgrado la struttura topografica montuosa e impervia. Venezia, almeno fino ad un certo momento, non ne ha nessuno. Non esagero: fino alla metà del Trecento, il territorio metropolitano di Venezia arriva, salvo pochi modestissimi salienti, solamente "usque ad acquas salsas", fino al limite delle acque salmastre delle lagune, allora assai più estese di oggi, dal Quieto all'Adige.

Non arriva nemmeno a Mestre, che diventerà veneziana soltanto nel 1337. Ma la fascia delle lagune è praticamente invulnerabile quando il nemico non dispone, com'è quasi sempre, di risorse marinare: nelle acque lagunari sono naufragati i desideri di conquista dei Franchi e degli Ungheri, e anche in tempi assai più recenti Imperiali e Spagnoli dovranno limitarsi a cannoneggiamenti a distanza, di effi-

cacia più che dubbia. E il "dominio del Golfo", il controllo militare dell'Adriatico (il "golfo di Venezia"), riaffermato implacabilmente e con successo fino alla fine del Seicento, garantisce la metropoli, dopo l'ultima offensiva genovese, sul fronte marittimo.

Il territorio esterno, il "Dominio da Mar" della Serenissima, è vastissimo. Alcuni di questi possedimenti sono contestati e contesi, almeno per qualche tempo, ma, nel loro complesso, formano un impero coloniale di importanza assai superiore a quello, pur ragguardevole, della Repubblica di Genova. Il suo compito principale è la sicurezza dei convogli marittimi organizzati che, a lungo, rifornirannno il mercato di Rialto delle merci preziose che garantiranno altrettanto a lungo alla potente città-stato una disponibilità finanziaria praticamente illimitata. Soltanto ai primi del Quattrocento Venezia sentirà il bisogno di crearsi alle spalle un "dominio da Terra" di notevole consistenza.

D'altra parte, la struttura economica e sociale veneziana esclude la formazione di grandi compagnie mercantili e armatoriali, forse con l'unica eccezione delle attività economiche della famiglia Corner a Cipro, utile testa di ponte per l'annessione finale della grande isola del mar di Levante, e non avranno comunque mai una rilevanza paragonabile a quella delle grandi dinastie genovesi, dagli Zaccaria ai Doria.

È l'intera collettività che partecipa alle avventure del commercio marittimo attraverso l'istituto della colleganza, così che fra gli associati alle operazioni degli appaltatori delle galere (oltre agli equipaggi e ai galeotti, autorizzati a portare con sé merci da negoziare in proprio) c'è la maggior parte della popolazione. Accanto a personaggi come il doge Ranieri Zen, proprietario di centinaia di carte di colleganza, vediamo uomini e donne, persino vedove e monache, che partecipano magari con una quota di una moneta o addirittura di mezza moneta d'oro. La solidarietà civile e il senso del bene comune che saranno, assieme alla fulminea inattesa apparizione sul teatro delle operazioni di Carlo Zeno e della sua flotta, le cause principali della riscossa e della vittoria su Genova nel 1380 nascono forse proprio dal senso di partecipazione collettiva che caratterizza l'economia veneziana per molti secoli.

C'è, infine, la solidità della struttura politica veneziana quale si è formata dal tramonto dell'ultima dinastia dogale, quella degli Orseolo, in poi. Si può piangere, come fanno certi storici, sulla cosiddetta serrata del Maggior Consiglio, attuata intorno al 1297, che avrebbe posto fine ad una democrazia popolare di fatto non più esistente da molti secoli. In realtà, la nuova costituzione che allargava l'area dell'aristocrazia arricchendola di elementi rappresentativi delle classi emergenti, garantì la fine delle agitazioni, delle sommosse e delle lotte per il potere canalizzandole nella logica di una repubblica parlamentare ed assembleare, congegnata in modo da impedire prevaricazioni definitive di singole personalità (il caso di Marino Falier e della sua disgraziata congiura insegna) e di singole magistrature (si pensi ai ripetuti drastici ridimensionamenti ai quali fu sottoposto il Consiglio dei Dieci).

Senza che fosse concepibile altra politica che quella dettata dagli interessi veneziani: figure come un Andrea Doria, un Gianandrea, notabili genovesi e servitori devoti di Carlo V e di Filippo II di Spagna sarebbero state assolutamente inconcepibili nel microcosmo veneziano, che ad entrambe guardava con esplicito e dichiarato disprezzo. Qualsiasi critica possa muovere certa storiografia contemporanea alla costituzione veneziana nella sua maturità, è sicuro che ad essa fu dovuta la durata relativamente lunga della supremazia mediterranea di Venezia non meno che l'eccezionale longevità della Serenissima Repubblica: undici secoli, più di ogni altro stato europeo all'infuori dell'impero bizantino nell'ambito del quale essa era stata generata.

LES RELATIONS OTTOMANO-VÉNITIENNES DANS LA MÉDITERRANÉE

CEMALETTIN TAŞKIRAN

Les Ottomans dans la Méditerranée

L'Empire Ottoman a bien senti le besoin d'avoir une flotte lorsque ses territoires sont arrivés jusqu'aux côtes de la Mer Noire, de l'Egée et de la Méditerranée. Alors il était indispensable, pour les Ottomans, d'avoir une flotte. C'est la raison pour laquelle la flotte ottomane s'est agrandie dès le règne du 2e Sultan de l'Empire. On a même profité de la flotte de Beylicat Karasi pendant la conquête de la Thrace. Lorsque les Turcs musulmans se sont installés sur les côtes de la Mer Egée, quelques marins habiles et courageux ont commencé à faire des pirateries dans la Méditerranée. Ces marins menaçaient le commerce des Vénitiens et des Génois et devenaient un danger pour la souveraineté des princes latins des îles se trouvant dans la Mer Egée et en Méditerranée.

Après la conquête de la Thrace, les Ottomans ont réalisé un important arsenal à Gelibolu pour tenir la Thrace et pour pouvoir expédier des soldats au besoin et pour pouvoir défendre le Bosphore et les côtes de la Marmara contre les Vénitiens.

Nous voyons commencer une grande activité dans l'Empire Ottoman pendant le règne du Sultan Çelebi Mehmet (1387-1421). Le Duc de Naxos des Vénitiens, Pietro Zono, faisait des hostilités contre les navires turcs. Alors le Sultan Çelebi Mehmet a envoyé la flotte qui était ancrée à l'Arsenal de Gelibolu, à la Méditerranée en la faisant passer par les Dardanelles sous le commandement de Çali Bey. Cette flotte a attaqué quelques îles appartenant au Duc de Naxos et en rentrant, elle a rencontré quelques navires vénitiens près des eaux de l'île Eubée. Elle s'est emparé, d'eux et les a fait venir avec elle. A cause de ces événements, il y a eu une guerre entre les Ottomans et les vénitiens en mer. Dans cette guerre, qui a eu lieu en 1415, le commandant turc Çali Bey a été tué et l'Amiral vénitien Loredano blessé [1]. Les navires vénitiens étaient bien endommagés mais la flotte ottomane était presque totalement perdue.

C'est au règne du Sultan Fatih Mehmet II (1430-1481) que la flotte ottomane commence à jouer un rôle important dans la mer Egée et dans la mer Noire. L'Empire ottoman avait beaucoup de côtes et deux passages très importants, comme les Dardanelles et le Bosphore. Les Vénitiens ont détruit quelques fois la flotte ottomane en venant jusqu'à Gelibolu.

Par la suite, la flotte a eu une grande importance à cause des longues guerres faites contre les Vénitiens. Les sultans Bayezit II et Selim I ont fait continuer cette importance.

On peut dire que l'apogée de la marine ottomane est vers le milieu du 16e siècle, au temps du commandement de Barbaros Hayreddin Paşa.

A partir du début du 17e siècle, la flotte des Galères Ottomanes qui a perdu son ancienne importance à cause des galions ennemis, a commencé à perdre sa supériorité contre les Vénitiens. L'occupation des îles de la Méditerranée et de Tenedos près des Dardanelles, par les Vénitiens, montrait clairement cette faiblesse. Mais à partir de ce siècle, les efforts pour accroître la construction de voiliers et de galions et au début du 18e siècle, les efforts de réorganisation de la flotte ottomane ont recréé la suprématie des Turcs en Méditerranée. La flotte ottomane qui bloquait Istanbul, de la mer, pendant le siège de cette ville par le Sultan Bayezit II (1447-1512), se composait de soixante navires environ. Les commandants et les marins de cette flotte n'étaient pas aussi habiles que ceux des Vénitiens et des Génois.

Pendant le règne du Sultan Murat II (1402-1451) et surtout pendant la bataille de Varna, on a bien senti le manque d'une flotte forte. Car il fallait que l'Empire Ottoman qui dominait les îles se trouvant à Gelibolu, Izmit, Gemlik, Istanbul, possède une flotte forte et que leurs marins deviennent assez habiles.

Le principal rival des Ottomans dans la marine était les Vénitiens. Les Ottomans s'abstenaient d'entrer en guerre contre les flottes des Vénitiens. Car la marine ottomane n'était pas encore au même niveau que celle de ceux-ci. Mais il faut avouer que les guerres maritimes qui duraient des années entre les Vénitiens et les Ottomans, ont été l'une des causes essentielles qui rendaient habiles les marins ottomans. Car les Vénitiens étaient les marins les plus habiles de la Méditerranée, ils avaient attaqué plusieurs fois Gelibolu par leur flotte.

Au fur et à mesure que la flotte ottomane se les îles proches des renforçait, côtes turques étaient entrées sous l'influence de l'Empire et par la suite étaient occupées. Ainsi une partie de ces îles a été conquise soit par la guerre soit par la voie pacifique. Ces îles étaient indépendantes dans leur administration, mais elles payaient des tributs annuels à l'Empire. Les Ottomans ont conquis difficilement ces îles. Car le Pape, les Vénitiens et le royaume de Naples étaient toujours en face de l'Empire Ottoman avec leurs fortes flottes. Et ces flottes ont récupéré quelques-unes des îles conquises par les Ottomans.

La République de Venise (Serenissima Repubblica)

Cette république qui était sous le protectorat de l'Empire de Byzance est devenue indépendante au 10e siècle. En dominant les côtes d'Istrie et de Dalmatie, elle s'est agrandie et est devenue une rivale des Génois et de Pise au 11e et 12e siècles. Lorsque les Vénitiens ont transporté les soldats chrétiens à l'est pendant les croisades, ils s'étaient déjà emparés de plusieurs îles et ports en Méditerranée.

Au 14e siècle, la République de Venise s'est emparée de l'île de Chypre et a obtenu quelques ports importants sur les côtes albanaises. Les principaux ports et quais de la République en Méditerranée étaient les suivants: les ports et les quais des côtes de l'Albanie, de l'Epire et de la Morée, les îles de Corfou, Paxos, Zante, Céphalonie et les îles Eubée, Crète et Chypre.

Les importants entrepôts de commerce des Vénitiens se trouvaient sur les côtes d'Alexandrette et de Syrie en plus de ceux qui se trouvaient dans les ports et îles cités ci-dessus et à Istanbul.

Les Vénitiens et les Ottomans

Les relations des Vénitiens avec les Ottomans étaient inférieures à celles des Génois. Parce que les terres que les Vénitiens possédaient étaient bien dispersées géographiquement et qu'ils n'avaient pas de villes sur les côtes de l'Asie mineure. C'est la raison pour laquelle les Vénitiens ont essayé de lier des relations étroites avec les principautés de l'Anatolie ouest afin d'assurer le commerce Europe-Asie réalisé sur l'Anatolie [2]. En outre, les îles comme Na os et Eubée qui étaient sous la dépendance des Vénitiens, avaient accepté de payer des tributs aux Ottomans [3]. Mais malgré ces événements, les Vénitiens étaient indifférents aux Ottomans. L'empereur byzantin Kantakuzenos, qui suivait de près les deux partis et qui avait des relations à la fois avec les Vénitiens et avec les Ottomans, disait que les Vénitiens n'avaient aucune connaissance concernant les Ottomans jusqu'en 1352 [4].

Les relations vénéto-ottomanes qui débutent en 1385 par la campagne de l'Albanie des Turcs se sont développes suivant le temps. Les Vénitiens ont essayé de concilier afin de ne pas avoir de dangers pour leur commerce et les Ottomans ont adopté une politique pacifique à partir du Sultan Murat I (1325-1389). Mais nous voyons les Vénitiens profiter des occasions pour créer une alliance avec Byzance contre les Ottomans. Par exemple, en 1361, le Doge de Venise Laurent Çelsi a proposé une alliance à l'Empereur Yuannis de Byzance contre le Sultan Murat I [5]. Mais cette tentative est restée sans résultat. Les Ottomans continuaient de suivre une politique pacifique. Le 15 juillet 1373, le roi de Hongrie avait voulu une partie du territoire vénitien qui se trouvait en Dalmatie. Les Vénitiens ont demandé de l'aide aux Ottomans et les Ottomans ont tout de suite envoyé 5000 soldats (akıncı) aux Vénitiens [6]. De temps en temps, la flotte vénitienne commandée par l'Amiral Pietro Zeno attaquait les navires ottomans en Méditerranée au début du règne du Sultan Bayazit.

Mais malgré tout ça, les Ottomans suivaient toujours une politique de paix. Car les Ottomans n'avaient pas encore une flotte assez forte en Méditerranée. Tandis que les Vénitiens en avaient une. Ils pouvaient fermer les Dardanelles entre la Thrace et l'Anatolie et ainsi ils pouvaient empêcher le transport d'une côte à l'autre. Et il y avait une autre possibilité qui rendait les Ottomans plus inquiets: les Vénitiens pouvaient s'allier avec le Pape, avec les Génois et avec les autres latins de la Méditerranée.

De l'autre côte, le roi de Hongrie Zsigmund (1387-1437) croyait que la meilleure façon pour pouvoir arrêter les Turcs d'avancer dans les Balkans était de réunir tous les pays européens et l'allié le plus convenable, c'était Venise. Car les Vénitiens pouvaient tenir les Dardanelles, séparer en deux les forces ottomanes et empêcher les forces turques de passer d'una côte à l'autre. Car ils avaient une force maritime considérable. Ainsi les pourparlers entre la Hongrie et Venise avaient commencé en 1388. Mais ils n'ont pas pu arriver à une conclusion et les pourparlers se sont interrompus (7). En réalité, les Vénitiens ne voulaient pas entrer dans une alliance contre les Turcs à cette date-là. Car ce n'était pas utile à leurs intérêts en Méditerranée.

Ce qui était important pour Venise, c'était de sauvegarder ses intérêts et de faire continuer son privilège et sa supériorité dans la région (8). C'est pourquoi l'expension de l'Empire Ottoman en Anatolie ou en Thrace ou bien l'anéantissement des petits Etats ou des principautés anciennes de la région par les Ottomans, n'étaient pas très importants pour les Vénitiens.

Pendant le règne du Sultan Bayazit I^e^, les Ottomans ont vaincu les principautés d'Aydın et de Menteşe et les flottes de celles-ci sont restées aux Ottomans. Ainsi la flotte ottomane qui s'est renforcée a commencé à faire des opérations en Méditerranée. Les opérations étaient sur les côtes orientales de la Grèce, sur les îles Eubée et Chio. Les Vénitiens étaient un peu inquiets car ils perdaient un par un les territoires qu'ils possédaient en Méditerranée. Cela montrait clairement que la flotte ottomane était devenue une force considérable qui pourrait combattre avec celle de Venise. Par conséquent, les Vénitiens ont commencé à participer à toutes les alliances réalisées contre les Ottomans à partir de la dernière moitié du 15^e^ siècle. Ils ont participé non seulement aux alliances réalisées par les Etats Chrétiens, mais aussi aux alliances réalisées par les principautés turques contre les Ottomans. Par exemple, la République de Venise a collaboré avec la dynastie Karamanide qui était une grande rivale des Ottomans et avec la dynastie Akkoyunlu qui était une autre rivale.

Les relations hostiles des Ottomans contre les Vénitiens ont commencé à partir de la dernière moitié du 15^e^ siècle et ont fortement continué jusqu'à la fin du 16^e^ siècle. Au début du 15^e^ siècle, les Vénitiens ont permis aux Arméniens qui voulaient émigrer de la République du Pont de la mer Noire et des villes d'Anatolie, de s'installer en Crète et à Eubée et ont décidé de traiter ces Arméniens comme des citoyens de Venise (9). Par exemple, le 10 février 1414, le sénat vénitien a permis aux 800 familles s'enfuyant d'Anatolie de s'installer en Crète (10).

Après la conquête d'Istanbul, les Ottomans ont vaincu beaucoup de pays comme l'Albanie, la Bosnie, la Morée, la dynastie Karaménide. Et cette nouvelle situation a créé quelques ennemis aux Ottomans à l'ouest ainsi qu'à l'est. Le plus important de ceux qui se trouvaient à l'est, était la dynastie Akkoyunlu. Et ceux qui se trouvaient à l'ouest étaient la République de Venise, le Royaume de Naples et le Royaume de Hongrie. Mais il faut dire que la République de Venise n'avait pas adopté une attitude hostile contre les Ottomans jusqu'à la conquête d'Istanbul bien que

les Ottomans s'élargissaient au détriment de Venise. Car en ce temps là, elle s'occupait de ses rivaux européens.

Mais à la fin des attaques des Ottomans contre les colonies de Venise et de la Morée et grâce aux efforts du Pape, Venise a collaboré avec l'Albanie. Et en 1463, on a réalisé une alliance entre ces deux pays. Dans la même année, au mois de septembre, les Vénitiens ont réalisé une alliance semblable avec les Hongrois contre les Ottomans. Mais les Ottomans avaient une flotte qui pouvait se défendre contre les Vénitiens après leur campagne de Mylitène. Et ils ont fortifié les Dardanelles. Surtout, après la conquête de la Bosnie, les cavaleries légères (akinci) turques sont entrées dans la frontière vénitienne, ont occupé les territoires vénitiens qui se trouvaient dans la région de Lépante et ont attaqué les colonies de Coron et Modon. Ces derniers évènements ont fait interrompre les relations ottomano-vénitiennes (11). Et en 1463, l'Assemblée vénitienne a décidé de faire la guerre et les Vénitiens ont attaqué les Hongrois en Morée au mois d'août 1463.

Les Ottomans n'ont pas eu de succès sur mer contre les forces vénitiennes et hongroises. Mais grâce à leurs cavaliers légèrs (Akicni), ils ont obtenu des résultats importants sur terre. En 1468, l'île d'Eubée était prise par les Ottomans. En 1479, Scutari aussi était aux mains des Ottomans. Et cette guerre qui dura seize ans prit fin par une entente réalisée au printemps 1479.

La Conquête de Chypre

L'île de Chypre était entrée complètement sous la domination vénitienne en 1489. Les Vénitiens payaient des tributs aux Mamelouks pour Chypre. Mais après 1517, les Ottomans ont vaincu les Mamelouks et les Vénitiens ont continué à payer des tributs pour Chypre aux Ottomans (12).

En 1521, l'île de Rhodes a été conquise par les Ottomans. Cette conquête a causé la naissance de beaucoup d'inquiétudes pour les Vénitiens. Ils croyaient que, en Méditerranée, c'était le tour de Chypre. C'est pourquoi ils ont commencé à fortifier l'île de Chypre. D'autre part, pour les Ottomans, il était indispensable de prendre les êles de Chypre et de Crète. Car ces deux îles se trouvaient sur la route maritime de l'Afrique et devenaient des ports pour les navires des pirates après la conquête de la Syrie et de l'Egypte par les Ottomans (13). Les Ottomans ont attaqué Chypre. Et en 1571, cette île a été prise par eux.

La Guerre de Lépante

Après la prise de Chypre, avec les démarches du Pape Pie V, on a réalisé une alliance, pour reprendre Chypre bien sûr, entre l'Espagne, Venise et Malte. L'alliance a réalisé une flotte assez forte. La guerre navale entre cette flotte et la flotte ottomane a eu lieu dans le golfe de Lépante, le 7 octobre 1571. Dans cette guerre, la flotte ottomane avait 224 navires et les alliés en avaient 278 (14). Pendant la bataille, les Ottomans ont perdu 190 navires. Les alliés aussi avaient perdu des navires.

Mais leur pertes n'étaient pas aussi nombreuses que celles des Ottomans [15]. C'était une grande perte pour les Ottomans. Car depuis la guerre de Gelibolu de 1463 jusqu'à la défaite de Lépante de 1571, c'est - à - dire depuis 155 ans, la flotte ottomane n'avait pas vu une telle défaite [16]. L'Etendard ottoman aussi avait été capturé par la flotte des Alliés. Et cet Etendard a été rendu à la Turquie par le Pape Paul VI, en 1965, en signe de bon office.

La Nouvelle Flotte Ottomane

La défaite de Lépante avait grièvement détruit la flotte de l'Empire Ottoman qui possédait beaucoup de côtes et beaucoup d'îles en Méditerranée. Les Alliés n'ont pas attaqué cette année-là (en 1571) dans les Dardanelles car ils avaient, eux-aussi beaucoup de pertes. Mais l'année suivante, ils pouvaient bien essayer. C'est pourquoi l'Empire Ottoman s'est efforcé tout de suite de reconstruire une nouvelle flotte. On a commencé à construire de nouveaux navires dans beaucoup de ports du pays. Et même à Istanbul, dans l'arsenal, on travaillait jour et nuit.

Grâce à un travail acharné et très bien organisé, l'Empire Ottoman a réalisé en moins de six mois une flotte composée de plus de 200 navires [17]. Cette flotte s'est ouverte en partant d'Istanbul en Méditerranée sous le commandement de Kiliç Ali Paşa au mois de juin 1572. Tandis que les Alliés croyaient que les Ottomans n'auraient pas de flotte au printemps 1572 et en profitant de cette situation, ils avaient l'intention de continuer la guerre. Mais après avoir vu la nouvelle flotte ottomane venant au large de Navarin, les Vénitiens se sont retirés et ont signé une entente au mois d'avril 1573 [18]. D'après cette entente contenant sept articles, les Vénitiens acceptaient la conquête de Chypre par les Ottomans et ils s'engageaient à tripler le paiement de 300 000 floris, tribut payé à partir du règne du Sultan Soliman. Comme ils laissaient Chypre aux Ottomans, ils ne payeraient plus le tribut qu'on donnait tous les ans aux Ottomans. En outre, les Vénitiens allaient tripler le tribut concernant l'île de Zante des Vénitiens [19]. L'Historien Hammer écrit dans son livre comme suit: "*Quand on lit attentivement les articles de cette entente, on peut croire que ce sont les Turcs qui ont gagné la guerre de Lépante*" [20].

A vrai dire, bien que les articles de l'entente en question soient en faveur des Ottomans, la perte des habiles marins turcs dans la guerre de Lépante, a été l'une des causes essentielles qui ont fait perdre l'ancienne puissance de la flotte ottomane.

Après la guerre de Lépante, les relations amicales avec les Vénitiens se sont liées de nouveau.

Pendant le règne du Sultan Murat III (1574-1595), les Vénitiens avaient une ambassade permanente qui résidait à Istanbul et au besoin, on envoyait des ambassades provisoires pour la solution des affaires politiques. Cette attitude a même continué pendant le règne du Sultan Ahmet I (1590-1617).

Ces relations amicales ont été interrompues vers les dernières années du Sultan Murat IV (1623-1640). Les deux pays sont arrivés de nouveau sur le point de faire la guerre. Mais cette fois-ci, les Vénitiens ont empêché une probable guerre grâce à leur ambassade.

Pendant le règne du Sultan Ibrahim 1^e (1623-1640), on a vécu une nouvelle crise entre les deux pays. Un fonctionnaire ottoman avait été envoyé en Egypte en 1644. En allant dans un navire, en Méditerranée, les pirates de Malte ont attaqué le navire ottoman et ont amení le navire dans un port de Crète. Après avoir entendu cette nouvelle, les Ottomans ont préparé une flotte et l'ont envoyée à Crète sous le commandement du second Vizir Yusuf Paşa (21). Ainsi la campagne de Crète des Ottomans a commencé. En 1645, on a pris le port de la Canée mais cette guerre a duré vingt-cinq ans, jusqu'en 1669. Les Ottomans ont signé une entente avec les Vénitiens le 27 septembre 1669, après avoir conquis l'île de Crète. Et à partir de cette date, on a vécu une période de paix entre les deux pays qui dura quinze ans, c'est - à - dire jusqu'en 1683. A cette date-là, l'Empire Ottoman avait subi une défaite devant la ville de Vienne. Après cette défaite, les Vénitiens ont été alliés avec l'Autriche et à la fin de cette alliance, Venise est entrée dans la guerre contre les Ottomans, en 1684. Dans cette guerre qui dura bien longtemps, les Vénitiens ont occupé la péninsule de la Morée, et quelques règions qui se trouvent près de la Dalmatie et de la Bosnie. Et par l'entente réalisée en 1699, à Karlowitz, la péninsule de la Morée et quelques villes de Dalmatie ont été laissées aux Vénitiens.

Après cette entente, les relations turco-vénitiennes, se sont déroulées dans une bonne voie malgré quelques difficultés. Ces bonnes relations ont duré jusqu'en 1715: jusqu'à cette date, le Vizir Ali Paşa s'occupait des Russes. Mais après avoir réalisé une entente avec les Russes, il a déclaré la guerre contre les Vénitiens et après cinq semaines les Ottomans ont repris la péninsule de la Morée en 1715. Mais l'Autriche étant une alliée de Venise, elle a été obligée de participer à la guerre contre les Ottomans. La guerre entre l'Autriche et les Ottomans a pris fin grâce aux démarches de l'Angleterre et de la Hollande. Les deux parties ont signé une entente, en 1718, à Passarowitz, selon laquelle la Morée restait de nouveau aux mains des Ottomans.

On peut dire que, à partir de cette date-là, entre les Ottomans et les Vénitiens, on n'a pas pu enregistrer une importante lutte, exceptés quelques petits évènements, jusqu'à l'intégration de cette république au Royaume d'Italie en 1866 (22).

NOTES

(1) Hammer Tarihi (Atâ Bey tercümesi), v. 2, p. 125, Istanbul, 1329; I.H.Uzunçarsili, Osmanli Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teskilati, p. 391, Ankara, 1948.

(2) Şerafettin Turan, Türkiye-Italya Ilişkileri, v. 1, p. 203, Istanbul, 1990.

(3) Zachariadou, TC, p. 22'den, Şerafettin Turan, Türkiye-Italya Iliskileri, v. 1, p. 203.

(4) *Ibid.*, p. 232.

(5) Ismail H. Uzunçarşili, Osmanli Tarihi, v. 1, p. 226, T.T.K, Ankara, 1972.

(6) Gibbons, (Ragip Hulusi terc.), p. 128'den, Ismail H. Uzunçarşili, Osmanli Tarihi, v. 1, p. 227.

(7) Silberschimidt, Venedik Menbalarina Nazaran Türk Imparatorluğu'nun Zuhuru Zamaninda Şark Meselesi, çev. A. Cemal, Istanbul, 1930, p. 43.

(8) *Ibid.*, p. 210.

(9) *Ibid.*, p. 268.

(10) *Ibid.*, p. 268.

(11) Ismail H. Uzunçarsihi, *ibid*, v. 2, p. 112.

(12) Haydar Çelebi ruznamesi, Feridun Bey, Münşeat v. 1, p. 489'den, Ismail H. Uzunçarşili, *ibid.*, v. 3, 1, p. 10.

(13) Ismail H. Uzunçarşili, *ibid.*, v. 3, 1, p. 10, T.T.K., Ankara, 1973.

(14) Hammer Tarihi, Atâ Bey terc., v. 6, p. 267, ve 269.

(15) Guida Antonio Quarti, La Battaglia di Lepanto nei canti popolari dell'epoca. Milano, 1930. IX, p. 318.

(16) Ismail H. Uzunçarşili, *ibid*, v. 3, 1, p. 20.

(17) Babinger, Mahomet II., le Conquérant, p. 381.

(18) Peçevi Tarihi, v. 1, p. 498, Ankara, 1981.

(19) Ismail H. Uzunçarşili, v. 3, 1, p. 23.

(20) *Ibid.*, p. 25.

(21) Hammer Tarihi, (Atâ Bey terc.), v. 6, p. 275.

(22) *Ibid.*, v. 6, p. 276.

NELSON IN THE MEDITERRANEAN

SIMON PRESTON

It is a great honour and a special pleasure to be invited to this the world's most beautiful city, as one of his humble descendants to speak about my illustrious forebear admiral Lord Nelson, perhaps the most celebrated naval commander of any nation of all time and the best known of all british heroes.

"Cowards die many times before their deaths
the valiant never taste of death but once".

Julius Caesar

To be a descendant of a great hero does not mean that one's blood is necessarily, like Henry V'S Army, *"Fett from fathers of war proof"*. Howewer, Nelson's life, his potraits on the wall, the tales told at the bedside and the example of generations since who have served in the navy, have all meant that as children we found ourselves endeavouring to be at least somewhat less cowardly than we would otherwise have been.

This drove me for instance, though then of diminutive size, to take up boxing at school, and to join the royal marine commandos in national service, despite a deep-seated instinct for self preservation.

My latest display of courage is to dare to appear today before this distinguished, international audience of experts in naval warfare to explain how the british presumtuously from two thousand miles away came to dominate the mediterranean.

Admiral Jervis, Nelson's superior at the battle of Cape St. Vincent, the first of his four great victories, described Nelson as having *"animal courage"*. He would take his ship deliberately into the most dangerous parte of a battle, and then even as an admiral take the lead in hand to hand fighting. To this rare courage was allied a quality of endurance and patience which enabled him to stay months even years at sea in all weathers, often ill and seasick, to pursue military ventures on land in fearful conditions and to carry through battle tactics against tough opposition without flinching.

His leadership was based on the love and affection in which he was held by officers and men, due to his care for their welfare and wish to improve their conditions, the example he showed them of courage and endurance, his brilliant ship handling and seamanship and the successes they knew he would achieve.

Nelson was an extremely effective instrument of war, brilliantly exploited by the British Government of the day. He united the Nation. Wherever he went

he was met by cheering crowds. His modern equivalent has been described as something akin to a combination of royality, film star and fighter pilot.

The Mediterranean Sea and its approaches were the principal theatre of this operation. His main occupation was the blockading of the French and Spanish fleets to keep them from assisting Napoleon's war, pursuing them when they were able to leave port and bringing them to battle in a minor or major engagement with continuing success whenever he could.

While the reason he was there was defensive - to prevent Napoleon from organising the invasion of Britain, his posture was always offensive. He had no fear of superior numbers and had total confidence in his own abilities and those of his ships and men.

In the spring of 1793 we find Nelson a young captain with a new command the "*Agamemnon*", ship of the line, posted to the Mediterranean under the cautious admiral hotham.

As ever his role was to be continually at sea in all weathers keeping the French in the port by blockade. The Spanish were then temporarily allies of the British. Nelson was impressed by their fine ships, but not by their seamanship. He was scornful of a spanish frigate captain who said it was no wonder that the spanish fleet had so many sick men aboard "*as they had been 60 days at sea*".

Following the unexpected handover to the British of Toulon including the French Fleet, Nelson arrived in Naples on 10 September 1793 to begin his second and parallel career as a diplomat – at which he proved successful – although his diplomacy was rather of the gun-boat variety.

His mission was to cement the loyalty of the two Sicilys and he quickly won the confidence of "*il re nasone*" and his formidable queen, the sister of Marie Antoinette, and the British ambassador, sir William Hamilton, and his young wife. Later he was to win rather more than this lady's confidence. At this time Nelson made a good impression as a diplomat, as a commander and as a man, and the king sent 4000 men to help defend newly acquired Toulon, now under attack from the French led by a new face on the scene, the young Napoleon Buonaparte. Buonaparte was soon successful and a period of French gains began with victories all over Europe and the Spanish changing sides. Against this background Nelson, undaunted, continued to achieve major diplomatic and naval successes in the Mediterranean, taming the slippery bey of Tunis, confining the French and Spanish Fleets by maintaining the blockade of Toulon and other ports, stiffening the resolve of the Italians, and taking first Bastia then Calvi by siege, receiving wounds at both.

But in september 1796 admiral Jervis was ordered to abandon the Mediterranean and Nelson told to evacuate Bastia, then Elba, then other hard how holiday resorts. At Cape St. Vincent came the first of Nelson's four great victories under Jervi's Command. 15 British sail of the line encountered the Spanish Fleet of 27. In the "*Captain*" Nelson broke the line of battle and saved the day by preventing half the superior Spanish Fleet from joining their compatriots. He placed his badly

damaged ship against the "*San Nicolas*", led the boarding party which took this vessel and then onto the larger "*San Josef*" alongside her. Jervis gladly forgave Nelson's technical disobedience which had won the battle and from now on Nelson's reputation and glory were ensured. Even for his setbacks - at Cadiz where he led an unsuccessful attempt to assault the town and at Santa Cruz, Tenerife, where he led a disastrous expedition to take the port and lost his arm, he gained in public acclaim.

But soon once more the French became dominant in the Mediterranean. Napoleon was confident enough now to be planning a major expedition and reports were coming out of a vast fleet assembling in Toulon.

Nelson again blockanding that port in the "*Vanguard*" was caught in a fearful storm and his ship put out of action and nearly wrecked. Napoleon with his armada took advantage of the continuing westerly gale and sailed past Nelson's dispersed fleet. God knew where he was headed. News depended then on reports by informants on captured or merchant vessels or by persons on islands where part of a fleet might have only been briefly sighted on the Horizon – weeks before – or on the smaller faster vessels in his fleet, the frigates, his "*eyes*" as he called them, of which he never had enough. These frigates were now all dispersed.

Nelson wrote to his wife Fanny "*I believe firmly that it was the almighty's goodness to check my consummate vanity. I hope it has made me a better officer as I feel confident it has made me a better man. Figure yourself this proud, conceited man, when the sun rose on monday morning, his ship dismasted, his fleet dispersed and himself in such distress that the merest frigate out of France would have been a very unwelcome guest*".

Then began one of the great Mediterranean pursuits. Even such a large armada could be lost among the thousands of square miles of sea and islands. Would Napoleon attack Naples, Sicily, Malta or drive on to Egypt, the Levant, Greece, Turkey?

Two months into the search Nelson learnt that Napoleon had taken Malta and all its vast treasures and sailed East with 40 000 troops and an army of naturalists, mathematicians, astronomers and scientists. Nelson rightly guessed that this vast expedition was headed for Egypt but he arrived there ahead of them, and finding them not there, assumed they were further east and sailed on. Failing to find them in the eastern Mediterranean he sailed back fearful that they would after all be intent on attacking Italy. Finding Sicily and Corfu unharmed he set off east again for Greece. At last at Koroni he had definite information that the French had been sighted - "*A thousand ships headed for Egypt*".

As the British approached Alexandria only transports were spotted. Then as the first of the fleet drew near Aboukir Bay a great forest of spars could be seen above a spit of land.

Napoleon had indeed decided to postpone the invasion of England and the mounth an expeditionary force to take Egypt and then invade India. Nelson had just missed catching this force at sea and so achieving possibly an even greater vic-

tory than now ensued. Nevertheless the battle of the Nile, at Aboukir Bay, on august 1st 1798, the second of Nelson's great victories, was a decisive turning point in the war. Making an immediate decision to attack, when the French admiral De Bruys assumed he would wait for the following morning, Nelson also made the bold decision to assault the French from bot sides, sending part of his fleet into shallow water between the anchored French fleet and the coast.

With many men ashore and their guns mostly only pointing seaward De Bruys' ships were destroyed piece-meal. The climax to the battle was the explosion of the gigantic "*L'Orient*" with all the treasure taken from the knights of St John at Malta, killing most of her crew including the severely wounded admiral, his captain Casabianca and the captain's ten year old son. The courage shown by these persons is legendary, and is immortalised in the famous poem "*The boy stood on the burning deck, whence all but he had fled*".

One of the myths in history, passed down among others by Robert Southey, the poet and early Nelson biographer, was that the French and Spanish navies were cowardly and easy to defeat. It suited british propaganda of the age to make the French out as cowards and French propaganda to say the same of the spanish, who allegedly let them down. The charge was far from true in either case and it is all the more credit to Nelson that his adversaries were for the most part courageous and formidable. However, the French were handicapped by the removal during the rivolution of their best admirals, and Napoleon's impatience with nautical matters, and the Spanish by the confusion arising from repeatedly changing sides. Nevertheless many of the French captains, for example Lucas of the "*Redoutable*" at Trafalgar, were courageous, loyal and able. The spanish vessels in size and fire power werw in theory unrivalled, though their crews were relatively poorly trained. What beat both was the superior gun training of the British, their seamanship, endurance through long periods at sea and above all their belief that they simply could not lose. For all this Nelson was primarily responsible.

Nelson received a further injury during the battle of the Nile when a splinter struck him on the forehead and laid bare a part of his skull. Recent medical opinion has it that this could well have not only enhanced his aggression and effectiveness but also aggravated his libido. On this basis we should all rush out and bang our heads against a brick wall!

With the French Fleet crippled at the Nile the British were now in charge again in the Mediterranean and Nelson returned in triumph to Naples. He was now moving towards becoming the active lover of Emma, while remaining the inseparable friend of her elderly husband in a strange relationship to be named by the three of them tria in uno. Emma rapidly displaced Fanny, his cool conventional wife, who irritated him by sending him to sea with the wrong shirts and socks and by losing his cufflinks and other personal possessions. While Fanny constantly complained of his putting himself into danger, Emma gloried in his triumphs and exhorted him to greater achievements. Frustrated desire for Emma added to his drive for Glory.

His friendship with the Hamiltons and the king and queen of Naples and his new orders to take charge in the Mediterranean, involved him still more deeply in local political and diplomatic intrigue. He found Naples a nest of "*Fiddlers, poets, whores and scoundrels*", but his presence again and again stiffened the resolve of the Neapolitans and their neighbours and frustrated Napoleon's plans for Italy, even enabling the Austrian general Mack and king Ferdinando to take Rome for a short period.

But with Napoleon's increasing confidence and power on land, yhis could not last and by december 1898 a disatrous period sees Nelson evacuating the Royal couple and their family and the Hamiltons from Naples and sailing them in a storm to Palermo. This humiliation for Nelson was compensated by the now definite embrace of beloved Emma, and the gift of the Dukedom of Bronte from the King.

Once more than the pendulum swung and the fortunes of this war shifted. Nelson and his party returned to Naples to horrific scenes where those who had supported the French during their temporary occupation were lynched or hanged. Nelson felt he had to maintain order and at the same time interpreted his instructions from the admiralty as to deal severely with rebels and traitors in order to deter others. He behaved with both harshness and cunning causing Cardinal Ruffo his supposed ally to complain bitterly "*Inglesi Italianato e diavolo incarnato*".

Admiral Caracciolo, Commander of the Neapolitan Fleet, had co-operated with the French, an action justified in his view by the necessity to preserve intact as much of the power and property of the Kingdom as possible. But when captured, Caracciolo, a brave and distinguished man, was, with the approval of Nelson, summarily court marshalled by his own officers and immediately hanged on his own flagship, Nelson resisting appeals for clemency or even a more honourable death.

We must see this and similar acts against the background of the horrors of the French revolution and in any other circumstances such an honourable naval commander as Nelson would have treated another with more decency and dignity. We Nelsons are today aware of the feelings of the Caracciolo.

Nelson became involved now in a running dispute with the British admiral Keith, now commander-in chief in the Mediterranean, concerning Nelson's determination to defend Naples and Sicily from a French Fleet, newly escaped from brest, as against Keith's orders to defend Minorca and other vulnerable islands. Keith was provoked to comment that "*Lady Hamilton had command of the Mediterranean Fleet long enought*".

Whether by luck or his unerring instinct Nelson continued to keep ahead of the both the Spanish and French Fleets but did not succeed in catching Napoleon himself who left Alexandria on 23 august 1799 and landed at St. Raphael on october 9, this enabled that resilient gentleman to take over France harself as first consul and commence a new phase of his successful and aggressive European Campaign.

Nelson now returned to England overland with the Hamiltons, to a rapturous reception by the public. He was mobbed in his home county of Norfolk, drawn

in his carriage through London by men replacing the horses, cheered in Portsmouth and welcomed everywhere in his celebrated tour of the west of England. Fanny was sideline, Emma was with him everywhere. The people loved him. They overlooked his peccadilloes. The Royal Navy was already seen as the embodiment and implementation of the national will; now Nelson had given it a human face. Only the King, the Duke of Marlborough and a few of what Nelson called "*the great*" snubbed him for breaking the social conventions, though the prince of Wales, Pitt and most leading figures of the day admired and befriended him.

His third famous victory at Copenhagen in 1801 was a narrow victory over a courageous enemy which successifully put an end to the "*armed neutrality*" (hostile to England) of the Danes, Swedes, Russians and others. It was an effective and timely caveat to the world that England still dominated the seas.

Back at home Nelson was feted again, then given command of the english channel. This started badly by an unsuccessful attack on Napoleon's invasion barges in Boulogne. But the admiralty shrewdly reckoned that by his mere presence the english would be heartened and the French discouraged from attempting invasion.

In any event Napoleon could not attempt the invasion of England without control of the seas by sail of the line battleships. The key lay as ever in the approaches to the Mediterranean and the final act in the Drama, with Nelson in command of the Mediterranean Fleet with orders to contain the French and Spanish Fleets or bring them to battle, now began.

In January 1805 a French squadron escaped from rochefort and more seriously the main fleet under admiral Villeneuve escaped from Toulon. Following a tedious chase around the Mediterranean Villeneuve sailed to the west Indies. His plan was to draw Nelson after him, then return, line up with other French and Spanish fleets making upto 50 sail of the line and clear the channel for Napoleon's invasion fleet, leaving Nelson fruitlessly searching the caribbean. However the French crews suffred heavy losses through illess in the west Indies and took six weeks - twice as long as the english to cross the atlantic. Nelson chased them back to Europe.

This seamanship and endurance was decisive. Lord Minto wrote to Nelson:

> "*Either the distances between the distant quarters of the globe are diminished or you have extended the powers of human action*".

The enemy fleets returned to port. Nelson's fleet continued to blockade them and he returned to England for a last happy time in his new house in Merton with Emma and their little love child Horatia.

The cream of all the great French and Spanish ships were now assembled in Cadiz.

In September 1805 Nelson rejoined the English Fleet in the Atlantic, now 27 ships of the line. On october 20 his frigates reported to Nelson in his new flagship the "*Victory*" that the great combined fleet – now 33 ships of the line – were leaving Cadiz. We all know the outcome. The slow and deadly conjunction of the great

fleets. Nelson and Collingwood in the "*Victory*" and "*Royal Sovereign*" under fire from five ships each for half an hour before being able to bring their guns to bear.

The courageous resistance but ultimate destruction of the combined fleets and the death of the Nelson portrayed a hundred times and his famous last words, especially "*I have not been a great sinner*" and "*thank God I have done my duty*".

One of his loyal captains, ball, summed up his qualities of leadership: "*Never was a commander so enthusiastically loved by men of all ranks from the captain of the fleet to the youngest ships boy*".

He was the embodiment of english naval power, inspiring loyalty and love, demanding the whole people's patriotism as well as inspiring their hopes for social change.

He was the one man able to halt the once invincible Napoleon. His final great victory ensured British domination of the seas in general and the Mediterranean sea in particular for the next 100 years. His great adventure, which started as a desperate defence, heralded the founding of the world's greatest empire.

Robert Browning was inspired by Nelson's life and his example to write in "*Home thoughts from the sea*":

> "*Nobly, nobly Cape St. Vincent to the north west died away sunset ran one glorious blood-red reeking into Cadiz bay bluish mid the burning water full in face Trafalgar lay in the dimmest north east distance dawned Gibraltar Grand and Grey here and here did England help me. How can I help England?*". Say.

Thus encapsulating the significance of Nelson and the Mediterranean in the development of British power in the last century.

IL SORGERE DEL POTERE MARITTIMO FRANCESE E IL SUO DECLINO NELL'EPOCA NAPOLEONICA

FRANCESCO FRASCA

A partire dal XVII secolo la Francia emerge come potenza navale europea grazie alla politica di espansione commerciale attuata da Colbert tra il 1660 e il 1670. Ciò produce un naturale incremento della flotta mercantile francese, mentre le misure prese per l'arruolamento degli equipaggi, la costruzione di navi e le varie sovvenzioni danno vita a una marina militare in grado di sfidare quelle d'Inghilterra e Olanda riunite assieme. Con Colbert la Francia è per la prima volta nella sua storia volta verso il mare, il grande commercio marittimo e le imprese coloniali.

Colbert riesce in meno di vent'anni a dotare la Francia di una potente marina da guerra: dal 1661 al 1677, la flotta di Ponente passa da 18 a 116 vascelli e la sua potenza di fuoco si accresce in proporzione da 1045 a 6487 cannoni. Niente di stupefacente se dopo questo la Marine Royale riporti dei brillanti successi in Sicilia sugli Spagnoli e gli Olandesi. Anche la flotta del Levante riceve la stessa cura passando da 15 galere nel 1661 a 40 nel 1688.

Questa grande politica marittima implica delle scelte, nel quadro di una nuova strategia difensiva sul continente, che si basa sulla "cintura di ferro" delle fortezze di Vauban e l'abbandono della guerra di movimento.

È con la guerra d'Olanda che la Marine Royale ottiene i risultati più spettacolari, traendo profitto dagli sforzi profusi dal Colbert. Oltre ai successi nell'Oceano indiano e nel mar dei Caraibi, la flotta francese riesce a conseguire il controllo del Mediterraneo Occidentale, in appoggio alla rivolta della Sicilia contro gli d'Asburgo.

Nel 1674, la Repubblica di Messina, che conserva la sua autonomia all'interno del regno di Sicilia, si rivolta contro il viceré e chiede soccorsi a Luigi XIV. Colbert riesce ad imporre l'invio delle galere comandate da Vivonne nell'autunno 1674, poi della flotta del Levante, capitanata dal Duquesne. Nel 1676, questi ottiene dei successi decisivi di fronte agli Spagnoli e agli Olandesi dell'ammiraglio Ruyter alle isole Stromboli, ad Augusta poi a Palermo.

È così che la marina francese consegue temporaneamente il controllo del Mediterraneo occidentale. Ma Luigi XIV, che non ripone molta fiducia nei Siciliani, ordina l'abbandono di Messina, onde facilitare le negoziazioni in corso che portano alla pace di Nimega del 10 agosto 1678.

Tuttavia, un grave problema esiste per il libero commercio francese nel Mediterraneo: quello della pirateria. Essa provoca a partire dagli anni 1680 dei gravi conflitti fra la Francia e le reggenti d'Algeri e di Tripoli, che si trovano sotto la

sovranità nominale del Sultano. Gruppi rais (capitani di vascelli corsari) costituiscono nel Mediterraneo delle vere piccole repubbliche, che ignorano l'autorità dei pascià turchi e del governo di Costantinopoli.

Colbert durante il suo ministero fa una politica di intervento in Africa del Nord per assicurare la sicurezza del commercio e della navigazione nel Mediterraneo. Si tratta di una azione di lunga durata. Occorre qui ricordare l'impresa dell'ammiraglio Abraham Duquesne con il bombardamento di Algeri del 1683, dove si impiegano per la prima volta delle batterie galleggianti, e l'azione di polizia contro i corsari tripolini, che porta a un loro inseguimento nel mar Egeo fino al porto di Chio.

Dopo la morte di Colbert nel 1683, la strategia marittima francese viene posta in secondo piano rispetto alle mire continentali: principali consiglieri del re di Francia sono difatti divenuti alcuni militari dell'esercito, invidiosi e preoccupati per il costo delle grandi navi da guerra.

Questo orientamento influenza negativamente il conflitto contro Inglesi e Olandesi degli anni 1689-1697. La Marina francese viene sconfitta nella disastrosa battaglia di La Hougue del 19 maggio 1692 (Tourville), ed è costretta a far ricorso alla guerra di corsa contro le navi nemiche. Solo con questo mezzo si riesce a provocare consistenti danni al nemico. Così facendo l'impiego della marina come arma decisiva per vincere la guerra risulta irrimediabilmente compromesso.

La prima metà del secolo successivo vede la marina francese ripiegata su questa linea, abbandonata a se stessa, ha difficoltà a far fronte alle guerre che combatte la Francia sul Continente europeo. Quella di Successione d'Austria, la vede impegnata sul mare solamente a partire dal 1744 al 1748. Essa si rivela una prova difficile, ma non totalmente disastrosa.

In questa occasione le operazioni navali si configurano come una guerra di convogli. L'idea di guerra di squadra viene totalmente abbandonata e le ambizioni della marina sono limitate alla protezione delle linee marittime della Francia con le sue colonie. La guerra si svolge quindi nell'Atlantico e nell'Oceano Indiano. Ha un debole sviluppo nel Mediterraneo con l'affare di Tolone (22 febbraio 1744), dove la squadra franco-spagnola di Court La Bruyère, uscita in mare aperto viene attaccata da Matthews, riesce a rientrare in porto, essendosi concluso lo scontro con esito indeciso.

La successiva guerra dei Sette anni rivela le soglie critiche sulle quali si arresterà, sotto la Rivoluzione e l'Impero, la crescita della flotta francese. Se i primi due anni sono favorevoli alla Francia (con lo sbarco a Minora e la presa di Port Mahon nei mesi di aprile-maggio 1756), il seguito di questa guerra, sul mare viene combattuta dal 1755 al 1763, si conclude con una totale catastrofe per la Marina francese. Una divisione navale francese è bloccata davanti a Louisbourg da una squadra inglese. Un tentativo di concentrazione delle squadre di Tolone e di Brest viene vanificato dalla sconfitta di La Clue ad opera di Boscawen, all'uscita dello stretto di Gibilterra il 18-19 agosto 1759. Sbarchi di truppe britanniche avven-

gono a Cherbourg e a Saint-Malo nei mesi di agosto-settembre 1759. La pace di Pace di Parigi sanziona la perdita del Canada, compensata dal mantenimento delle Antille e delle isole di Terranova, terra questa importante per il reclutamento dei marinai.

La volontà di rivincita porta a un nuovo programma di costruzioni, che, dal 1761 al 1795, impegna tutti i cantieri navali. Così alla fine del regno di Luigi XVI si superano i 65 vascelli e le 35 fregate, ma tutto ciò non elimina le debolezze strutturali della marina, che sono la carenza del reclutamento, dell'istruzione dei quadri e i problemi finanziari. Quindi non deve ingannare il brillante recupero avuto durante la guerra d'Indipendenza americana (1778-1783), lungamente preparato, fra le due guerre dal 1763 al 1778.

Quando viene firmato il trattato di Versailles nel 1783, la Francia è in apparenza, soddisfatta. Ha preso sulla sua rivale marittima la rivincita del trattato di Parigi del 1763, in gran parte grazie alla sua marina, ma senza grande profitto materiale. Certamente ha acquisito la gratitudine e l'amicizia degli Stati Uniti, ma non si tratta di vantaggi immediati. Per contro, il movimento politico che porta alla Rivoluzione è accelerato dal disastro in cui si trovano le finanze del Regno di Francia.

Il decennio pre-rivoluzionario è caratterizzato da una incessante attività dei cantieri navali. La marina da guerra francese del 1789 e più ancora quella del 1792, è totalmente diversa da quella del 1783. Grazie a una razionalizzazione, e una standardizzazione vengono definitivamente abbandonate le costruzioni dei vascelli da 64 cannoni passando ai più moderni modelli da 74 e 80 cannoni.

Ma tutto ciò costa estremamente caro. Nel 1789, la Marina ha 400 milioni di deficit. Il clima sociale è teso assecondato da difficoltà di reclutamento e di formazione di quadri. Tuttavia alla vigilia della Rivoluzione, la marina francese sembra più forte che mai, tanto per i bastimenti che essa mette in mare, che per gli equipaggi, capace di rivalizzare con la Royal Navy: 71 vascelli più 12 in costruzione, 74 fregate, 212 unità navali più piccole. Gli ufficiali sono competenti e coraggiosi; e il sistema di reclutamento degli equipaggi, per imperfetto che sia, riesce a fornire alla Marina 2000 ufficiali e una riserva di 60 000 marinai.

Ma sono sufficienti però alcuni mesi nella tormenta rivoluzionaria per deteriorare irrimediabilmente questo strumento. Il fenomeno appare complesso. Deriva dal diffondersi di un profondo malessere interno al personale, che avviene per gradi, toccando in primo luogo i porti militari.

Gli operai degli arsenali subiscono una sorte poco invidiabile. Senza garanzia di lavoro, mal pagati, soggetti a una dura disciplina militare, sopportano anche la crisi finanziaria e dei considerevoli ritardi nei pagamenti dei salari. I primi disordini scoppiano a Brest, Lorient e Rochefort, agli inizi del 1789, prima dell'apertura degli Stati generali. Quelli più gravi avvengono a Tolone, dove, nel settembre 1792, gli operai chiedono gli aumenti salariali, rifiutano d'essere pagati in assegnati e protestano per il rialzo dei prezzi.

I disordini raggiungono gli equipaggi solo più tardi. In questo caso l'indisciplina trova la sua origine nel fatto che le popolazioni rivierasche non hanno mai veramente accettato il sistema di reclutamento, caratterizzato da imbarchi indeterminati, di paghe insufficienti, versate in ritardo, associate a una disciplina severa.

A partire dall'estate del 1790, i marinai non restano insensibili agli scioperi degli operai degli arsenali e all'azione delle società popolari. Una profonda delusione infine viene provocata dall'adozione del nuovo regolamento di disciplina, che mantiene in vigore le punizioni corporali, anche per le più lievi infrazioni.

A questo va sommato lo scontento del corpo degli ufficiali. Anche se nel complesso i quadri non manifestano all'inizio nessuna ostilità nei confronti delle nuove idee, il corpo degli ufficiali viene colpito dal movimento costituzionale del 1789.

La crisi rivoluzionaria porta alla luce i dissensi in seno a un gruppo diviso da molto tempo fra i membri del Grand Corps, usciti dalle Écoles des Gardes, e gli ufficiali "bleus" o ausiliari e volontari. Fra quest'ultimi, si contano tanti nobili quanti gli appartenenti all'estrazione borghese, generalmente provenienti dalla marina mercantile e relegati a dei comandi subalterni.

Questi difficilmente superano il grado di tenente di fregata. Gli ufficiali del Grand Corps sono in gran maggioranza degli aristocratici, provenienti dalle Écoles des Gardes; beneficiano di rapide carriere e di elevati gradi. Questo viene abolito dalla Rivoluzione e l'emigrazione degli ufficiali prende proporzioni drammatiche a partire dal 1791.

Quando il 1° febbraio 1793 la Francia rivoluzionaria entra in guerra contro la Gran Bretagna, dispone di uno strumento navale nelle peggiori condizioni. Gli arsenali sono in gran parte disorganizzati. Il risultato della leva di mare è disastroso, con una renitenza che va dal 50 al 90% del totale dei chiamati alle armi. Per colmare i vuoti nei quadri dirigenti occorre procedere a delle promozioni massicce di ufficiali della marina mercantile, di allievi ufficiali, o anche di semplici marinai.

La grandiosa strategia elaborata dal ministro d'Albarade, che prevede uno sbarco di 100000 uomini in Inghilterra e un attacco generale delle linee di comunicazione britanniche, assumendo nel contempo la difesa delle coste francesi, si rivela irrealizzabile. La Marina francese può far uscire in mare aperto solo 20 vascelli e 22 fregate, contro i 100 vascelli e 160 fregate previste originariamente dal progetto di sbarco.

L'anno seguente sotto il pugno di ferro del Comitato di Salute Pubblica si ha un miglioramento della situazione. La leva di mare da un rendimento eccezionale superiore a quello dell'Ancien Régime. La mancanza di operai è colmata con la requisizione di lavoratori appartenenti alle corporazioni di mestiere. Sono oggetti a una disciplina di ferro, mal pagati, lontano dalle loro famiglie. Malgrado la nuova epurazione del corpo degli ufficiali, le promozioni fanno riferimento più al merito che alle convinzioni politiche.

I risultati conseguiti sono buoni. Vengono costruiti 88 vascelli e 73 fregate, raggiungendo un livello superiore a quello raggiunto alla fine dell'Ancien Régime.

Però, la marina della Francia rivoluzionaria è ben lontana dal raggiungere il livello qualitativo della Royal Navy. La coesione degli equipaggi è scarsa, l'addestramento tattico è pessimo, la disciplina è mediocre.

Sul mare, i risultati non sono disastrosi. Si riescono a conseguire delle onorevoli sconfitte. Nel Mediterraneo, l'ammiraglio Martin, alla testa della ricostituita squadra di Tolone, tiene testa, nel giugno del 1794, a hood, nel golfo Juan. Resta bloccato in questa posizione per quattro mesi, e quando riesce a disimpegnarsi, lo fa grazie a un provvidenziale fortunale, che costringe gli Inglesi ad allontanarsi. L'anno seguente l'ammiraglio Martin, a dispetto della superiorità di forze, deve rinunciare alla riconquista della Corsica.

In Francia gli effetti della crisi economica sono aggravati dal blocco britannico delle coste, che impedisce i rifornimenti di materiali agli arsenali, le cui risorse si sono esaurite a causa dell'immenso sforzo fatto negli anni precedenti.

Ciò non frena le velleità del Direttorio che alla fine del 1797 progetta uno sbarco in Inghilterra, effettuando a sorpresa una concentrazione nella Manica di tutte le unità francesi ed alleate disponibili. Inviato Bonaparte, promosso al comando dell'armée d'Angleterre, ad ispezionare le coste del Pas-de-Calais, questi si rende conto dell'impossibilità dell'impresa. Una forte squadra britannica incrocia sulla Manica e rende impossibile ogni azione.

Bonaparte riesce a sviare la spedizione ad Oriente. Tanto più che dopo la campagna d'Italia la Marina francese si è impadronita un esteso arco di punti di appoggio logistici nel Mediterraneo: Tolone, Genova, Livorno, Malta, Corfù, Venezia. Ma l'imponente flotta che viene messa in piedi di 55 unità da guerra e 280 da trasporto che portano in Egitto 51 100 uomini di cui 38 000 soldati, è costituita da navi vecchie e mal tenute. Tre dei 13 vascelli avevano più di 40 anni di età ed erano condannati in partenza.

Tuttavia la fortuna sembra favorire l'impresa. Presa Malta il 10 luglio si riesce a sbarcare in Egitto il 1° luglio. Questo nonostante il ritorno nel Mediterraneo della squadra di Nelson, che però il 1° agosto raggiunge la squadra francese ad Aboukir, ed attacca immediatamente.

Durante il combattimento navale, si ha il caso curioso ma indicativo di quattro vascelli francesi, che subiscono gravi danni dagli effetti della loro stessa artiglieria imbarcata, la cui qualità è tale, che i Britannici in seguito rinunciano ad utilizzare i cannoni francesi catturati, a seguito degli scoppi ripetuti delle bocche da fuoco.

Tutto ciò fa risaltare la fragilità della logistica francese che l'avvento della Rivoluzione ha posto in una difficile situazione, che si aggrava sempre di più.

La pace di Amiens (1802), di corta durata, non permette a Bonaparte d'impostare la marina che gli necessita. La ripresa della guerra vede un nuovo confronto franco-britannico che dura dodici anni.

La Royal Navy può assicurare facilmente la difesa delle isole britanniche, minacciate da una nuova flottiglia fatta riunire da Napoleone a Boulogne, che imbarca truppe pronte ad invadere il suolo inglese. Ma la sconfitta di Trafalgar (1806)

fa cadere questa illusione e impartisce una seria lezione visto che è solo dopo Trafalgar, che Napoleone capisce l'importanza di disporre di una potente flotta.

Così, egli pone come nuovo obbiettivo teorico per Marina francese il varo di 100 vascelli. Ma la Royal Navy, oramai padrona dei mari, può esercitare una pressione diretta sulle frontiere marittime francesi, è forte, a partire dal 1810, di ben 699 bastimenti con 5000 ufficiali e 145 000 marinai, ben addestrati da lunghe crociere, contro i quali ben poco può fare la Marina francese, ancora indebolita dalla crisi del reclutamento marittimo e dalla stagnazione economica.

Vista l'esistente penuria degli equipaggi (70 000 marinai francesi sono prigionieri nei pontoni inglesi), difficile è trovare il personale tecnico specializzato e la leva dei coscritti nei dipartimenti marittimi risulta sempre difficile. E quando i precettati giungono a destinazione, impossibile è addestrarli adeguatamente a causa del blocco costante dei porti. Così le manovre si svolgono sempre in rada e mai in mare aperto. Alla crisi del reclutamento si cerca di ovviare con il concorso delle marinerie alleate.

Con l'annessione dei dipartimenti italiani all'Impero francese e la creazione dei napoleonici regni d'Italia e di Napoli. L'apporto della Penisola alla leva marittima è considerevole. Circa 30 000 uomini sono tratti dalla costa tirrenica, 10 000 da quella adriatica, facenti parte delle marine mercantili, tuttavia gli sforzi si scontrarono contro un sistema logistico troppo rigido e fragile.

Ciò nonostante i grandi lavori iniziati nel 1806, e seguiti con costanza dall'allora ministro della Marina, l'ammiraglio Dècres, lo sforzo di Napoleone per il rafforzamento marina da guerra viene vanificato da molti ostacoli primo fra tutti il reperimento dei materiali idonei: legname, canape o catrame. Si è così costretti a ripiegare su materiali di scarsa qualità a detrimento dell'efficienza operativa delle navi. Inoltre, lo sfruttamento sistematico di tutte le foreste vicine alle coste raggiungibili per via fluviale da legname di "taglio fresco", di meno di tre anni, cattivo per la longevità delle navi.

Alla penuria di materiali nella Francia metropolitana si cerca di compensare con quelle dei paesi annessi all'Impero e facenti parte di Stati alleati. È in questo quadro che deve essere posto lo studio delle risorse della Penisola e delle qualità di ogni sito, rada, porto delle coste italiane.

Iniziato già con la prima campagna d'Italia negli anni 1796-1797, è a partire dal 1803 che esso diventa sistematico. Le coste italiane da Savona a Napoli, da Trieste a Bari sono oggetto di studi e rilevamenti, progetti di nuovi porti e di ristrutturazione di quelli esistenti. Perfino si arriva a progettare nel 1808 per La Spezia la costruzione di un grande arsenale militare.

Tuttavia, a causa del ventennale isolamento, causato dalla guerra, le navi impostate nei cantieri francesi, olandesi ed italiani, risultano di vecchia concezione, se confrontate agli omologhi modelli delle marine inglesi e americane. Le innovazioni tecniche conseguite al tempo della guerra d'indipendenza americana sono un lontano ricordo. Il ritardo è anche percepibile nelle tecnologie applicate dalle

industrie degli armamenti. La dice lunga la proporzione delle perdite durante i combattimenti navali, che è 1 contro 5 a favore della Royal Navy.

Napoleone è perfettamente cosciente dell'intrinseca debolezza della sua marina da guerra, che arriva a contare 102 vascelli e 54 fregate, comprese le navi olandesi (1814). Solo un lungo periodo di pace può dare ad essa un valore operativo.

Così a dispetto di solidi riforme, del ristabilimento integrale della gerarchia e della disciplina, i disastri marittimi non fanno che aggravarsi. Questi sono anche dovuti al mantenimento dei principi tattici adottati come il combattimento in linea di fila o il tiro disalberante. Giovani comandanti, come Jervis, Duncan o Nelson, serviti da un eccellente materiale, da equipaggi ben addestrati ed entusiasti, mettono in opera una nuova tattica che porta a proprie vere battaglie di annientamento.

La Royal Navy che assume in Mediterraneo, una flessibilità e una facoltà di adattamento delle più rimarchevoli, moltiplica le operazioni di commandos, con frequenti incursioni a terra, alimenta la guerra di Spagna, che assorbe una gran parte delle risorse militari francesi. Napoleone cerca di rispondere anche con la guerra corsara, ma inutilmente visto che a dispetto del blocco continentale il commercio britannico non cessa di svilupparsi.

Perse la Corsica e Minorca, la Royal Navy acquisisce come basi sicure i porti della Sicilia, Malta e la Maddalena al largo della Sardegna. Da questi capisaldi essa domina il Mediterraneo.

In questo mare per la Marina francese, salvo la concentrazione nel febbraio-marzo 1809 al largo di Corfù delle squadre provenienti da Rochefort e Tolone e il passaggio senza inconvenienti di un convoglio da Tolone a Barcellona, nello stesso anno, non vi sono che perdite, dovute a uno stillicidio continuo di navi catturate o affondate. In questo quadro è emblematico il disastro di Lissa in Adriatico, nel marzo del 1811, dove una flottiglia franco-italiana, comandata dal capitano di vascello Dubordieu, perde tre unità su sei.

Il "blocco continentale" al commercio inglese, non impedisce alla Royal Navy di applicare una nuova strategia che porta frontiera sul litorale nemico. Tutte le basi francesi sono strettamente sorvegliate, il commercio marittimo di conseguenza si inaridisce.

In conclusione, l'Italia, dove il commercio estero è essenzialmente marittimo, da questa situazione è direttamente colpita. L'attività marittima è paralizzata. Molti porti cadono in rovina. Essi vivono il comune stato di crisi di tutti i porti dell'Impero. Grande è l'attività di contrabbando, delle merci colpite da embargo. Per il ritorno di una loro piena attività occorre attendere la Restaurazione, con la ripresa dei normali flussi commerciali nel Mediterraneo e lo smantellamento del sistema protezionistico napoleonico.

BIBLIOGRAFIA

M. Acerra, J. Mayer, *Marine et Révolution*, Rennes, 1988.

J. Boudriot, *Le vaisseau de 74*, Grenoble, 1976-1978, 4 vol.

E. Chevalier, *Histoire de la marine française sous la Prémière république*, Paris, 1886.

E. Chevalier, *Histoire de la marine française sous le Consulat et l'Empire*, Paris, 1886.

Sir J. S. Corbett, *England in the Mediterranean: A Study of the Rise and Influence of British Power Within the Straits, 1603-1713*, London, Longmans, 1904.

Sir J. S. Corbett, *England in the Seven Years War: A study in Combined Strategy*, London, Longmans, 1907.

Sir J. S. Corbett, *The Campaign of Trafalgar*, London, Longmans, 1910.

A. Corvisier (a cura), *Histoire militaire de la France*, volume 2, de 1715 à 1871 (sous la direction de Jean Delmas), Paris, 1992.

F. Crouzet, *Le blocus continental*, Paris, 1957.

C. De La Jonquière, *L'expédition d'Egypte*, 5 vol., Paris, 1899-1905.

F. Desbrières, *Tentatives de débarquement dans les Iles britanniques*, Paris, 1901-1905.

V.A.E. Jurien de La Gravière, *Guerre maritimes de la Révolution et de l'Empire*, vol. 2, Paris, 1881.

G. Lacour-Gayet, *La marine militaire sous Louis XV; la marine militaire sous Louis XVI*, vol. 2, Paris, 1905-1911.

P. Mackesy, *The War in the Mediterranean, 1803-1810*, London: Longmans, 1957; Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, 1957.

A. T. Mahan, *The Influence of Sea Power Upon the French Revolution and Empire, 1793-1812*, Boston, Little Brown, 1892; London: Sampson Low, Marston, 1892.

J. Martray, *La destruction de la marine française par la Révolution*, Paris, 1989.

Ph. Masson e J. Murraciole, *Napoléon et la Marine*, Paris, 1968.

N. Hampson, *La marine de l'an II*, Paris, 1959.

A. Santoni, *Da Lepanto ad Hampyon Roads: storia e politica navale dell'età moderna*, Milano, 1990.

A. Santoni, *French Revolution and sea power: naval aspects of the European convulsion*, in "L'influence de la Révolution française sur les armées en France, en Europe et dans le Monde", atti del 15° congresso internazionale di storia militare, Parigi, 18-23 settembre 1989, Commission française d'histoire militaire, Vincennes, 1991, p. 145-153.

Service historique de la Marine (editore), *Guerres et Paix, 1660-1815*, Journée franco-britanniques d'histoire de la Marine, Vincennes, 1987.

Service historique de la Marine (editore), *Français et anglais en Méditerranée 1789-1830*, Journée franco-britanniques d'histoire de la Marine, Vincennes, 1990.

D. Syrett, *The Role of the Royal Navy in the Napoleonic War after Trafalgar, 1805-1814*, in "Naval War College Review", september-october 1979, p. 17-84.

IL PENSIERO NAVALE ITALIANO ALLA FINE DEL XIX SECOLO: IL BONAMICO

FERRUCCIO BOTTI

Nel 1861 nasce un Regno d'Italia esteso dalle Alpi alla Sicilia e proteso verso il centro del Mediterraneo, con una conformazione geopolitica chè può senz'altro essere definita ambigua e infelice. Ha la testa sul continente, dove confina sulla barriera delle Alpi con le due più grandi potenze terrestri del momento, la Francia e l'Austria. Al tempo stesso, ha i piedi nel Mediterraneo: un mare non più *nostrum* ma *vostrum*, cioè dominato dalle due più grandi potenze navali del momento (l'Inghilterra e la Francia), e per di più con un vasto sviluppo costiero che lo rende particolarmente vulnerabile ad attacchi (oggi diremmo "proiezioni di potenza") dal mare.

Subito dopo l'unità, quindi, l'Italia deve affrontare un quadro internazionale torbido nel quale non ha amici ai confini, e una situazione geopolitica che le imporrebbe di avere al tempo stesso un forte Esercito e una forte Marina.

I gravi problemi economico-sociali del Paese e il cronico dissesto del bilancio dello Stato rendono ancor più ardua da affrontare questa realtà. Nel 1862 viene costituita una Commissione per la difesa dello Stato della quale fanno parte anche rappresentanti della Marina, con il compito di proporre a Governo e Parlamento soluzioni atte a salvaguardare nel modo più economico possibile la sicurezza nazionale.

La Commissione conclude i suoi lavori nel 1871. Essa ritiene che la minaccia principale per l'Italia dovrà venire dalle Alpi, quindi indica fin troppo numerosi punti da fortificare per sbarrare le vie di facilitazione per l'invasore. Destina peraltro buona parte delle risorse anche alla fortificazione delle coste e dei porti e basi principali, e raccomanda di rafforzare la flotta per renderla più idonea a respingere la minaccia della superiore flotta Francese nella penisola e nelle isole, sotto forma di sbarchi o di bombardamenti delle città costiere, dei porti e delle basi principali.

Le conclusioni della Commissione danno l'avvio a un animato dibattito in Parlamento e sulla stampa, nel quale si incontrano e scontrano diverse scuole di pensiero anche all'interno delle due Forze Armate, tutte però riconducibili in varia misura al contrasto (mai risolto fino a oggi) tra un'impostazione "continentalista" della difesa nazionale (che vede il pericolo maggiore venire dalle Alpi e considera il mare un vuoto strategico se non una protezione) e un'impostazione "navalista", la quale ritiene, al contrario, che il pericolo maggiore venga dal mare, e nelle sue espressioni più estreme indica come "indispensabile in ogni caso" la conquista del

dominio del Mediterraneo. Di conseguenza, tale corrente caldeggia la costruzione di una flotta a carattere offensivo in grado di condurre con successo una "guerra di squadra" contro la Marina francese, al momento tre volte superiore; questa esigenza si scontra peraltro con invalicabili limiti del bilancio, visto che i fondi per nuove costruzioni navali dovrebbero essere triplicati.

In questo contesto si inserisce con caratteri propri l'opera di Domenico Bonamico, ufficiale di Marina nato a Cavallermaggiore (Cuneo) nel 1846 e morto nel 1925. Scrittore estremamente fecondo e multiforme, pubblica il primo articolo (sulla *Rivista Marittima*) nel 1870 e l'ultimo studio significativo nel 1914, a guerra europea già iniziata; nella sua opera, quindi, si riflette mezzo secolo di pensiero politico e militare italiano. Politico e militare, abbiamo detto: perché gli interessi di Bonamico sono assai vasti e i suoi scritti non si limitano certo – come avviene in genere per gli autori coevi – alla parte meramente navale e tecnica, inserendo invece gli eventi della guerra sul mare in un vasto quadro politico-sociale, dove poco o nulla viene trascurato.

È laureato in ingegneria; la sua carriera militare conosce tappe significative, ma non è particolarmente brillante. Partecipa da giovane guardiamarina alla battaglia di Lissa del 1866; su questo sfortunato evento il suo giudizio è assai equilibrato, visto che riconosce il valore degli equipaggi ma si guarda bene dall'attribuire tutte le responsabilità al Persano, coinvolgendo invece anche la direzione politica e gli ammiragli in sottordine. Lascia il servizio attivo con il grado di capitano di corvetta nel febbraio 1891, e da allora si dedica a tempo pieno a scritti di argomento politico-militare, navale e – specie alla fine della sua vita – anche letterario (drammi o poemi). Della sua attività professionale vanno tuttavia ricordate due esperienze didattiche, che hanno avuto grande influenza sui contenuti del suo pensiero; la frequenza della Scuola Superiore di Guerra dell'Esercito di Torino nel 1872, e l'attività di insegnamento dell'arte militare marittima presso la stessa Scuola di Guerra e presso la Scuola di Marina di Genova (fino al 1881).

Nel gennaio 1899 il Ministero della Marina lo decora con Medaglia d'oro di 1ª classe "per la capitale influenza esercitata dal complesso dei suoi lavori nello studio dell'arte militare marittima". Riconoscimento meritato, perché Bonamico oltre che il più grande scrittore navale italiano del secolo scorso, è stato anche il fondatore di un pensiero navale italiano con caratteri propri, legati alle peculiarità geopolitiche e geostrategiche nazionali e non appiattito su "modelli" stranieri (come tali nati per altre Nazioni con diverse esigenze e diverse possibilità, perché con diverse caratteristiche geopolitiche).

È stato di conseguenza – questo va sottolineato – anche sostenitore di una via nazionale alle costruzioni navali, che abbia come riferimento non tanto le caratteristiche delle costruzioni navali altrui, ma le peculiarità geostrategiche nazionali (non solo marittime) e nel caso specifico sfrutti al massimo le *chances* offerte da buone basi specie nel Tirreno e nelle isole.

La sua posizione teorica è fin dai primi scritti chiara e vuol essere realistica, senza confondere mai "volere" con "potere". Ricerca il possibile, non l'ideale; si oppone pertanto sia ai navalisti più intransigenti, sia al "continentalismo" di coloro che vogliono invece assegnare la missione strategica principale all'Esercito. Con questi orientamenti, rimane l'unico scrittore navale del suo tempo a porsi come valido interlocutore navale della Commissione per la difesa dello Stato e a discuterne e valutarne criticamente le conclusioni sotto l'aspetto marittimo, inserendo così la Marina nelle grandi correnti del pensiero politico-sociale e strategico nazionale, dal quale fino a quel momento era stata esclusa.

Lo fa senza chiusure aprioristiche, rifiutando quello che chiama un concetto "mitologico" e "teologico" della guerra marittima e del dominio del mare, per inserire per la prima volta la Marina in un realistico concetto strategico unitario della difesa nazionale, delineandone nel concreto la missione operativa da svolgere in armonia con quella dell'Esercito. In questo tentativo senza precedenti, egli trae profitto dagli scambi di idee e dai rapporti personali che ha avuto presso la Scuola di Guerra dell'Esercito con i generali Agostino Ricci, Nicola Marselli e Giuseppe Perrucchetti. Tre uomini di grande apertura mentale, che non casualmente sono stati – oltre che i tre maggiori scrittori militari "terrestri" della seconda metà del secolo XIX – anche convinti sostenitori dell'importanza strategica delle forze navali e del raccordo tra operazioni terrestri e navali.

In particolare, dal 1878 al 1884 in una serie di articoli sulla Rivista Marittima e nelle sue prime opere [1] Bonamico individua la reale natura della minaccia francese e le possibilità di controbatterla, tenendo conto delle risorse disponibili e delle caratteristiche geografiche e geostrategiche delle basi nazionali, da lui attentamente valutate con lunghi studi, nei quali trovano il dovuto risalto anche i riflessi dell'occupazione francese della base tunisina di Biserta nel 1881, tale da peggiorare una situazione mediterranea già assai sfavorevole per l'Italia.

Le conclusioni alle quali perviene nel periodo dal 1878 al 1884 danno l'impronta anche agli scritti successivi, al di là di qualche mutamento su questioni non di fondo. Esse si possono così riassumere.

Nascita della strategia teorica navale nell'età del vapore

In quanto branca teorica dell'arte della guerra, la strategia navale non poteva esistere nel periodo velico, quando il movimento delle flotte era dominato dai capricci del vento. La propulsione a vapore ha reso possibile pianificare e dirigere con esattezza matematica i movimenti delle flotte come quelli degli eserciti, esaltando l'importanza della geografia; quest'ultima determina le posizioni ottimali delle basi e arsenali dei quali le flotte a vapore hanno bisogno data la ancor ridotta autonomia. Inoltre, con la navigazione a vela a causa dell'instabilità del vento non era possibile pianificare una difesa delle coste affidata alle forze navali, perciò quest'ultima veniva lasciata in esclusiva alle difese terrestri costiere. Con le forze navali a vapore, invece, diventa possibile coordinare le operazioni terrestri e navali superando l'"inerzia del sistema difensivo" e avvicinando la guerra navale alle coste.

Definizione di strategia navale: sua dipendenza dalla geografia

Nella concezione jominiana di strategia la chiave della vittoria andava ricercata anzitutto nell'attento studio delle caratteristiche geografiche del teatro d'operazioni da parte del generale, allo scopo di individuare i cosidetti "punti strategici" sui quali veniva poi concentrata la massa delle forze [2]. Anche Bonamico – come del resto lo stesso Mahan – dà grande importanza alla geografia, soprattutto per individuare i porti e le basi, che dovranno costituire i centri di gravità delle operazioni navali. La geografia in tal modo diventa base della strategia navale; in questo senso egli afferma che mentre in campo terrestre geografia militare e strategia anche in passato erano una scienza, in campo marittimo lo sono diventati solo dopo l'introduzione della propulsione a vapore e delle sue esigenze.

Discendono da questa constatazione i suoi pregevoli studi geografici o meglio il suo approccio geografico, del quale sono dimostrazione le *Considerazioni sugli studi di geografia militare continentale e marittima* (1881), compilate prendendo come modello l'opera *Il Tirolo – saggio di geografia militare* del tenente colonnello (poi generale) Giuseppe Perrucchetti [3]. *Tali Considerazioni* fanno del Bonamico il fondatore della geografia militare marittima in Italia (materia oggi abbandonata), per la quale intravede uno stretto raccordo con quella terrestre. Infatti "di mano in mano che lo studio della geografia militare si estenderà dalla zona continentale, nella quale maggiormente [ora] si compiace, alla zona marittima, che diviene ogni giorno di più una parte integrante dei varî teatri di guerra limitrofi, si metterà anche in evidenza la somiglianza militare delle due frontiere" [4].

Egli spinge la sua fiducia nella geografia fino a affermare che "un buon centro strategico [cioè una base fornita di tutti i requisiti geografici necessari per esaltarne il valore strategico – N.d.a.] rappresenta numericamente la metà della flotta nemica" e che le caratteristiche geografiche del più probabile teatro d'operazioni sono il metro più valido per stabilire l'effettivo rendimento di ciascun tipo di nave. Sotto questo profilo, egli distingue tre tipi di navi con diverse caratteristiche: oceaniche, mediterranee e costiere. Le navi oceaniche privilegiano l'autonomia e la potenza delle artiglierie; quelle mediterranee la velocità, la capacità evolutiva e l'"efficacia, facilità e sicurezza dell'urto" [cioè la capacità di utilizzazione del rostro – N.d.a].

Queste idee si riflettono nella definizione di strategia marittima (una delle prime in assoluto) [5], che non casualmente il Bonamico riporta nelle *Considerazioni* prima citate: essa è "quel ramo della scienza militare marittima che studia nei vari bacini idrografici le operazioni tutte della guerra navale e la loro correlazione con quelle continentali per determinare, nello spazio e nel tempo, i mezzi e il modo per stabilire vantaggiosamente il contatto tattico con tutti gli obiettivi navali e costieri, tanto offensivi quanto difensivi, che si vogliono conseguire" [6].

Una definizione a carattere prettamente operativo, riguardante cioè l'impiego delle forze sul teatro d'operazioni e non la loro preparazione: per questo Bonamico dissente nettamente dal Mahan, secondo il quale lo scopo della strategia navale

è di "fondare, sostenere e accrescere, tanto in pace che in guerra, il potere navale di una nazione". A suo giudizio, quella dello scrittore americano è una definizione troppo vasta, perché mescola la politica con la preparazione militare e con l'amministrazione dello Stato. Al tempo stesso è troppo vaga, "perché nulla essa specifica e nulla determina che distingua la strategia dalla tattica e dagli altri rami della scienza militare" (7).

Rivalutazione della guerra costiera e della difensiva strategica

Già nella definizione di strategia, come si è visto, Bonamico accenna alla correlazione tra forze navali e terrestri, in tal modo opponendosi al concetto di guerra marittima indipendente tipico dei navalisti puri. Non basta: afferma anche che "la guerra costiera diverrà col tempo la forma principale della guerra marittima", perché "sulla costa stanno o mettono capo tutti gli obiettivi della guerra marittima, e [nel periodo velico] è stato solo l'impossibilità di conseguirli che ha respinto i vascelli a una forma meno perfetta e meno decisiva di operazioni navali (sic)". Quest'ultima è la guerra di squadra d'alto mare, verso la quale sono solo l'eredità del passato e le "condizioni transitorie del presente" a orientare ancora le menti (8).

La "grande guerra" d'alto mare, sostiene Bonamico, non è più l'unica forma operativa per conquistare il dominio del mare, che oggi "può conseguirsi e contendersi da qualsiasi flotta e flottiglia, senza perdere il contatto tattico della costa e degli obiettivi". Occorre anche chiedersi se l'opzione strategica *teoricamente* preferibile, quella offensiva, sia veramente adatta alle nostre esigenze. L'aforisma che la miglior difesa è l'attacco trova senza dubbio la maggior probabilità di successo nella guerra marittima:

> *ma quanti fra coloro che sono convinti di questa verità prenderebbero risolutamente l'offensiva ove non li forzasse l'impossibilità di trovare in paese una buona linea difensiva o una buona base d'operazioni? Come sistema, l'offensiva non può venire propugnata se non in condizioni eccezionalissime, e non è che dopo lo studio completo del problema che sarà possibile dire se convenga o pur no all'Italia. Il sistema difensivo-offensivo nel proprio paese è quello che, in una lotta contro forze superiori, può sortire più felice risultato, ed è quello nel quale si è risolto il problema della difesa territoriale, mentre quello marittimo persiste ancora in ognuno degli opposti sistemi.*

Riflessioni di grande caratura teorica: esse dimostrano, infatti, che molto prima degli inglesi Callwell e Corbett, Bonamico annacqua decisamente gli *idola* semplicistici della guerra sul mare e di squadra ereditati dalla strategia nelsoniana, che si riassumono nell'impiego offensivo e a massa di una flotta di grandi vascelli: *idola* dei quali sarà prigioniero anche Mahan. Va ancora sottolineato, però, che egli non respinge affatto, in linea di principio, la guerra di squadra; semplicemente la ritiene (del tutto a ragione) adatta solo a una Marina preponderante, quale non sarebbe mai stata e non avrebbe potuto essere quella italiana e quale invece era la *Royal Navy*.

Riflessi della nuova strategia sulla difesa marittima e terrestre dell'Italia

Questi concetti teorici, che sottolineano l'esigenza primordiale di adattare i principî teorici alle effettive possibilità di una Marina inferiore individuando per quest'ultima i vantaggi di una difensiva attiva, sono applicati da Bonamico al caso della difesa marittima dell'Italia, tenendo presente che "non sappiamo intendere altra guerra che quella tattica [cioè imperniata sulla ricerca della battaglia a forze riunite – N.d.a.], non scorgiamo altri obiettivi che le squadre nemiche, non comprendiamo che un unico modo di contendere il dominio del mare: da ciò deriva quella cocciuta persistenza di rintracciare la salvezza e la vittoria in una formazione, in un simbolo, quasi la guerra fosse una tavola pitagorica, invece di studiare i teatri d'operazione...".

Lo studio dei teatri d'operazione è tanto più necessario, visto che, data la sua forte inferiorità di fronte alla flotta francese, la Marina italiana non può scegliere: è costretta a tenere un atteggiamento difensivo, e a ricercare un'organizzazione generale delle forze, che le consenta di esaltare al massimo le sue possibilità avvalendosi della geografia. Bonamico pertanto propone una strategia unitaria per la difesa nazionale facente capo a un unico Centro direttivo (in pratica, a uno Stato Maggiore Interforze) e basata su una ripartizione di compiti tra le due Forze Armate abbastanza precisa: all'Esercito la difesa del confine alpino e/o della Valle del Po, alla Marina la difesa contro "proiezioni di potenza" francesi del litorale ligure (con particolare riguardo alla Riviera di Ponente) e dell'Italia peninsulare e insulare, con l'*eventuale* concorso della milizia territoriale mobilitata dall'Esercito solo in caso di guerra. In sostanza, Bonamico ritiene che – diversamente da quanto ha previsto la Commissione per la difesa dello Stato – la difesa delle coste debba essere affidata pressoché esclusivamente alla Marina, senza bisogno di fortificazioni costiere e di forze terrestri orientate a agire contro gli sbarchi: solo le principali basi navali – e in particolare La Maddalena e Messina – dovranno essere fortificate.

Una strategia che potrebbe apparire rinunciataria, perché non vi si trova alcuna traccia del mito della guerra offensiva mirante a distruggere l'avversario, che ha avuto così successo negli strateghi navali di ogni Paese fino ad anni recenti. Ma per Bonamico necessità fa la legge: ritiene prioritaria la salvaguardia dell'integrità del territorio nazionale, dando per scontata – e non ha torto – la superiorità navale francese. Del resto, la sua tesi che è possibile difendere *con le sole forze navali* l'Italia peninsulare e le isole è assai meno rinunciataria di quanto potrebbe apparire, anzi è ambiziosa.

Le costruzioni navali: no alle grandi corazzate

Lo strumento navale destinato a tradurre in atto questa strategia che Bonamico propone intorno al 1880, risponde a criteri costruttivi divergenti da quello previsto in quegli anni dal Saint Bon e dal Brin, padri della formula delle grandi navi (*Duilio, Dandolo, Italia, Lepanto,* ecc.) che intendono superare gli analoghi tipi di navi avversari.

Egli infatti si oppone al principio, sostenuto in Parlamento anche dall'onorevole Maldini, di opporre alla flotta di linea del probabile avversario una flotta composta di tipi di navi similari: questa scelta "ci conduce alla rinuncia di uno dei grandi vantaggi della difesa e ci mette alla pari con le forze nemiche. Se il problema della difesa marittima ammette una soluzione vantaggiosa, questo vantaggio deve concretarsi nella natura della flotta difensiva, poiché se questo non fosse, gli altri vantaggi, per l'Italia, non compenserebbero l'insufficienza delle nostre forze navali di fronte ad una grande potenza marittima".

Di qui le critiche specifiche alle grandi navi in generale e alla formula del Saint Bon e del Brin in particolare, che richiamano quelle dell'Ammiraglio Ferdinando Acton, Ministro della Marina dal 1879 al 1883. Pur senza polemiche dirette, Bonamico mette infatti in discussione l'intera impostazione della politica delle corazzate, che a suo giudizio ha due difetti capitali:

— accorda eccessiva importanza "al problema tecnico del miglior tipo di nave anziché a quello del miglior sistema difensivo". Ne è derivata, "la strana subordinazione di una questione organica a una tecnica, del problema difensivo a quello offensivo, e delle caratteristiche di una flotta che, come quella italiana, sarebbe destinata solo a difendere il territorio nazionale, a quelle più appariscenti delle navi destinate all'offesa delle coste nemiche";
— "l'aver considerata la questione navale della nostra difesa dal solo lato della corazza e del cannone, e non averla studiata nella sua vera natura di velocità e di tempo", dimenticando che la trasformazione del problema navale è dovuta all'avvento del vapore, "e non già alla corazza come si crede da molti". Questo fatto avrebbe reso necessario non già lo sviluppo della corazza, ma la ricerca della "massima potenzialità della propulsione a vapore" [cioè della massima velocità e manovrabilità — N.d.a.].

Ne consegue che, secondo Bonamico le grandi navi nella formula del Saint Bon e del Brin sono "eccessivamente offensive" e tali da privilegiare le qualità "tattiche" (cioè la potenza offensiva necessaria per superare nello scontro navale unità similari, data principalmente dal cannone), rispetto a quelle "strategiche" (derivanti da altri fattori, quali la velocità, la capacità di manovra, la disponibilità di idonee basi ecc.). Vi è inoltre la tendenza a riunire in una sola costruzione delle "potenzialità divergenti", dovuta all'"avere stimata la potenzialità offensiva delle flotte da quella apparente di combattimento".

La "guerra di crociera" e il nuovo tipo di nave che richiede

La formula strategica "alternativa" alla guerra di squadra suggerita dal Bonamico in aderenza alla situazione geostrategica dell'Italia è la *guerra di crociera*, termine ignorato dai dizionari marittimi coevi e successivi. Essa può essere definita come "l'insieme delle operazioni che hanno come scopo l'attacco o la difesa del commercio marittimo [nemico] o l'attacco e la difesa dei convogli di sbarco, condotto da incrociatori militari o ausiliari" (Bernotti, 1904): in pratica, quindi,

i sommergibili e gli incrociatori ausiliari nelle due guerre mondiali hanno condotto una guerra di crociera.

Diversamente dagli autori "terrestri", Bonamico ritiene che la minaccia più pericolosa per l'integrità del territorio nazionale non "terrestre" (attraverso le Alpi) ma marittima: la flotta francese, infatti, potrebbe sbarcare un corpo di spedizione di circa 100 000 nell'Italia peninsulare, e/o agevolare il passaggio delle Alpi da parte dell'Esercito con sbarchi nella Riviera Ligure di Ponente. Inoltre essa – come già si è accennato e come teorizzato dalla *Jeune École* navale francese, facente capo all'Ammiraglio Aube[9] – potrebbe bombardare le città costiere onde provocare vittime e disordini, abbattendo il morale delle popolazioni e delle Forze Armate e costringendo il nostro Governo a chiedere la pace.

Secondo Bonamico la flotta italiana non dovrebbe accettare in nessun caso la battaglia con la flotta francese, per il semplice fatto che quest'ultima è molto superiore e quindi ciò significherebbe la sicura distruzione delle nostre forze navali, senza alcun risultato. Occorre invece attaccare i convogli di sbarco nemici (e i convogli successivi che li alimentano) con naviglio molto veloce, di dimensioni contenute, che avvalendosi dell'ottimo sistema di basi del Tirreno dovrebbe violare il blocco nemico e agire offensivamente e di sorpresa, rompendo il contatto quando necessario, senza mai farsi agganciare. Nel frattempo le nostre navi maggiori rimarrebbero *in being* nelle basi di Messina e La Maddalena pronte a cogliere l'occasione favorevole per uscire in mare.

A questa formula strategica dovrebbe corrispondere

> *una flotta mobile e forte; una flotta di navi che potranno essere inferiori a quelle del tipo* ***Italia*** *e* ***Lepanto****, ma che certo dovranno risultare assai più grandi e costose dei piccoli lancia-siluri {cioè delle torpediniere, che intorno al 1880 sono ancora ai primi passi e ancora con deficienti doti marine – N.d.a.} di cui si è tanto parlato {...}. Le varie qualità che si possono richiedere in un bastimento da guerra sono generalmente di natura tale che si escludono a vicenda; e solo chi ignora i principî scientifici delle costruzioni navali può credere che sia una cosa attuabile il farle coesistere in un tipo di dimensioni molto piccole e di poco prezzo {...}. Se l'Italia può avere una flotta siffatta, la sua difesa marittima è assicurata; se non la può avere, allora bisogna che il problema della protezione delle sue coste essa lo sciolga con la saggezza della sua politica.*

Bonamico, comunque, si impegna a dimostrare che l'Italia è effettivamente in grado di disporre di questo tipo di flotta, relativamente economica. Va però tenuto presente che le flotte offensive, basate sulle grandi navi, hanno dato grande sviluppo alle potenzialità del cannone, sacrificando le altre, "che costituiscono appunto il valore delle flotte difensive" quale è quella italiana. In quest'ultime il cannone verrebbe almeno in parte eliminato, privilegiando un tipo di nave "di robusta costruzione, di buona stabilità e forte per velocità, evolubilità, autonomia, per forza

di sprone, e metto in ultimo per utilità di siluri...". Questa nave – egli precisa – risponde a una formula del tutto nuova che non ha niente in comune con gli incrociatori del momento (tipo *incostant, Shah Volage, Duquesne, Colombo* ecc.), per i quali il vantaggio della velocità è stato troppo pagato a scapito di altre caratteristiche. "Secondo me questi corridori del mare debbono [invece] appartenere allo stesso tipo delle navi da battaglia, e formarne la seconda classe distinta dalla prima per riduzione di tonnellaggio e di potenza militare; ma non da quella separata per incompatibilità di caratteri nautici".

In questa nuova e originale formula costruttiva Bonamico mostra di avere grande fiducia, fino ad affermare – nel 1881 – che con una dozzina di siffatte navi, del valore massimo di 50 milioni, capaci di 15-16 miglia orarie di velocità, fortemente rostrate, armate di artiglieria leggere e di numerose armi subacquee, l'Italia "potrebbe avere la certezza di impedire le grandi invasioni" (10).

A queste idee del 1881 Bonamico si mantiene sostanzialmente fedele fino all'inizio del secolo XX, che pure vede il trionfo definitivo del cannone e l'avvento della *Dreadnought* monocalibra. Rispetto a quest'ultima preferisce sempre la formula del più veloce e mezzo corazzato incrociatore da battaglia, in tal modo avvicinandosi al Brin; e come Mahan, invece che i pochi grossi calibri giudica più efficaci le numerose artiglierie a tiro rapido di calibro più ridotto, senza condividere la corsa all'aumento del dislocamento che durerà fino al 1945. Per ultimo, continua a credere nel rostro anche quando appare superato...

Queste concezioni teoriche, come già si è visto, sono dal Bonamico enunciate fin dal 1878-1884. Dopo un periodo di silenzio, nel 1895 in una serie di articoli sulla Rivista Marittima dal titolo *Situazione militare mediterranea* (11) affronta il vasto tema della situazione geopolitica e geostrategica mondiale, con una dettagliata analisi del potenziale militare delle principali Nazioni che rimane un modello forse insuperato, perché non è ristretta a fattori e considerazioni aridamente tecnico-militari o solo navali. I punti salienti di questa analisi, tuttora di grande interesse, possono essere così riassunti:

— la debolezza economica e militare dell'Italia, che allora come oggi deve fare i conti con un cronico dissesto del bilancio dello Stato, è dovuta prima di tutto a fattori di carattere morale e alla corruzione che corrode la vita pubblica e sociale;
— il secolare predominio europeo è minacciato a Ovest dalla nascente potenza politica, economica e navale degli Stati Uniti, e a Est dallo schiavismo asiatico rappresentato dall'Impero russo;
— per far fronte a questi due pericoli, l'Europa deve unirsi. La Triplice Alleanza con la Germania e l'Austria, alla quale l'Italia deve rimanere ancorata, va vista come il primo nucleo della solidarietà europea, che però può essere completa e operante solo con l'adesione dell'Inghilterra alla Triplice;
— oltre ad assicurare la superiorità mondiale dell'alleanza e dell'Europa anche in campo navale, l'adesione dell'Inghilterra alla Triplice impedirebbe alla Germania di allearsi con la Russia, ottenendo così una superiorità terrestre schiacciante

sul resto d'Europa. In caso di conflitto, la superiorità militare di queste due Nazioni sarebbe tale da consentire loro l'invasione dell'intera Europa, senza che il potere marittimo inglese possa avere qualche influenza;

— di conseguenza la Germania deve rimanere una potenza solamente terrestre, per l'Italia non è conveniente un'alleanza bilaterale con l'Inghilterra (che sarebbe sbilanciata a nostro svantaggio), mentre la Francia — che tende a allearsi con la Russia — rappresenta un elemento divergente e una minaccia per il disegno di unità europea, oltre che per l'Italia.

In questo caso, dunque, Bonamico non si dimostra certo buon profeta né realista: dà scarsa importanza agli irredentisti che accenderanno di lì a poco la polveriera, né prevede le ambizioni mondiali della Germania, causa della rivalità con l'Inghilterra e della corsa agli armamenti navali dei primi anni del secolo XX. Ma a parte la debolezza di queste posizioni, va apprezzata la metodica seguìta, e vanno condivise molte delle sue acute osservazioni e intuizioni sulla situazione italiana e di altri paesi.

In occasione di questi studi del 1895 Bonamico viene per la prima volta a contatto con A.T. Mahan, le cui opere *The influence of Sea Power upon the history* (1890, tradotta in italiano a cura dell'Ufficio Storico Marina Militare nel 1994) e *The influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire* (1892) stanno allora conquistando l'attenzione degli scrittori navali e della pubblica opinione nei principali Paesi europei e in Giappone.

Alle teorie del Mahan Bonamico dedica una serie di otto lunghi saggi con il titolo di *Mahan e Callwell*, pubblicati sulla *Rivista Marittima* dal 1897 al 1899[12], che con gli studi coevi del prof. Camillo Manfroni — peraltro limitati agli aspetti storici[13] — rimangono tuttora la miglior analisi critica italiana degli scritti dell'ammiraglio americano. Analisi critica, abbiamo detto: perché lungi dall'esaurire il commento — come spesso viene fatto anche oggi — in un panegirico fine a sé stesso o in un'arida esposizione della materia trattata dall'autore, Bonamico accanto ai pregi ne mette in luce anche difetti, lacune e inadempienze, sforzandosi di adeguare il nocciolo duro del suo pensiero, riferito alle esigenze degli Stati Uniti del momento, alla specifica realtà europea, italiana e mediterranea.

Beninteso, Bonamico apprezza in Mahan gli stessi obiettivi generali che egli stesso fin dal 1878-1880, anticipandone largamente l'opera, si è sforzato di perseguire in Italia: l'azione di «apostolato navale» tesa a inserire la Marina nella politica e nella vita nazionale, facendone apprezzare il ruolo da una pubblica opinione disattenta; la necessità che gli ufficiali di Marina abbandonino il tradizionale, angusto «tecnicismo navale» per allargare la loro cultura, la loro mente alla problematica politico-sociale nazionale; la conseguente necessità di rivalutare nelle scuole della Marina la storia anche più recente, jominianamente intesa come miniera di dati d'esperienza di riflessioni e di "modelli", dai quali trarre le grandi linee direttrici della politica navale, così come della strategia e della tattica.

Le modalità per raggiungere questi obiettivi però divergono. Bonamico dà ai suoi saggi il titolo di *Mahan* e *Callwell*, perché ritiene necessario studiare le opere di Mahan contestualmente a quelle del maggiore dell'esercito inglese (poi generale) C.E. Callwell. *Gli effetti del dominio del mare sulle operazioni terrestri da Waterloo* in poi (1897 - tradotta in italiano nel 1898)[14]. Infatti

> *considerato teoricamente il lavoro del Callwell appare come il proseguimento e il compimento dell'opera del Mahan, benché ne differisca per il procedimento dimostrativo della influenza esercitata dal potere marittimo, e per l'applicazione speciale della teoria alle campagne di guerra continentali, ciò che il Mahan non fece che in modo indiretto ed assai spesso troppo superficiale. Uno studio critico parallelo delle due opere insigni riuscirebbe di grande interesse ed utilità non solo agli ufficiali di mare, ma specialmente agli ufficiali degli eserciti di nazioni marittime, i quali assai poco apprezzano l'importanza del potere navale ed anche meno conoscono la letteratura storica militare marittima {...}. Difficilmente potrebbe offrirsi agli uomini di poca fede o di fariseismo marittimo una dimostrazione più teorica ed una prova più sperimentale di quella che emergerebbe dalle due opere fuse insieme da una critica sapiente e appassionata*[15].

L'integrazione dell'opera del Mahan con le riflessioni storico-strategiche di un altro autore che parte da un'ottica diversa, e in particolare insiste su quella "correlazione terrestre-marittima" che gli sta tanto a cuore, già dimostra che Bonamico ne riconosce indirettamente l'inadeguatezza. Sul piano generale, inoltre, egli accoglie – pur con qualche riserva – i rilievi critici del Manfroni alle due opere fondamentali del Mahan: imperfetta fusione della parte storica con quella strategica; ricorso a fonti in massima parte inglesi e francesi, trascurando quelle "importantissime" italiane e spagnole; scarsa considerazione per gli ammaestramenti del periodo della preponderanza mediterranea e in particolare del conflitto turco-veneto; troppo pronunciata anglofilia che trascura spesso "i grandi errori e le violente tirannidi marittime" dell'Inghilterra; imperfetta e incompleta trattazione degli elementi del potere marittimo; mancanza di una sintesi conclusiva in *The influence of Sea Power upon history*.

Dopo un esame degli ammaestramenti delle campagne di guerra navale più significative (nel quale tratta, tra l'altro, la guerra di Crimea 1853-1856 e quella cinogiapponese 1894-1895, non prese in considerazione da Mahan), Bonamico analizza con un'ottica più vasta i sei elementi del potere marittimo dei quali parla Mahan nel capitolo I dell'*Influenza del potere marittimo sulla storia* (posizione geografica, conformazione fisica, estensione del territorio, entità della popolazione, carattere della Nazione, carattere del Governo) riordinando, ampliando o approfondendo l'intera materia, visto che "le opere del Mahan e Callwell non offrivano che inadeguati insegnamenti sparsi nel testo e perciò di una coordinazione estremamente difficile".

Nella nuova e molto più ampia lettura che ne dà Bonamico il potere marittimo è "una grande e complessa energia statica e dinamica", la cui teoria va divisa

in due parti: funzioni statiche (quelle di base, che costituiscono il quadro statico e costante di riferimento, nel quale non si manifesta ancora una vera e propria azione politica o militare per ottenere il potere marittimo) e funzioni *dinamiche* (suddivise in *politiche* e *militari*, ciascuna delle quali comprende le varie modalità per la conquista e il mantenimento del potere marittimo). A loro volta, le funzioni statiche si suddividono in *trascendentali* (dovute a fattori imponderabili non prevedibili e non definibili a priori che rientrano nella sfera individuale, come il *genio*, l'*invenzione* e la fortuna), *commensurabili* (esattamente misurabili e definibili in modo certo: *climatologia*, *posizione geografica*, *geografia fisica*, *posizione della capitale*, *densità della popolazione*, *industria marittima*, *ricchezza*) e *incommensurabili* (non misurabili, ma legati all'indole dei popoli e alla geografia umana, come l'etnologia delle popolazioni, l'*organismo dello Stato*, la *Civiltà*).

Una classificazione originale e viva anche se oggi dimenticata, nella quale i sei elementi considerati da Mahan e distinti come funzioni statiche diventano dieci, con l'aggiunta di elementi tipicamente clausewitziani come il genio e la fortuna e di un elemento relativo al materiale ma anch'esso sostanzialmente clausewitziano come l'*invenzione* (con la quale Bonamico intende qualsiasi novità sostanziale non solo nei materiali, ma anche nei procedimenti d'impiego). In aggiunta ai predetti dieci elementi, inoltre, Bonamico ne cosidera altri cinque che in senso lato denotano anch'essi una matrice clausewitziana, perché si riferiscono sostanzialmente all'influsso della politica sulla guerra e a tutti quei fattori non misurabili che determinano il morale, la coesione, lo spirito guerriero di un popolo e delle sue forze armate.

In tal modo, ancor prima di Corbett[16] Bonamico integra le componenti di origine jominiana ben presenti e anzi predominanti nel pensiero di Mahan (e da lui stesso sostanzialmente condivise) con apporti clausewitziani dai quali risulta la dipendenza del potere marittimo non solo da elementi sostanzialmente costanti e in senso lato attinenti alla geografia umana come avviene per Mahan, ma anche da quei fattori di carattere morale e spirituale non misurabili e non prevedibili, che portano Clausewitz a non ritenere possibile — diversamente da Jamini e dallo stesso Mahan — la formulazione di una teoria della guerra basata su principî certi e costantemente operanti. Per completare il quadro, va considerato anche che diversamente da Mahan Bonamico ammette che nuove armi come il sommergibile o l'aeroplano potranno rivoluzionare anche la strategia navale.

Con questi caratteri, l'opera di Bonamico si configura come un equilibrato e in gran parte riuscito tentativo di superare sia il materialismo e il determinismo storico e geografico di Jomini, del suo allievo Mahan e della scuola dei dottrinari, sia lo spiritualismo di Clausewitz e della sua scuola, portati a considerare la guerra come fenomeno dominato da fattori di carattere morale spirituale non quantificabili a priori.

Mahan e *Callwell* è l'opera più importante di Bonamico non solo per questo, ma perché essa è ricolma di pregnanti considerazioni sulla natura della guerra e

della guerra marittima, che ci duole non poter qui riassumere. Un breve accenno, comunque, merita la sua persistente diffidenza per la battaglia navale (dei cui effetti risolutivi dubita fortemente) e per la guerra marittima condotta indipendentemente dalle operazioni terrestri. Quest'ultime sono anzi fondamentali anche per il successo delle operazioni navali, visto che "l'occupazione *militare* [cioè con le forze terrestri – N.d.a.] dei centri vitali marittimi del nemico è la modalità più efficiente, più risolutiva della lotta per il conseguito dominio. Essa consente nel modo piú completo e più duraturo la esclusione del nemico dal mare".

Le ultime opere significative di Bonamico riguardano i commenti alle guerre ispano-americana del 1898 e russo-giapponese del 1905, e un nuovo esame del problema della difesa marittima dell'Italia nel 1899 (17). Dei predetti commenti va ricordata soprattutto la metodica: le sue considerazioni basterebbero da sole a smentire l'immagine – accreditata da taluni – di una letteratura militare e navale del secolo XIX e XX appiattita sull'*histoire – bataille*. Al contrario, Bonamico traccia un larghissimo quadro della situazione politico-sociale di ciascuno dei contendenti e degli antecedenti del conflitto, dal quale riesce a trarre sorprendentemente fondate previsioni sul suo esito e sui suoi riflessi, ben intendo, in particolare, le ragioni della forza americana e giapponese.

Nel *Problema marittimo dell'Italia*, infine, Bonamico a distanza di vent'anni torna a prendere in esame l'argomento della sicurezza e integrità nazionale, al quale, come si è visto, si era dedicato all'inizio della sua opera a cavallo del 1880. I termini essenziali del problema non sono mutati: la flotta francese è sempre tre volte superiore, e il pericolo maggiore viene sempre dal mare: per contro, dal 1890 in poi gli stanziamenti per la Marina sono diminuiti, soprattutto a causa delle spese per l'Esercito richieste dalla campagna d'Eritrea. A fine secolo, inoltre, anche l'Esercito ha pressanti esigenze di ammodernamento.

In questo quadro, Bonamico si dichiara contrario alle imprese coloniali, che hanno sottratto e sottraggono risorse alla Marina e quindi compromettono l'esistenza nazionale. E, avvalendosi delle conoscenze acquisite in passato, indica anche le grandi linee di un piano di riduzione dell'Esercito che, senza comprometterne l'efficienza, consenta con varie economie un cospicuo recupero di risorse a favore della Marina... Uno studio quindi, promozionale, nel quale si nota la mancanza di un analogo piano per la razionalizzazione della Marina, a beneficio delle nuove costruzioni e della componente operativa. E si nota anche che Bonamico – diversamente dal Manfroni e da numerosi altri scrittori navali – non lega la tematica dello sviluppo della Marina Italiana all'espansione coloniale, che presenta anzi come ostacolo a tale indispensabile sviluppo.

I pur sommari cenni che ne abbiamo dato intendono quanto meno sottolineare la necessità di una riscoperta e di un'attenta rilettura dei numerosi scritti di questo autore così importante e così dimenticato, che pur precede Corbett, Callwell e lo stesso Mahan nel tentativo di integrare la strategia navale e terrestre nel contesto unitario della difesa e della vita nazionale. E nulla di meglio del suo commento a Mahan per comprendere a fondo la visione teorica del grande scrittore americano, e per confrontarla anche oggi con le specificità europee e mediterranee.

Al di là delle contraddizioni e ambiguità di uno stile troppo elaborato e complesso, di previsioni errate e di considerazioni inevitabilmente riferite alla realtà internazionale del momento, il pensiero di Bonamico, purtroppo rimasto finora senza seguito, indica le fondamenta di una geostrategia autenticamente unitaria e nazionale, sempre mancata. Esso quindi fornisce ancora materiali e spunti di riflessione preziosi per l'attuale ricerca di soluzioni strategiche e ordinative più attente alle specificità nazionali e a quel quadro interforze, nel quale anche oggi va inserita la difesa marittima, più che mai componente fondamentale della Difesa.

NOTE

(1) Si vedano in particolare: *I primi elementi della guerra marittima svolti alla Scuola Superiore di Guerra dell'Esercito*, Torino, Tip. Operaia 1880; *La difesa marittima dell'Italia*, Roma, Tip. G. Barbera 1881; *Considerazioni sugli studi di geografia militare e marittima*, Roma, Tip. G. Barbera 1881; *Per la difesa dello Stato. Considerazioni sull'opera del Ten. Col. Perrucchetti*, Roma, Forzani 1884.

(2) Sulle teorie di A. H. Jomini (1779-1869) Cfr. F. Botti, *Il pensiero militare e navale italiano dalla Rivoluzione Francese alla prima guerra mondiale*, vol. I (1789-1848), Roma, S.M.E. Uf. Storico 1995, Capitolo II.

(3) Torino, Roux e Favale 1881.

(4) *I primi elementi* ... cit., p. 176.

(5) Bonamico precede di 18 anni il Guglielmotti (il cui celebre *Dizionario Marino e Militare* è del 1889) nel fornire una definizione di strategia navale. La sua definizione è inoltre assai meno generica e confusa di quella del Guglielmotti, profano di arte militare marittima, i cui interessi storici sono limitati al periodo velico.

(6) *Considerazioni* ... cit., p. 27.

(7) G. Bonamico, *Mahan e Callwell* (1899 - Ristampa 1938), Roma, ed. Roma, p. 252-254.

(8) *Considerazioni* ... cit., p. 48.

(9) Sulle teorie della *Jeune École* Cfr. T. Aube, *La guerre maritime et les ports militaires de la France*, Paris Berger Lévrault 1882; Id., *Italie et Levant - notes d'un Marin*, Paris Berger Lévrault 1884; Commandant Z. et H. Montechant, *Les guerres navales de demain*, Paris, Berger - Lévrault 1891; *La guerra contro l'Italia* (estratto da *Les guerres navales de demain* a cura del Magg. A. Trizzino), Roma, ed. di Quadrivio 1940.

(10) *I primi elementi* ... cit., p. 182.

(11) Raccolti in volume, nello stesso anno 1895 e con lo stesso titolo, a cura della *Rivista Marittima*.

(12) Raccolti in volume a cura della stessa *Rivista Marittima* nel 1899. Ristampa 1938 di tutti gli articoli a cura dell'Amm. G. Fioravanzo (Roma, ed. Roma). Ristampa 1937 degli ultimi due articoli con il titolo di *Il potere marittimo* a cura del Comandante G. Po (Roma, ed. Roma).

(13) C. Manfroni, *Una nuova storia critica della Marina Militare*, "Rivista Marittima" 1894, vol. III fasc. VII; Id., *L'influenza del potere marittimo sulla storia*, "Rivista Marittima" 1895, vol. II fasc. VI; Id., *La potenza marittima inglese durante la Rivoluzione e l'Impero*, "Rivista Marittima" 1895, vol. III fasc. VII.

(14) C.E. Callwell, *The effects of maritime command on land campaigns since Waterloo*, Edimburg and London, Blacwood e Sons 1897. Traduzione italiana: *Gli effetti del dominio del mare sulle operazioni militari da Waterloo in poi*, (a cura del Comando del Corpo di Stato Maggiore), Torino, Casanova 1898. Ristampa 1996 Roma, Forum di relazioni internazionali.

(15) Recensione su "Rivista Militare Italiana" 1897, vol. II fasc. IV.

(16) Cfr. J. Corbett, *Some principles of maritime Strategy* (1911). Traduzione italiana: *Alcuni principî di strategia marittima*, Roma, Uf. Storico Marina 1995.

(17) G. Bonamico, *Il conflitto ispano-americano*, Roma, ed. "Rivista Marittima" 1898, Id., *Il problema marittimo dell'Italia*, La Spezia, ed. Lega Navale 1899; Id., *Insegnamenti della guerra ispano-americana*, Roma, ed. "Rivista Marittima" 1900; Id., *Il conflitto russo-giapponese* (serie di articoli sulla *Rivista Marittima* dal febbraio 1904 all'ottobre 1905).

GERMAN NAVAL STRATEGY IN THE MEDITERRANEAN 1914-1918

JÜRGEN ROHWER

Up to 1912 the German Navy had no combat ships in the Mediterranean. Only some training ships visited the area during their training cruises. But when in late 1912 during the Balkan Wars a danger arose to Costantinople, and the Turkish Grand Vesir asked the conference of ambassadors there to organize an international naval force to cover the interests of the states, the German government sent the newest battlecruiser *Goeben* and the modern light cruiser *Breslau* as a "Mediterranean Division". Since October 1913 Rear Admiral Souchon was its chief.

In July 1914 the *Goeben* was after repairs at the Austrian harbour Pola, the *Breslau* at Durazzo to assist the Prince of Wied as Head of Montenegro. Following the alliance between Germany, Austria-Hungary and Italy three existed some arrangements for a joint use of the naval forces of the three powers under the command of the Austrian Admiral Haus. In October 1913 Souchon had discussed the arrangements with Haus, in December with the Italian Vice Admiral Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi, and in January 1914 with the Italian Admiralty in Rome. In March 1914 Souchon arranged with Haus, that in case of war with France it must be the first task to disrupt the transport of the Algerian XIXth Corps from North Africa to France. For this task the German ships should be supported by Austrian and Italian cruisers and destroyers.

To accomplish this task the two German ships joined on 1 August 1914 off Brindisi and arrived on 2 August at Messina as it was arranged. But when the war between Germany and Russia was declared and the war with France was imminent, no Austrian or Italian ships were at Messina. The *Goeben* and *Breslau* had to overcome some difficulties to get coal supplies. Without any order from Berlin admiral Souchon decided to depart during the night of 2/3 August and, after having received the message about the declaration of war on the morning of 3 August, the *Goeben* and the *Breslau* on the morning of the 4 August bombarded Philippeville and Bône as planned. While on the way to these bombardments admiral Souchon received the message about the secret conclusion of a pact with Turkey and the order to go for Constantinople. On the way back to Messina the German ships were met by the two British battlecruisers *Indefatigable* and *Indomitable*. There was no declaration of war between Germany and Great Britain at the time, not withstanding the two ships turned and followed the Germans, but they were able to outrun the British, overcoming some machinery problems on the *Goeben*. When

taking on again coal in Messina the information about the declaration of war with Great Britain arrived, but there was also a signal from admiral Haus about the impossibility of a support operation by the Austrian fleet. Souchon departed Messina, and disregarding a signal on 6 August from Berlin, that entering Constantinople was at the moment impossible for political reasons, he decided to mislead the British about his intentions and to break through to the Aegean and the Dardanelles. Shaking off the British contact holding light cruisers *Dublin* and *Gloucester* the two German ships reached on 10 August the entrance of the Dardanelles and were allowed to enter.

The Turkish government had started a slow mobilization, but wanted first to remain neutral. To soothe the British it was announced that the German ships were purchased to fill the gap of the two battleships, just finished in Great Britain for the Turkish Navy, but seized by the British. On 16 August the *Goeben* and *Breslau* hoisted the Turkish flag as *Sultan Yavuz Selim* and *Midilli*. The German crews remained aboard taking on a Turkish fez. Admiral Souchon became the Commander of the Turkish fleet. Without clear orders from Berlin it was the intention of Souchon to bring his ships into action against the Russians along with the operational vessels of the Turkish fleet. Before any such operation was possible the pro-German members of the Turkish government hat to overcome or to outmanouevre the reluctant or resistant collegues, and the defences of the Bosphorus and the Dardanelles had to be strengthened.

The Turkish government was cautious because its members were looking into different directions. Only when at the end of August the German armies were storming for Paris and the Russian 2nd Army was annihilated at Tannenberg, the pro-German faction under the minister of war Enver Pasha and the minister of finances Talaat Pasha got more and more the upper hand. Disregarding the cautious counsel of the German ambassador, who feared to embarass the pro-Allied tendencies in the government, Souchon asked Berlin to send out officers and personnel to led and train the ships of the Turkish fleet as well as to organize the defences of the Turkish Narrows and to get guns, minitions and especially mines.

Already on 29 August a "Sonderkommando" with 14 officers and 263 men under admiral von Usedom arrived and was distributed to the Turkish batteries and stations at the Bosphorus and the Dardanelles. Usedom earned a Turkish generalship and the title "Inspector General of the Coastal Defences and the Mine Department". The German experts worked hard to improve the defences and the abilities of the Turkish soldiers and seamen to use their weapons and ships effectiovely. The ships of the fleet had to gain some seagoing experience. The few relatively modern cruisers and destroyers got in addition to their Turkish crews some German officiers and non-commissioned officers.

To overcome the restistance of the Turkish politicians, Souchon organized some patrols of aircraft and torpedoboats south of the Dardanelles and training cruises into the Black Sea, hoping to induce incidents which may led to an uproar. When

some harsh reactions of the British off the Dardanelles had not the desired results, he came to the conclusion that the Turkish officials and the public might only be aroused by coming to grips with the old enemy, the Russians.

While the Turkish government was still negotiating with Berlin for a loan of 2 million Turkish pounds, Enver Pasha and the navy minister Djemal Pasha agreed on 25 October to cover admiral Souchon, when he on his own responsibility undertook to attack the Russian Black Sea Fleet, Having fulfilled his training aims and the necessary strengthening of the defences of the Narrows. On 27 October the Turkish Fleet departed the Boshopus and on the next morning the ships attacked Odessa, Sevastopol, Feodosiya, and Novorossijsk. So Souchon mostly on his own initiative pushed Turkey into the war on the German side.

The Allies, Great Britain and France, wanted to counter this devolopment by forcing the Turkish Narrows to open the way to the Russian harbours in the Black Sea again. Long discussions took place, which we can not describe in detail here. Finally the First Lord of the Admiralty, Winston Churchill, who had tried to win over the British generals, the French and the Russians for his idea of an attack against the Narrows, succeeded. The British and French assembled a big fleet especially of mostly old battleships to fight down the Turkish batteries at the Dardanelles and then to land on Gallipoli for a breakthrough to Constantinople. After some small skirmishes, on 18 March 1915 the British-French fleet tried in strength to force the Narrows of the Dardanelles, but was forced back by the German-Turkish mobile howitzer batteries in the hills, after loosing 3 battleships and heavy damage to a battlecruiser from a mine barrage cleverly laid only 10 days ago by the small Turkish minelayer *Nusret*. Notwithstanding this failure on 25 April the British and French landed at Gallipoli, starting a months long heavy and bloody battle.

To support the Turkish and German defenders, which were heavily bombarded by the British and French battleships, on 1 March 1915 admiral Souchon asked the German Admiralty to send U-boats. The Austrian Navy was unable to help, because she had then only 6 more or less experimental submarines, and the surface fleet had no chance to break out of the Adriatic Sea against the greatly superior French and British ships, blocking the Otranto Street. So the German Admiralty asked the C-in-C of the "Hochseeflotte" to send a ocean-going U-boat. From 20 March two new small *UB*-U-boats went by rail to Pola for re-assembling them there.

From 25 April to 13 May *U 21* unter Lt. Cdr. Hersing went from Wilhelmshaven through the Strait of Gibraltar to the Austrian port Cattaro, and after short repairs left on 20 May for the Dardanelles. Only a few days after a German led Turkish torpedoboat *Muavenet* had sunk the British battleship *goliath*, Hersing on 25 and 27 May achieved his great success with the sinking of the two British battleships *Triumph* and *Majestic*, forcing the Allies to retreat with their heavy ships from their bombardment positions close to the coast. From March to July two more *UB* and 4 *UC*-boats came by rail to Pola and some of them started their transfer to Turkish ports in May. On 30 May one of them, *UB 8* under Lt. Voigt, assumed

to have sunk the British battlecruiser *Tiger*, which was in reality the steamer *Merion* of 19380 gross tons, remodelled as a "dummy" *Tiger*, to mislead the Germans.

The start of the U-boat operations in the Mediterranean was directed against the warships. Against the French and Italian ships guarding the exit of the Adriatic Sea the few Austrian U-boats achieved some spectacular successes like the torpedoing of the French dreadnought *Jean Bart* on 21 December 1914 by the new *U 12*, and on 27 April 1915 the sinking of the French armoured cruiser *Léon Gambetta* by *U 5* under Lt. Ritter von Trapp, who became after the war a legend with his singing family, and on 18 July 1915 the Italian armoured cruiser *Giuseppe Garibaldi* by *U 4*. A few days earlier, on 6 July, the small German *UB 14* had sunk the Italian armoured cruiser *Amalfi*.

While the small *UB*- and *UC*-boats sent to Turkish ports proved to be insufficient in the Aegean Sea against the Allied fleet, they were sent into the Black Sea. 5 other *UB*-boats were transferred to the Austrian Navy for use in the Adriatic Sea. To get more effective U-boats to attack the Allied fleet and the supply ships in the Aegean and the eastern Mediterranean, the German Admiralty decided in August 1915 to send more ocean-going U-boats into the Mediterranean. In August and September 1915 *U 34, U 35, U 39* and *U 33 arrived, to be followed in November by U 38*.

The German Navy had in February 1915 started a mercantile warfare by U-boats in British waters, but sinkings in which American citizens came to harm, as in the cases of both the *Lusitania* and the *Arabic*, led to the first cessation of submarine warfare in both the North Sea and The Atlantic approaches to Britain in September 1915 after an exchange of strong notes with the American president Wilson. So the U-boats sent to the Mediterranean were allowed only to attack enemy warships and transport ships supplying the Dardanelles operation. Merchant ships had to be stopped by the surfaced U-boat and to be handled according to the prize regulations. One problem with their operations was that Italy was at war with Austria since the 23 May 1915, but there was no declaration of war between Germany and Italy. To allow the German U-boats to attack Italian warships and transports supplying the Allied forces an agreement was reached with the Austrian government, allowing the German U-boats to hoist the Austrian flag in such attacks. The Austrian government agreed also to handle any diplomatic exchange in case of an incident with a neutral country following such an U-boat attack.

The big U-boats achieved some good successes during their first patrols in the Aegean, but it soon became the custom to use the U-boats also in the open eastern Mediterranean against the supply traffic. On 7 November 1915 *U 38* under Lt. Cdr. Max Valentiner, flying the Austrian flag, stopped and sank the Italian passenger steamer *Ancona*, leading to the loss of Americans when the abandonment of the ship led to a panic. An exchange of strong notes with the US government forced the Austrians to ask the Germans for a change. This led on 4 December to the order not to attack passenger ships, even if armed and under Allied flags.

Only in the Aegean ships which were clearly transporting troops to the Dardanelles could be sunk without warning.

Being unable to break the strong Turkish-German defenses on Gallipoli the Allies had to decide to evacuate their troops after heavy losses on both sides in December 1915 and January 1916. So the supply traffic in the Aegean was reduced to some shipping to Greek ports, and the U-boat operations were to some extent transferred to cover the whole Mediterranean.

As in the northern waters now also in the Mediterranean more and more of the Allied merchant ships were armed, and it became dangerous for the U-boats to stop them surfaced. And *U 38* under Lt. Cdr. Max Valentiner on his transfer to the Mediterranean had on 3 November 1915 stopped the British steamer *Wingfield*, and the boarding party had captured a secret Admiralty order with detailed instructions for armed merchant ships how to attack U-boats. On 15 January 1916 the chief of the German U-boat flottilla Pola, Cdr. Kophamel, sent a report to the Admiralty in Berlin about the dangers to the U-boats, asking for the permission to attack all armed merchant ships like warships without warning. After some intense discussions with the Chencellor and even the Kaiser it was decided on 11 February 1916, to grant this permission, effective from 29 February after notification to the neutral governments. Following some interventions the passenger ships were again excluded, even if under Allied flag and armed.

But when on 24 March 1916 *UB 29* in the Channel sank the French ship *Sussex*, and again some Americans became victims, strong American notes forced the German government to reduce the U-boat war to submerged attacks against warships only and to the prize regulations against merchant ships again. Because the Command of the "Hochseeflotte" held such methods for too dangerous for the U-boats, the merchant warfare by the U-boats of the "Hochseeflotte" and of the "Marinekorps Flandern" was discontinued from 24 April 1916. On 9 May the U-boat Flotilla Pola got the order to continue merchant warfare only surfaced under prize regulations. Sübmerged they were allowed to attack only warships, but not even armed merchant ships. Passenger steamers should pass unmolested. On 12 October this order was loosened so that then armed ships, surely recognized as enemy ships, could be sunk without warning.

While these orders interrupted the U-boat merchant warfare in the northern waters up to the final declaration of the unrestricted U-boat war, effective on 1 February 1917, in the Mediterranean the U-boats achieved great successes with the continuation of the surfaced operations according to the prize regulations. So several of the mentioned *30's* boats on their patrols in the second half year of 1916 achieved sinkings of more than 40 000 or 50 000 gross tons, and *U 35* unter Lt. Cdr. von Arnauld de la Perière sank in the most successful patrol of any submarine in both world wars from 26 July to 30 August 1916 no less than 54 vessels with 90.150 gross tons only in surfaced attacks.

To augment the successes efforts were undertaken to send additional U-boats into the Mediterranean. While the Austrians in 1915 and 1916 commissioned the

captured French *Curie* and 8 new small submarines, the Germans sent, besides the mentioned vessels, in 1916 8 big *U*-boats, 6 medium *UB*-boats and 3 medium *UC*-minelavying boats. Together the U-boats sank in the Mediterranean up to January 1917 including the mine successes 541 ships with 1 474 452 GRT.

When the unrestricted U-boat war was started on 1 February 1917, also the restrictions in the Mediterranean were abolished in the declared war zone, which left only the coastal areas of neutral countries and a small way to the eastern Mediterranean for neutral traffic free. Because now surfaced attacks with guns were used mostly only against the small fishing and sailing vessels, while bigger merchant ships were attacked submerged with torpedoes it was necessary to send more of the medium U-boats into the Mediterranean, in 1917 9 *UB*- and 13 *UC*-boats entered by way of Gibraltar, to be followed in 1918 by 3 more *UB*-boats. The Austrians commissioned 7 more small vessels. A big Austrian building program did not progress too much.

In the 22 months of unrestricted warfare the German U-boats in the Mediterranean sank 2 197 028 gross tons, while the Austrian submarines added 108 ships with 196.102 gross tons. But from 1916-1918 also many attacks against warships were successful: in 1916 *U 21* sank on 8 February the French armoured cruiser *Amiral Charner*, on a mine of *U 73* sank on 27 April the British battleship *Russell*, and on a mine of *UC 14* on 11 December the Italian battleship *Regina Margherita*. In 1917 again on a mine of *U 73* on 4 January sank the Russian battleship *Peresvet*, by a torpedo from *U 32* on 11 January the British battleship *Cornwallis*, and on the last day of the war the returning *UB 50* sank the British battleship *Britannia* off Cap Trafalgar. In addition German U-boats sank 6 destroyers and 3 submarines, the Austrians 4 destroyers and 2 submarines. The operations of the German and Austrian U-boats caused also losses. They were small up to 1917: 5 German and 3 Austrian boats were lost, but in 1918 9 German and 3 Austrian boats became victims of the strengthened Allied ASW operations. In addition 4 German U-boats returned west through the Gibraltar Straits, 10 were sent into the Black Sea, 9 were scuttled at the end of the war and 14 delivered to the Allies, like 15 remaining Austrian Boats.

Summary

When we ask for a German naval strategy in the Mediterranean in the First World War, we cannot find a positive answer. There was no strategy for the Mediterranean!

The very superficial arrangements between Germany, Austria-Hungary and Italy for a joint operation to disrupt the transports of French colonial troops from Algeria to France could not be fulfilled because the Italians wanted to remain at first neutral, and the Austrians could under such conditions not send their fleet. So admiral Souchon, with controversial orders from Berlin, acted on his own initiative first in the attack against the Algerian ports, and then with his breakthrough to the Dardanelles.

While the German government was reluctant, and the Turkish politicians vacillitated, Souchon won over some of them, reorganized and trained the Turkish fleet, asked for experts from Germany to strengthen the defenses of the Turkish narrows, and finality forced Turkey by his attack against the Russian Black Sea ports into the war on the German side.

When the Dardanelles were attacked by the Allies, he asked Berlin to send some U-boats. The first of them by its successful attacks helped a great deal to the bloody but successful defense of the Dardanelles. When the Allies had evacuated the bridgeheads at Gallipoli, the U-boats started, as was then the rule in the northen areas, a mercantile warfare according to the prize regulations and achieved great successes. They continued with such operations even during the time when in the north the U-boat war was interrupted because of the pressure from the United States after American citizens came to harm in the sinking of some ships. This was not so much a strategy but only continuation of a successful practice used before. And when the unrestricted U-boat war was declared, the Mediterranean U-boats followed suit not because of a Mediterranean but a general strategy.

It must be said, that of the 277 operational German U-boats 56 came into the Mediterranean, but 20% of all U-boats there achieved about 30% of all sinkings. And looking at the most successful U-boats, we can see that of the 7 U-boats which sank more than 200000 gross tons, 6 achieved most of their sinkings in the Mediterranean during the time of their operations according to the prize regulations.

SOURCES

Der Krieg zur See 1914-1918. Ed by Marine-Archiv:

— Lorey, Hermann: Der Krieg in den türkischen Gewässern.
1. Band: Die Mittelmeer-Division. Berlin: Mittler & Sohn 1928.
2. Band: Der Kampf um die Meerengen. Berlin: Mittler & Sohn 1938.

— Spindler, Arno: Der Handelskrieg mit U-Booten. Band 1-5. Berlin/Frankfurt-Main: Mittler & Sohn 1932, 1933, 1934, 1941, 1966.

Sokol, Hans Hugo: Österreich-Ungarns Seekrieg 1914-1918. 2 vols. Graz: Akademische Druck- und Verlagsanstalt 1967.

Gabriele, Mariano: Le convenzioni navali della Triplice. Roma: Ufficio Storico della Marina Militare 1969.

Lumby, E.W.R.: Policy and Operations in the Mediterranean 1912-1914. London: Navy Records Society 1970.

Rohwer, Jürgen: The Fight for the Turkish Narrows: Problems of Co-ordination in Coalition Warfare. In: Çanakkale Savaslari, Sebep ve Sonuçlari Uluslararasi Sempozyumu'ndan Ayribasim. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basimevi 1993, p. 137-164.

LA POLITIQUE NAVALE DE LA FRANCE ET LA MÉDITERRANÉE 1919-1939

JEAN KESSLER

S'intéresser à la Méditerranée et à la politique navale française durant l'entre-deux-guerres revient essentiellement à étudier les relations entre les trois pays qui, pendant cette période, jouent un rôle majeur dans cette mer — l'Italie, la Grande-Bretagne et la France — dans le contexte des conférences visant à limiter les armements navals et du réarmement de l'Allemagne.

L'Italie occupe dans le bassin méditerranéen une position géographique et stratégique centrale, mais elle n'a pas, à l'inverse de la France, d'autre débouché maritime que la Méditerranée. Recevant la plus grande partie des ses matières premières et de sa subsistance de la mer, elle sait que la libre communication avec l'Atlantique par Gibraltar peut lui être refusée et le franchissement de Suez interdit [1]. Depuis qu'en 1912 elle a enlevé la Libye à la Turquie, elle a l'obligation de s'assurer une position dominante en Méditerranée centrale et de maintenir un courant de communications Nord-Sud avec sa nouvelle possession.

Par rancune contre la France après l'occupation de la Tunisie, l'Italie a adhéré en 1882 à la triple Alliance qu'elle a quitté en 1915 parce qu'elle espère faire ainsi mieux prévaloir ses aspirations permanentes d'expansion.

Pendant la guerre, de 1915 à 1918, recherchant la suprématie en mer Adriatique, elle a poussé au maximum la construction des petits bâtiments, car ils convenaient à merveille à la guérilla navale favorisée par la géographie de cette mer.

Dès 1919, elle commence à se séparer de ses alliés de la veille, estimant, à juste titre, que les acquisitions territoriales qui lui sont consenties par les traités ne remplissent pas les promesses qui lui ont été faites lors de l'accord de Londres de 1915 et elle rend la France responsable de cet état de fait. Néanmoins les rectifications de frontières et le démembrement de l'Empire austro-hongrois lui assurant une excellente sécurité sur terre, l'Italie va pouvoir se consacrer à sa Marine, visant, dès 1921, la parité de tonnage avec la France.

Pour la Grande-Bretagne, la Méditerranée, artère maîtresse ou raccourci commode selon les écoles, est sans doute d'une importance économique considérable. Mais, dans la perspective impériale qui est celle du Royaume-Uni, elle prend un intérêt stratégique primordial. Le maintien d'une forte présence navale en Méditerranée n'est pas seulement, pour la Royal Navy, le moyen d'assurer une totale

liberté de communication au profit de son commerce et de ses relations avec l'Inde et les dominions orientaux. C'est le moyen d'apporter un puissant appui à l'action diplomatique et à l'influence britannique dans le bassin méditerranéen et au Moyen Orient. En s'appuyant sur Gibraltar, Malte et Alexandrie, en contrôlant le canal de Suez, elle peut exercer, dans cette zone, l'autorité qu'elle entend conserver dans les affaires européennes. Elle peut également jouer, à l'égard des deux «soeurs latines» riveraines, l'Italie et la France, un rôle d'arbitre, qui d'ailleurs profitera le plus souvent à la première.

Si la Grande-Bretagne termine la guerre à la tête de l'impressionnant tonnage de 1 800 000 tonnes et demeure la première puissance navale, elle est cependant en passe de perdre la suprématie mondiale. En effet, les Etats-Unis ont en construction près de 800 000 tonnes (pour un tonnage en service de 1 300 000 tonnes). Elle doit donc, compte tenu de la situation économique qui prévaut au lendemain de l'armistice, se résoudre à accepter la politique de limitation des armements navals suggérée par les Etats-Unis. Il en résultera à la conférence de Washington de 1921-1922, à laquelle, outre le Japon, seront conviées l'Italie et la France.

Pour cette dernière qui possède deux façades maritimes, la Méditerranée représent essentiellement deux voies de communication. La première est celle qui la relie à l'Afrique du Nord d'où, dans le cas d'un conflit continental, elle fait venir renforts en hommes et troupes aguerries. C'est par cette voie que sont arrivées, en 1914 les divisions nord-africaines qui ont pu être, en temps utile, jetées dans la bataille et, notamment, changer le cours de celle de la Marne.

Mais l'équipée devant Bône et Philippeville du *Goeben* et du *Breslau* coincés en Méditerranée par la déclaration de guerre, même si elle n'a pas entraîné de dommages majeurs, a rappelé que cette route maritime était très vulnérable. C'est, en fait, vers une véritable hégémonie sur le bassin occidental de la Méditerranée que doit tendre la Marine française si elle veut remplir sa mission prioritaire.

La seconde voie de communication intéressant la France est celle, Est-Ouest, qui la relie au Levant et au bassin oriental. Mais, même après que le mandat sur les États du Levant lui ait été confié, il ne s'agit pas d'une route s'intérêt vital, mais plutôt de liens politiques, culturels et sentimentaux. La mission qui incombe à la Marine française en Méditerranée orientale est essentiellement une mission de présence.

En 1919, la Marine Nationale sort de la guerre très diminuée moralement et matériellement. Pendant le conflit, l'importance de la mer a pris toute sa dimension, mais le «préjugé continental», qui est si enraciné en France, demeure. La Marine a mis tous les moyens industriels de ses arsenaux à la disposition du front terrestre et elle s'est ainsi privée de constructions neuves. Elle n'a pas eu à engager son corps de bataille de façon spectaculaire, tout en menant une guerre anti sous-marine épuisante pour le personnel et le matériel. Par ailleurs, la flotte de 108 000 tonnes que laisse à l'Allemagne le traité de Versailles ne constituant plus, aux yeux

des politiques et de l'opinion publique, une véritable menace, la France désarme au contraire 100 000 tonnes de bâtiments de ligne. Elle se retrouve ainsi, en 1920, avec une flotte passée de 690 000 tonnes en 1914, à 485 000 tonnes de bâtiments démodés et fatigués. Enfin, les problèmes militaires ayant au cours du conflit largement pris le pas sur les problèmes navals, elle n'a strictement aucune politique navale.

C'est dans cette situation d'infériorité que la France se présente, en 1921, à la conférence de Washington. En vertu du traité de 1922 qui en découle, elle est contrainte d'admettre une limitation à 175 000 tonnes de son tonnage en bâtiments de ligne et en porte-avions, limitation qui s'applique dans les mêmes termes à l'Italie. Si l'Etat-major français admet que pour cette dernière ce niveau de tonnage autorisé est inespéré, il considère qu'en ce qui concerne la France, cette limitation est inadmissible car elle ne tient pas compte de ses besoins permanents de puissance mondiale. Mais surtout, il ne peut admettre, pour les grands bâtiments, la parité avec l'Italie dont le tonnage du moment n'excède pourtant pas 68% du tonnage des bâtiments de ligne français.

Il est vrai que les capacités financières de la France, à l'issue d'un conflit qui la laisse exsangue et surendettée, ne lui permettent pas, dans l'immédiat, de réaliser ce qu'autorisent les clauses du traité; il est vrai que la délégation française obtient — au risque d'être accusée d'intentions agressives — que les forces légères et les sous-marins ne fassent l'objet d'aucune réduction. (Ce qui bénéficie également à l'Italie). Il n'en reste pas moins que le traité de Washington causera en France une grande déception, pour ne pas dire une humiliation national. Quant à la parité avec la Marine italienne, elle dominera pendant vingt ans les relations des deux pays. Mais, paradoxalement, cette déception sera à l'origine du renouveau de la Marine française [2].

Fort de l'expérience de Washington, le gouvernement français n'entend pas se retrouver, lors des négociations ultérieures, dans une position aussi inconfortable que celle qu'ont connu les négociateurs français. Par ailleurs, l'Etat-major de la Marine souhaiterait, pour assurer la continuité des programmes, ne plus être assujetti à règle de l'annualité budgétaire. Pour ces deux raisons, la Marine élabore un projet de «Statut naval» destiné à être présenté à la Chambre des députés à l'occasion du budget 1924.

Ce projet couvre la période 1925-1943. Il définit clairement les missions de la Marine et détermine le tonnage nécessarie pour les remplir. A l'issue de la période considérée, la Marine française devrait armer 720 000 t. de bâtiments de combat et 80 000 t. de bâtiments de servitude. Elle devrait ainsi disposer d'une supériorité de l'ordre de 150 000 t. sur les flottes italienne et allemande réunies, en supposant toujours l'Allemagne réduite à la flotte autorisée par le traité de Versailles. Pour convaincre les députés, dont les débats manquent de discrétion, seuls les besoins «absolus» sont officiellement pris en compte: réalisation des droits reconnus par le traité de Washington, obligation pour la France d'entretenir des moyens sur deux façades, protection des communications avec l'Empire.

Le projet ne sera pas présenté au vote du Parlement: le motif officiel est l'attachement de celui-ci à la règle de l'annualité budgétaire. En fait, on craint surtout que l'énorme engagement financier que suppose la réalisation du «statut» ne fasse mauvais effet sur les créanciers de la France. Mais, découpé en tranches annuelles qui seront adoptées par les gouvernements successifs, il servira de cadre à la reconstruction de la Marine nationale et constituera l'objectif de ses programmes.

En réalité le chiffrage des besoins a été obtenu à partir d'études précises de l'Etatmajor général de la Marine, prenant en compte la situation internationale. A cet égard, le «Préambule aux plans provisoires d'opérations», rédigé en février 1924 par le 3° bureau (opérations) de l'Etat-major constitue la synthèse des ambitions de la Marine. La Méditerranée y joue un rôle fondamental: en effet, l'hypothèse de base clairement affichée est celle d'un conflit qui mettrait la France aux prises avec une coalition Germano-Italienne, avec deux cas de figures possibles:

1) entrée en guerre simultanée de l'Allemagne et de l'Italie,

2) entrée en guerre de l'Italie décalée, après une période d'incertitude sur l'attitude qu'elle adoptera.

L'Angleterre étant supposée rester neutre dans les deux cas.

On peut en effet craindre que l'Italie, mal récompensée per le traité de Versailles pour son entrée en guerre aux côtés des alliés et rendant la France responsable de ce fait, ne cherche à profiter de la situation dans le cas d'un conflit continental dans lequel la France serait impliquée.

Cette étude est d'autant plus importante qu'elle prend en compte les données du plan de transport vers la métropole des troupes d'AFN dont l'Etat-major de l'Armée vient, à dater du ler janvier 1924, de modifier les effectifs et la composition. Ceux-ci, dont l'importance serait capitale pour les opérations terrestres, passent de 75 000 à 150 000 hommes dont 75% doivent emprunter la route de Méditerranée occidentale.

Il s'agit là d'un document qui a pour ambition de déterminer la composition:

— du détachement de sûreté qui doit opérer face à une Kriegsmarine limitée à 108 000 t. et que l'E.M.G. crédite essentiellement d'une capacité de guerre de course,

— de la force principale qui doit faire face à la Marine italienne. Parmi les actions susceptibles d'être menées par celle-ci, l'E.M.G. envisage, outre l'attaque des convois, la possibilité d'une opération combinée menée, contre la Tunisie, par deux divisions de l'Armée italienne appuyées par la Flotte. Curieusement, l'hypothèse d'un bombardement des installations françaises de Tunisie est exclus.

L'E.M.G. considère que la Marine italienne, qui possède un corps d'officiers «intelligents et très instruits», a toujours fait preuve «d'un goût très vif pour les raids brefs et répétés, conduits avec hardiesse et rapidité». Il note que sa faiblesse relative résiderait dans le manque de ténacité et d'endurance du personnel, qui «éprouve une vive répugnance pour les longues croisières et l'action continue». En

revanche, il reconnaît à la Marine italienne, qui serait appelée à agir sur le théâtre pour lequel elle a été conçue «une supériorité très appréciable du point de vue des bâtiments légers». Il résulte de cette étude que l'escadre cuirassée française, sera déployée en Méditerranée, au moins tant que l'Allemagne sera soumise aux conditions du traité de Versailles. Dans les faits et jusqu'à nouvel ordre, les deux divisions de ligne françaises (6 cuirassés) sont basées à Toulon.

Quelque difficiles qu'aient pu être les relations franco-italiennes du moment, il n'est pas impossible que l'on ait, dans ce plan, noirci le tableau à dessein pour justifier l'ambition du statut naval Quoiqu'il en soit, la volonté de dépasser le tonnage additionné de nos deux adversaires présumés gouvernera l'effort de reconstruction de la Marine et la position de la France dans les conférences internationales. Quant à la politique extérieure, elle s'efforcera de constituer une alliance de revers, pour laquelle, au regard de la menace italienne, la Yougoslavie, notamment, qui possède une façade sur l'Adriatique et par conséquent une petite Marine, sera fortement sollicitée.

Les conférences internationales qui, à un titre ou à un autre poursuivent l'objectif – louable mais chimérique – du désarmement naval, constituent la toile de fonds de la décennie suivante. La reconstruction de la Marine française se poursuit, malgré les aléas de la crise économique et les problèmes que posent, pour son aéronautique navale, la création d'un ministère de l'Air.

Mussolini ayant affiché a maintes reprises la place que l'Italie entend détenir en Méditerranée, la conséquence logique en est que la Marine italienne, dans la continuité de la politique d'expansion méditerranéenne qui est celle de son pays, poursuit également son développement.

Aux 33 000 t. mises en chantier en moyenne chaque année par la France, répondent environ 25 000 t. pour la Marine italienne dont les conceptions d'emploi sont très proches de celles de la France: protéger les liaisons avec la Libye et mener des attaques contre les communications françaises. Il en résulte une grande similitude des programmes. Après avoir mis l'accent sur les croiseurs lourds, l'effort portera, dans les deux marines, sur les contretorpilleurs puis sur les croiseurs légers. L'une et l'autre attacheront également une grande importance aux sous-marins.

Conséquence de cette rivalité exclusive avec la Marine italienne: les programmes français de «forces légères» [3] – qui n'ont fait l'objet dans le traité de Washington d'aucune clause de limitation globale – mettront l'accent sur des bâtiments dont les caractéristiques seront essentiellement adaptées au théâtre méditerranéen. «Il est certain, écrivait l'Amiral Castex, que des unités et rapides, à distance franchissable modérée, pourront être utilisées mieux en Méditerranée que dans d'autres régions, étant donné les faibles parcours à effectuer et la proximité de nombreuses bases». On pourra, par la suite, reprocher à la Marine d'avoir négligé ses obligations océaniques et les conséquences s'en feront sentir en 1943 lorsque les forces maritimes d'Afrique rentreront dans la guerre.

De même, assurées de pouvoir couvrir leurs théâtres d'opérations privilégiés avec de l'aviation basée à terre, les deux marines négligeront les porte-avions et la France se satisfera du vieux *Béarn* qui le moment venu s'avérera inutile.

Néanmoins les mises en chantiers en Allemagne entre 1928 et 1932, des 3 *Deutschland* de la Kriegsmarine, d'ailleurs autorisées par le traité de Versailles, entraînent la mise en chantier du *Dunkerque* en 1931, suivie en 1934 par celle du Strasbourg. Aprés l'échec d'une tentative de compromis franco-italien en avril 1934, Mussolini ordonne, en juin, la mise en chantier des 2 *Vittorio Veneto*, à laquelle répond, du côté français, les commandes du *Richelieu* et du *Jean Bart*, de même tonnage.

Mais cette course aux armements, très lourde financièrement, ainsi que les retards prohibitifs que prennent à la construction les chantiers français, publics et privés, rendent la recherche de la marge de supériorité souhaitée par l'E.M.G. très difficile à soutenir. Dans l'hypothèse d'un conflit généralisé, la Marine française, à l'horizon 40, n'aura plus les moyens de s'opposer à la Kriegsmarine et à la Reggia Marina. La recherche d'une alliance maritime va donc s'imposer.

Dans ce domaine la première voie qui s'offre à la Marine est, paradoxalement, la voie italienne. La menace allemande grandissante face à l'Autriche et la tentative d'Anschluss de l'été 34 conduisent, en effet, le gouvernement français à se rapprocher de l'Italie, et le 7 janvier 1935, une série de conventions aplanissent les différends territoriaux entre les deux pays. Des accords militaires peuvent alors être envisagés. Les Etats-majors de l'Armée et de l'Air y sont favorables. Sans menace italienne sur les Alpes et la Tunisie, 17 divisions françaises deviennent disponibles pour le front du Nord-Est.

La Marine, sans nier toutefois les possibilités stratégiques et économiques offertes par une coopération navale avec l'Italie, se montre plus réticente et se serait volontiers contentée d'une garantie de neutralité.

L'E.M.G. exprime ses réserves au gouvernement en avril 1935, avec des arguments d'inégale valeur: l'alliance avec l'Italie risque de compromettre le pacte franco-yougoslave; elle risque également de donner prétexte à la Marine italienne pour réclamer à nouveau la parité du tonnage. D'autre parte — et cela tendrait à confirmer que la menace italienne brandie pour l'obtention du «statut naval» de 24 correspondait plus à un argument de séance qu'à la réalité des faits — on faisait observer que l'opinion publique française, incapable de comprendre que «la nécessité de la puissance maritime était pour la France une constante de sa politique quelles que soient les amitiés du moment, pourrait exiger un relâchement de notre effort maritime». Enfim, — et l'argument est de poids au moment où les problèmes éthiopiens se font jour — si une convention militaire franco-italienne ne se concevait que dirigée contre l'Allemagne, une convention navale pourrait apparaître, aux yeux des Britanniques, comme une pression dirigée contre l'Angleterre.

En fait le déclenchement de la guerre en Afrique orientale va mettre un terme à cette ébauche de rapprochement, bien que Rome attende le 17 décembre 1938

pour dénoncer formellement les accords franco-italiens de janvier 1935. Mais l'amélioration des relations avec l'Italie aura permis, face au réarmement allemand, de redistribuer les forces navales françaises, en renforçant la 2ème escadre de Brest (qui passe de 26 à 43 bâtiments de combat) par des bâtiments neufs mais aussi par des prélèvements sur la 1ère escadre de Toulon.

C'est cette même crise italo-éthiopienne qui offre une deuxième voie d'alliance en ouvrant des perspectives d'accords, cette fois avec la Grande-Bretagne et, ce qui est le plus important, sur la demande de la Royal Navy. celle-ci découvre en effet que, malgré le soutien de 51 nations unanimes à condamner l'Italie et à la sanctionner, et un déploiement naval sans précédent en Méditerranée elle n'est plus apte, à imposer son autorité.

En effet, désireuse de dissuader l'Italie, la Grande-Bretagne, à l'été 1935, renforce la Mediterranean Fleet, déployée principalement en zone orientale, par la Home Fleet toute entière, qui rallie la zone Gibraltar.

En septembre 1935, parce qu'une réaction brutale italienne est toujours possible, la Royal Navy demande à la Marine française si, au cas où elle serait amenée à recourir à la force, elle pourra compter sur l'assistance de la Marine nationale et sur l'usage de es arsenaux. Soucieuse de ne pas s'aliéner la Navy face au réarmement allemand qui se profile, l'accord est donné le 26 octobre. En cas d'hostilités, la Marine française fixera par sa présence les forces italiennes déployées dans le bassin occidental et la Royal Navy pourra disposer de nos ports du Sud pour sa logistique, mais en aucun cas comme bases d'opérations. Mais, pour faire bonne mesure et ne pas trop compromettre nos relations avec les Italiens, nous incitons les Britanniques à alléger leur dispositif en Méditerranée.

Malgré le ressentiment et la méfiance suscitée par l'accord naval anglo-allemand du 18 juin 1935, dont elle n'a pas été prévenue, la Marine française est convaincue de la nécessité de conclure avec la Marine britannique un accord semblable à celui de 1913. Elle aurait souhaité que celui récemment conclu en octobre eût une portée plus générale et s'applique à tout agresseur «membre ou non de la S.D.N.», de façon à bien désigner l'Allemagne qui venait de quitter l'organisation internationale. Mais Londres, qui n'a pas à l'égard de l'Allemagne les mêmes inquiétudes que Paris, maintient son subtil distinguo entre «un acte positif d'agression» (qui vise l'Italie) et «un acte consistant à ne pas exécuter les termes d'un traité» (réarmement allemand). Il apparaît vite que cet accord n'est qu'un accord de circonstance visant uniquement l'Italie que pourtant, jusqu'à présent, l'Angleterre avait toujours soutenu contre nous [4].

En décembre 1935, la France décide de dénoncer le traité de Washington [5]. L'E.M.G. fait alors le point dans une note intitulée «la situation navale en juin 1936 envisagée du point de vue français» signée par l'amiral Durand-Viel. Ce document constate que la politique navale britannique est entièrement dominée par le conflit qui l'oppose à l'Italie et que, soucieuse de renforcer sa position politique et stratégique, la Grande-Bretagne ne pourra plus se passer de «l'appui d'une des puissances navale méditerranéenne de premier ordre».

Sans doute, poursuit l'Amiral Durand-Viel, pourrait-on raisonnablement étudier, pour la Méditerranée et en vue d'une négociation rapide, un pacte qui serait limité aux trois puissances navales ayant des responsabilités exceptionnelles dans cette mer. Toutefois, si la tension anglo-italienne devait durer, il faudrait concevoir un pacte qui serait conclu en dehors de Rome, donc contre elle. Mais la France n'a pas intérêt à faciliter la constitution d'un bloc anti italien, car la conséquence logique en serait la recherche d'une entente plus étroite entre Rome et Berlin. Et le C.E.M.G. de conclure: «Récemment encore l'Angleterre sollicitait notre appui; aujourd'hui, l'Italie semble désireuse de maintenir avec la France l'entente scellée par les accords de janvier 1935. Nous demeurons à même de jouer un rôle important de conciliation et d'arbitrage. ... Nous pouvons espérer voir la Marine italienne, qui, jusqu'à ces dernières années, avait été notre adversaire le plus probable, observer la neutralité dans un conflit où notre pays se trouverait impliqué. ... Par contre l'Allemagne demeure nettement hostile et, du point de vue naval, la situation est d'autant plus préoccupante que la tension franco-allemande consécutive au coup de force du 7 mars a coïncidé avec l'accroissement rapide de la Marine du Reich». L'E.M.G. prévoit que celle-ci possédera, à l'horizon 1941, une flotte de 427 000 tonnes qui lui autorise l'accord naval anglo-allemand de juin 1935. En conséquence la France sera donc contrainte de se doter de 750 000 t. de bâtiments de combat.

Pour le C.E.M.G., les programmes ambitieux correspondants doivent être adoptés et menés leur terme[6], d'une part pour faire face aux adversaires éventuels, mais également et surtout parce que d'une Marine française puissante dépend un accord durable avec la Royal Navy. Il écrit:

> «... Si l'Amirauté suit avec attention nos programmes et cherche à se renseigner sur la valeur effective de notre flotte, c'est moins en vue de supputer les risques éventuels d'un conflit naval franco-anglais que pour mesurer la valeur exacte de l'appui qu'elle pourra trouver auprès de nous. C'est donc uniquement dans la mesure où notre pays pourra lui apporter une aide efficace sur mer que l'Angleterre sera portée à l'avenir, à se rapprocher de la France».

Il s'agit là d'un retournement de tendance complet à l'égard de la Grande-Bretagne. Nous sommes loin de la note élaborée en 1932 par le 2ème bureau de la Marine à la veille de la conférence du désarmement qui constate que, malgré la fraternité d'armes de 14-18:

> «La France est redevenue, aux yeux de l'Amirauté britannique, aux yeux du foreign office et du gouvernement royal, l'adversaire potentiel le plus dangereux... préoccupations (qui) se traduisent par l'opposition constante de l'Angleterre aux efforts de reconstruction de la flotte française depuis 1920».

Cette constatation s'appuie notamment sur le fait que, en 1928, «les manoeuvres de la flotte britannique toute entière s'effectuaient entre Malte et les atterrages Gibraltar sur le thème de la rupture des communications françaises entre la métropole et l'Afrique du Nord, puis sur celui d'une occupation de la Tunisie réalisée avec le concours des troupes alliées dans un débarquement couronné de succès» et que «la diplomatie britannique s'est appliquée à entretenir l'opposition entre la France et l'Italie afin d'écarter toute possibilité d'une alliance dangereuse pour l'emprise anglaise en Méditerranée».

Désormais, à partir de 1936, ces réticences à l'égard de la Grande-Bretagne n'auront plus cours. Il s'agit pour la Marine française d'avoir à l'égard de la Royal Navy une attitude constructive. La recherche, face à l'Allemagne et tout en ménageant l'Italie, d'un accord naval global franco-anglais constitue désormais le fondement de la politique navale française. L'E.M.G. reste cependant conscient que même si l'Allemagne agit seule, il faudra maintenir en Méditerranée une force navale respectable en raison de la seule présence de la flotte italienne dont l'attitude reste incertaine. La changement de Chef d'Etat-major Général qui intervient le 1er janvier 1937 (l'Amiral Durand-Viel est remplacé par l'Amiral Darlan) ne modifiera rien, le nouveau titulaire ayant été associé de très près à cette réflexion dans ses fonctions précédentes (Chef du cabinet militaire du Ministre).

Contrairement à une idée reçue qui voudrait que la Marine française se soit développée au détriment de l'Armée de terre, l'ambitieux programme naval des cinq dernières anneés de paix reçoit — une fois n'est pas coutume — l'appui total des instances supérieures de l'Armée. En effet, les conceptions stratégiques du Général Gamelin, Chef d'Etat-Major de la Défense national, rejoignent les préoccupations de la Marine en faisant jouer à la Méditerranée, y compris au bassin oriental, un rôle essentiel. Le Général Gamelin estime en avril 1936, immédiatement après la remilitarisation de la Rhénanie, que si nos alliés de l'Europe subissaient une agression, il lui serait difficile de les secourir en contre attaquant directement l'armée allemande, faute de moyens «capables de détruire, en temps utile, les ouvrages édifiés sur notre frontière». Il suggère donc l'étude d'une manoeuvre de débordement par le Sud de l'Europe, du même type que celle de Salonique en 1915, mais avec plus d'ampleur. L'Amiral Darlan fera sienne cette conception.

Pour ce qui concerne l'accord naval franco-anglais recherché, la guerre d'Espagne, qui éclate en juillet, offrira à nouveau plusieurs occasions de contacts et d'entretiens d'Etat-Majors, visant à formaliser une collaboration entre les deux marines, notamment en Méditerranée.

En effet, l'E.M.G. s'inquiète, dès août 1936, du nombre élevé de bâtiments allemands et italiens croisant sur les côtes d'Espagne au motif de protéger leurs ressortissants et de sauvegarder leurs intérêts. Des informations laissent entendre que l'Italie aurait des vues sur les Baléares et l'Allemagne sur les Canaries. Les Britanniques font preuve de scepticisme à l'égard de ces informations. Une visite de l'Amiral

Darla, en août 1936, ne les convaint pas. Et bien que les forces navales françaises et britanniques coopèrent sur les côtes espagnoles, ce n'est pas dans le cadre précis d'un accord bilatéral mais dans celui de l'accord international de «non intervention».

Les nombreux torpillages commis en Méditerranée, et surtout l'attaque manquée d'un destroyer britannique, émeuvent davantage l'Amirauté britannique. Bien que l'arrangement de Nyon, qui répartit les zones de responsabilités maritimes en Méditerranée, soit complété par des accords techniques, cette coopération reste, une fois encore, parfaitement occasionnelle et sans portée générale. Cependant, les relations amicales qui se sont instaurées entre les commandants en Chef en Méditerranée, entre les commandants des forcés navales agissant en limite de zones, l'accoutumance à l'échange de renseignements et l'emploi de procédés concertés de transmissions, préparent, si l'Amiral Durand-Viel a vu juste, une future alliance franco-britannique. Mais il faudra pour cela que la Grande-Bretagne, prenant enfin conscience du danger réel que représent l'Allemagne, mette fin à sa politique d'apaisement et de concession à l'egard du IIIè Reich.

Malgré l'Anschluss, malgré la crise de Munich, il faudra attendre le «coup de Prague», en mars 1939, alors que la tension grandit entre la France et l'Italie, pour que la Grande-Bretagne reconsidère sa position vis-à-vis de l'Allemagne. Les entretiens d'Etat-Majors entre les deux marines peuvent donc se dérouler en avril et mai et, même s'il reste encore beaucoup à faire dans la mise au point des mesures de détail, trouvent leur conclusion formelle dans l'accord du 8 août 1939. La Grande-Bretagne assurera la responsabilité générale des opérations en Atlantique [7] en mer du Nord et en Méditerranée orientale. La France se réserve celle des opérations en Méditerranée occidentale, où la base de Mers el-Kébir, plus éloignée de l'aviation italienne que Toulon et Bizerte, est en cours de construction.

Cependant, sans attendre, l'Amiral Darlan, Chef d'Etat-Major général de la Marine donne le 3 août, lors d'une réunion très restreinte [8], des directives générales pour la guerre maritime. Reprenant à son compte le concept de la stratégie périphérique préconisée en avril 1936 par le Général Gamelin, il attribue à la Méditerranée le rôle majeur dans le conflit qui se prépare, notamment pour interdire à l'Axe de prendre pied dans les Balkans.

Vis-à-vis de l'Italie, la France ne prendra pas l'initiative des opérations. Elle sera cependant parée à contre-attaquer instantanément et énergiquement dès la première agression italienne.

En ce qui concerne l'Allemagne, qui constitue l'ennemi principal, Darlan fonde ses directives sur le fait que vouloir l'atteindre par le Nord serait impraticable, alors qu'au contraire, la Méditerranée permet des communications plus aisées avec les Alliés de l'Est. «C'est donc en Méditerranée, et même en Méditerranée centrale, qu'il faut agir: les autres théâtres sont secondaires» conclut-il.

Ainsi, pendant cette période de «l'entre deux guerres» que Foch prévoyait de façon prophétique comme devant être un armistice de 20 ans, la politique de

défense de la France a été entièrement dominée par l'obsession de l'Allemagne. Cependant, en face d'une Italie soumise à un régime fasciste expansonniste, la Méditerranée aura occupé une place de premier plan dans la politique navale française.

La Marine française dispose à la déclaration de guerre de 575 000 tonnes de bâtiments modernes en service et de 170 000 tonnes en construction. Cette flotte, reconstruite avec détermination, pragmatisme et cohérence grâce à l'action de grands ministres et de chefs d'Etat-major de valeur, constitue certes un superbe instrument mais ne répond pas à l'objectif poursuivi d'une Marine française supérieure aux Marines allemande et italienne réunies. En 1939, la Flotte française en service est à peine supérieure à la Marine italienne. La stratégie méditerranéenne que la France envisage n'est possible que grâce à l'accord naval franco-anglais conclus in extremis, après 15 ans de méfiance à l'égard de la politique britannique.

Mais la conception stratégique et les projets méditerranéens du Chef de la Marine française qui en découlaient, supposaient d'une part une guerre longue et d'autre part une entrée en guerre immédiate de l'Italie: la non-belligérance de cette dernière jusqu'en juin 1940 et la situation sur le Front de France à ce moment-la devaient complètement modifier la donne.

NOTE

(1) «Un peuple de quarante cinq millions d'âmes n'est vraiment libre qu'à condition d'avoir un libre accès à l'océan» Mussolini - discours du 10 juin 1940 annonçant l'entrée de l'Italie dans la guerre.

(2) Deux mois après la signature du traité de Washington, le Parlement français vote le 18 avril 1922 une tranche navale de 81 000 t., comprenant 1 P.A. - 3 croiseurs légers - 6 contre-torpilleurs - 12 torpilleurs - 11 sous-marins.

(3) Croiseurs, contre-torpilleurs, torpilleurs et sous-marins.

(4) «Si, il y a six mois ou un an, je m'étais permis en tant que First sea Lord de dire à mon gouvernement qu'il y avait lieu de préparer un conflit armé avec l'Italie, je me serais fait taxer d'insensé», confiant le 30 octobre 1935 l'Amiral Chatfield à l'Amiral Decoux.

(5) En janvier 1934, le vice-amiral Darlan, alors chef de Cabinet du Ministre avait adressé à ce dernier un réquisitoire contre ce traité.

(6) La déclaration de guerre ne permettra pas de les mener à bonne fin.

(7) A la demande des Britanniques, la «Force de Raid», composée des croiseurs de bataille *Dunkerque* et *Strasbourg*, d'une division de croiseurs et des contre-torpilleurs les plus récents, restait cependant en Atlantique pour y opérer avec la Royal Navy.

(8) Dont le procès-verbal est conservé au Service historique de la Marine.

THE MEDITERRANEAN, THE NAVAL STRATEGIES OF THE MAJOR POWERS, AND THE SPANISH CIVIL WAR, 1936-1939

WILLARD C. FRANK

In the 1930s the mediterranean was the crossroads of the world, linking continents and oceans, conflicting European and restive colonial peoples. In this complex sea the paths of the major powers crossed as they reached to realms beyond, while their naval bases encroached on each other's domains. The geography was itself fraught with potential conflict, even as the lure of destiny made war for survival the strongest currency of the era. Within the region's complexities and tensions erupted civil war in Spain, whose salient strategic position and weakened condition both drew in the competing powers and affected their political and strategic calculations. The compounded stresses of geography, great-power politics, and the Spanish Civil War tested the European system to the maximum.

By early 1936, the unlikely coalition laboriously being forged by a weakened France to contain the explosive dynamics of Nazi Germany – including wary Britain, Fascist Italy, quarreling Eastern European states, and the unstable Soviet Union – had cracked under the weight of its contradictions and the hostilities occasioned by the Ethiopian crisis. Newly isolated, Italy found a possible ally in the dangerous but welcoming Germany, but yet kept its lines open to France and Britain. Britain, frightened of Germany but suspicious of France, remained unaligned as it sought to make accommodations with potential enemies. Hitler took advantage of European disunity to remilitarize the Rhineland, driving Belgium into neutrality. Meanwhile, militarist Japan loomed in the Far East[1].

In this unstable world of complex and extensive but uncertain interests and challenges, clarity, coherence, and decision in strategic direction eluded naval planners. Italy's Mussolini dreamed of forging a new Roman Empire, but pursued changing and contradictory instincts on how to chart his way among the other powers and in what direction to expand. Italy held a fairly strong defensive position in the Alps and the Central Mediterranean[2], but was militarily and economically weak and dependent on maritime trade from beyond the Mediterranean. Italian ambition sharply clashed against the interests of stronger France and Britain, whose navies controlled the Western and Eastern basins, yet Italy did not relish facing even one major enemy alone, and certainly not for a protracted war. Further, Italian naval leaders, despite a coherent fleet, lacked confidence in confronting British fighting spirit and tradition[3]. Italian admirals remained strategically adrift...

while military means lagged behind expansionist ends, hoping to put off the day of reckoning until massive new construction might better undergird imperial aspirations [4].

France, facing the threatening behemoth of Nazi Germany in the northeast, developed a strategy of a long defensive war of attrition, for which reinforcement and supply from French North and West Africa, by Atlantic or Mediterranean routes, were critical. General Gamelin hoped to restore strategic maneuver to outflank Germany to the south and east via Italy and eastern allies [5]. By June 1936 the Italian link in this scheme, which looked so promising just a year before, had been thrown into serious doubt by the Ethiopian and Rhineland crises, the coming into power in France of the anti-Fascist Popular Front, traditional Franco-Italian naval rivalry, and Mussolini's ambitions. Thus by mid-1936 France faced a second danger in the Mediterranean. The French navy held an edge over the Italian, but a likely stalemate on the Corsica-Sardinia-Sicily line blocked Gamelin's eastern strategy by sea as by land. The navy, in any case, focused on convoy protection, especially in the Atlantic. Further, as dangers multiplied, so dependence on unreliable Britain deepened [6]. France, therefore, also found itself in political and strategic quandaries.

In 1936, Britain, cautiously unaligned, indulged Hitler and Mussolini to provide security in Europe, while the fleet faced the Far East. British leaders viewed the Japanese Navy as their greatest maritime threat and were prepared to abandon the Mediterranean, Britain's principal but most vulnerable artery, in order to send the bulk of the fleet to Singapore. Given the priority assigned Far Eastern over Mediterranean threats and with the state of British disarmament in 1936, there seemed no other remedy, despite the slowness of the Cape route and the likely adverse effect on British influence in Egypt and the Near Eastern mandates. Yet European storm clouds began to raise the specter of a three-front war, for which Britain was totally unprepared. Therefore, Britain became increasingly dependent on France, which British leaders were very loathe to admit [7].

Germany, in the early stages of rearmament, began to think beyond defensive strategies. By 1936 German naval strategy against prime adversary France centered on disrupting Atlantic and Mediterranean communications, including by a new generation of U-boats [8]. This strategic direction, clear and coherent, served until 1945.

In this fluid situation exploded he Spanish Civil War in July 1936, just as the League of Nations abandoned sanctions over Ethiopia and the concentrated British naval power in Alexandria was dispersing to return to peacetime routine. Tension in the Mediterranean quickly shifted from East to West.

The strategic geography of Spain had long absorbed the attention of naval staffs and writers. Iberia divided French naval forces. Bases in the Peninsula, Spanish Morocco, the Balearics, and the Canaries were poised to interdict French Mediterranean and Atlantic strategic routes and the heavily-travelled Atlantic-Mediterranean passage. Thus it was in the interest of the other powers to maintain a weak and

compliant Spain, or to find ways to extend or defend their interests by taking advantage of Spain's geographic position [9].

The Spanish war therefore became a magnet that drew in all the European powers. Hitler and Mussolini early and separately came to the political and military aid of General Franco's Nationalist rebels to gain leverage in a Francoist Spain, outflank France, and defeat Bolshevism. With the failure of a quick success against the Popular Front Spanish Republic and driven by their ambitions, Mussolini escalated Italian intervention to gain the military victory and to position himself for the breakout of Italian power into the Atlantic world. Hitler, on the other hand, restricted his aid while encouraging Mussolini, in order to promote a major clash there among other powers as a diversion from his rearmament and ambitions in Central Europe. Mussolini, who fancied himself as being so politically astute that he could manipulate Hitler, thus played into Hitler's hands as Italy weakened itself in a seemingly endless war in Spain. Léon Blum of France at first despatched aid to a kindred Popular Front in Madrid, but backed off a commitment for fear of domestic polarization and diplomatic isolation from Britain. The Soviet Union then took up the slack to ship military aid to the Spanish Republic to prevent a Fascist victory, bolster French will, and form an anti-Fascist political front. The effect was to protract the Spanish war for two and a half years, while Europe slid ever more steeply toward war [10].

Politically Italy and Germany cooperated closely over Spanish issues, forging the Axis and contributing to the polarization of Europe. Yet in Spain they fought separate parallel wars that mirrored their strategic and operational proclivities and exposed their lack of operational integration.

The Axis aero-naval war concentrated on the control of maritime communications. Italy firmly transformed Mallorca in the Balearics into a major operating base for war on Soviet and Spanish Republican shipping, just as Mussolini wished to use it in a war against France, athwart whose Mediterranean strategic routes the Balearics lay [11]. Both Italy and Germany utilized clandestine submarine warfare against shipping, Italy periodically from November 1936 until February 1938, and Germany in November and December 1936. Neither paid the least attention to the traditional law of capture at sea enshrined in the Submarine Protocol that they had just signed. Italian submarines operating from Italian, and later Spanish, bases preyed upon shipping in the western Mediterranean, the Sicilian Channel, and the Aegean, much as they anticipated doing in a major war [12]. New German U-boats of the VIIA type slipped into the Mediterranean, waged war along Spanish sea lanes and off its Mediterranean ports, and returned to Germany without discovery or refueling, just as the type had been designed to do against French communications in these very waters [13]. Even after Germany abandoned secret submarine warfare in December 1936 as being too politically risky, U-boats continued to make constant cruises to Spanish seas, from which they were ready to operate either against the Spanish Republic or, in the case of a European conflict, against

France and Britain. Three such U-boats stood ready for war in Spanish waters during the tense days of the Czech crisis in September 1938 [14]. Throughout the Spanish war, U-boats were supported by German supply ships in Spanish harbors, just as they secretly would be supplied and repaired in Vigo for war missions in 1940-42 [15].

In addition, Italian air and rapid surface forces bombarded Spanish ports, engaged in sustained reconnaissance operations, and preyed on shipping along Mediterranean routes, especially in the Sicilian Channel and off the Tunisian coast. German pocket battleships and other surface warships spent extended sojourns in Spanish waters where they were refueled and reprovisioned by prepositioned supply ships. Their crews, acclimated to long cruises in distant waters, became more prepared for extended commerce war. The pocket battleship *Deutschland*, for example, was poised in Spanish waters during the 1938 Czech crisis to slip into the fastness of the Atlantic should war come [16].

Spanish Civil War conditions masked problems that remained unrecognized. Italian and German submarine operations were not as effective as naval leaders had expected, but they blamed restrictive rules of engagement rather than defective torpedoes and tactics, which came to plague them again in the Second World War [17]. Italo-German division of naval responsibility by zones or hours of operations, as also with the extent of air-naval cooperation, seemed sufficient for the circumstances of the Spanish War, and nothing was done to achieve closer operational cooperation when the far-greater challenge of the Second World War disclosed their ineffectiveness.

French and British political and naval cooperation grew ever closer in the Spanish war from evacuation efforts early in the war, through anti-contraband patrols starting in April 1937, and culminating in the Nyon anti-submarine patrols, which successfully kept "pirate" Italian submarines at bay, beginning in September 1937. After years of constant British rebuff whenever French military leaders attempted to secure British cooperation in coordinating strategies, this naval cooperation was a welcome sign and presaged the strategic coordination to which Britain finally agreed in 1939 [18].

The Spanish Civil War complicated the strategic equations of the maritime powers. To strategic planners, it seemed highly probable that Francoist Spain, which all correctly assumed would win the Civil War, would either join the Axis as a belligerent, allow Axis forces to operate from Spanish bases, or find its strategic sites quickly occupied by the enemy. Spain and the Western Mediterranean, therefore, prominently figured in their calculations.

Mussolini, a major player in the Spanish war and disdaining the perceived flabbiness of French and British will, announced to the Fascist Grand Council in February 1939 his design to smash the French and British "bars" and "guards" that blocked his way out of his Mediterranean "prison" and into the oceanic world. This required all the strategic advantage he could assemble, including retaining

or securing Spanish bases, which Mussolini assured Goering in April that he would do. France, Goering warned, would quickly occupy the Balearics if Italy did not. Two months later, Admiral Raeder also prodded Admiral Cavagnari in the same terms [19]. Yet, in the end Mussolini, despite his boasts, resisted the pressures to force on his Spanish allies Italian strategic positions for a European war.

German war planners, too, coveted Spanish bases for German submarines and surface raiders. The influential Heye Memorandum of 25 October 1938 expressed the "decisive advantage" Italian and Spanish bases would present for German commerce war. It would be best for these states to be active belligerents, but even a neutral Spain might "make a secret agreement officially to provide Germany with a wartime base" [20]. This came to pass in the secret German submarine use of Vigo in the coming war.

French strategic planners for good reason took the threat of a hostile use of Spanish bases very seriously, for that would greatly imperil both the Atlantic and Mediterranean strategic routes and virtually prevent the concentration of the Atlantic and Mediterranean squadrons. Periodic scares of Germans occupying Spanish Morocco or of an Italian invasion of Menorca kept French nerves on edge and minds alert [21]. The Mediterranean had to remain a top strategic priority, but uncertainty about Spain produced a corresponding uncertainty in French strategic direction in the Mediterranean. In the event of a three-front war with Spain as an enemy, French forces could harass Spanish coasts while the main fleet fought Italy for the command of the Western basin, or, alternatively, land in the Balearics, Spanish Morocco, and the Canaries, while remaining on the defensive on land fronts and along the Corsica-Sardinia line. If Spain could be kept neutral and Britain were an ally, France could mount a major offensive against Italy, including landings on Sardinia and Sicily to reopen Mediterranean routes, or remove shipping from the Western Mediterranean while combined British and French forces landed at Salonika to link up with Eastern allies. Spain thus greatly reduced the chance of implementing Gamelin's and Darlan's preferred strategic direction in the Mediterranean toward the East [22].

Of course, any French maritime offensive in the Eastern Mediterranean would require the close cooperation of Britain. From early in the Spanish Civil War, France sought close political and military ties with Britain to check attempts of Italy and Germany to take advantage of the Spanish problem to weaken French and British security. Britain, with the eyes of its admirals set on Japan and its statesmen laboring not to antagonize the dictators, rebuffed every French overture. Rather, Britain relied for security in the Western Mediterranean on Italian promises to respect the status quo. Only in 1939 did Britain awake to the necessity of joint resistance. Anglo-French military staffs finally developed an embryonic coalition strategy, in which, barring an attack by Japan, the Mediterranean would be the theater of the first allied offensive. Yet strategic direction in the Mediterranean remained uncertain, the plan calling for an invasion of Spanish Morocco if Spain were involved [23].

When war come, exhausted Spain remained a non-belligerent while Franco worried about a possible French invasion. Yet, Admiral Canaris boasted of gaining a Spanish promise of the use of Spanish Atlantic and Mediterranean ports by German warships (24). Further, Franco did allow German U-boats secretly to operate from Vigo, while Italian deceptive forces operated in Algeciras Bay. Prewar plans to occupy strategic sites in Spain as opportunity beckoned or enemy action dictated were never realized. However, geography, great-power politics, and the Spanish cauldron produced an explosive mixture Throughout the Spanish War and into the Second World War. In the years before the collapse of France and the Italian entry into war in 1940, Mussolini withstood pressures to present France with a casus belli in Spain, and so a European war did not begin in the Mediterranean as Hitler had hoped.

NOTES

(1) This, and similar characterizations, derive from numerous sources.

(2) See, for example, Giuseppe Fioravanzo, "Geografia e strategia", *Rivista Marittima 90* (March 1956), 282-291; Raoul Castex, *Théories strategiques*, vol. 3 (Paris, 1931), 151-155.

(3) Chief of staff Badoglio reported that the navy "lacks an aggressive sense". Lucio Ceva *Le forze armate* (Turin, 1981), 609. See also German comments in *Documents on German Foreign Policy* [hereafter DGFP], ser. D, vol. 6 (Washington, 1956), 1125.

(4) For Italian naval programs, see Fortunato Minniti, "Il problema degli armamenti nella preparazione militare italiana dal 1935 al 1943", *Storia contemporanea* 9, (February 1978), 41-50.

(5) Nicole Jordan, "The Cut-Price War on the Peripheries: The French General Staff, the Rhineland, and Czechoslovakia", in *Paths to War: New Essays on the Origins of the Second World War,* ed. Robert Boyce and Esmonde M. Robertson (New York, 1989), 128-166.

(6) Philippe Masson, "Le Redressement de la Marine française pendant l'Entre-deux-guerres", in *Les Armées espagnoles et françaises: Modernisation et réforme entre les deux Guerres Mondiales*, ed. Jean-Pierre Étienvre (Madrid, 1989), 149-162; and "La marine française de la crise de mars 1936", in *La France et l'Allemagne, 1932-1936* (Paris, 1980), 333-337.

(7) See especially N.H. Gibbs, *Grand Strategy*, vol. 1 *Rearmament Policy* (London, 1976), 332-335, 375-380, 409-420, 607-611.

(8) See Michael Salewski, *Die deutsche Seekriegsleitung, 1935-1945,* vol. 1 (Frankfurt am Main, 1970), 20-33; and Erich Raeder, "Vorläufige Kampfanweisungen f. d. Kriegsmarine", 27 May 1936, summarized in Robert Harold Buchanan, "The Era of Erich Raeder, 1894-1943" (unpub. Ph.D. diss., Univ. of Colorado, 1980), 227-228.

(9) See extensive commentary through the 1920s and 1930s in such journals as *Moniteur de la Flotte, Le Yacht, Revue des Deux Mondes, Rivista Marittima, Nuova Antologia, Echi e Commenti, Naval and Military Record, Rusi Journal, Marine Rundschau,* and *Revista General de Marina.*

(10) I have treated the motives of the powers in Spain in "The Spanish Civil War and the Coming of the Second World War", *The International History Review* 9 (August 1987), 375-400.

(11) Franco Bargoni, *L'impegno navale italiano durante la Guerra Civile Spagnola (1936-1939)* (Rome, 1922), 57-65, 87-97, 193-195; Josep Massot i Muntaner, *La guerra civil a Mallorca* (Montserrat, 1976), 233-302.

(12) Bargoni, *L'impegno navale italiano*, 131-144, 195-210, 280-294, 303-317, 330-343; "Relazione sul contributo dei sommergibili alle O.M.S.", 11 May 1937; "Rapporto sull'attività dei sommergibili dal 5 agosto 1937 al 12 settembre 1937 XV"; "Rapporto sulla missione effettuata in qualità di ufficiale di collegamento tra la Missione Navale Italiana e l'Alto Comando delle forze nazionali spagnuole", 24 September 1937-20 February 1938, cartelle 3098, 3068, 2874, Ufficio Storico della Marina Militare [hereafter USMM], Rome.

(13) See my "German Clandestine Submarine Warfare in the Spanish Civil War , 1936", in *New Interpretations in Naval History: Selected Papers from the Ninth Naval History Symposium*, ed. William R. Roberts and Jack Sweetman (Annapolis, 1991), 107-123. The relevant documents are in "'Ursula': Zusammenarbeit zwischen der deutschen und der italienischen Marine bezüglich der Tätigkeit der Unterseeboote an der spanischen Mittelmeerküsten", 2 November-21 December 1936, RM 20/899, Bundesarchiv-Militärarchiv, Freiburg i. Br. [hereafter BA-MA].

(14) "Der Einsatz der deutschen Kriegsschiffe im Spanischen Bürgerkriege, 1936 bis 1938/39", RM 20/1495, BA-MA.

(15) Charles B. Burdick, "'Moro': The Resupply of German Submarines in Spain, 1939-1942", *Central European History 3* (September 1970), 256-284.

(16) Bargoni, *L'impegno navale italiano*, 185-186, 294-303; "Der Einsatz der deutschen Kriegsschiffe", RM 20/1495, BA-MA.

(17) The extensive failures of Italian torpedo runs are reported in "Relazione sul contributo dei sommergibili alle O.M.S."; and "Rapporti operazioni sommergibili", August-September 1937, c. 3098, 2841, USMM. German commanders reported the same in "Ursula", RM 20/899, BA-MA. See also Cajus Bekker [pseud. of Hans Dieter Berenbrek], *Hitler's Naval War* (Garden City, 1974), 119-138; and Eberhard Rössler, *Die Torpedos der deutschen U-boote: Enwickung, Herstellung und Eigenschaften der deutschen Marine-Torpedos* (Herford, 1984), 55-82.

(18) See my "International Efforts at Sea to Contain the Spanish Civil War, 1936-1939", in *Maintien de la paix de 1815 à aujourdhui: Colloque de la Commission internationale d'historie militaire* (Québec, 1995), 184-197.

(19) On the Italian coveting of the Balearics and Spanish bases, see Mussolini-Ribbentrop talks, 6 November 1937, in Galeazzo Ciano, *Ciano's Diplomatic Papers* (London, 1948), 144-145; Mussolini's design to "march to the ocean" in Gerhard Schreiber, *Revisionismus und Weltmachtstreben: Marineführung und deutsch-italienische Beziehungen, 1919-1944* (Stuttgart, 1978), 151-152; Mussolini-Goering talks, 16 April 1939, *DGFP, D, 6: 261*; Raeder-Cavagnari talks, 20-21 June 1939, *Ibid.*, 1121-1127, and *I documenti diplomatici italiani* [hereafter DDI], 8th ser., vol. 13 (Rome, 1953), 430-444; Erwin Jaenecke, "Erinnerungen aus dem spanischen Bürgerkrieg", 2 April 1946, pp. 3-4, German Air Force Monograph Project G/I/1b, USAF Historical Research Center, Maxwell Air Force Base; "Rapporto di Missione del Contrammiraglio Ferretti", 3 October 1936-22 November 1938, c. 2930, USMM; and Dino Grandi, *Il mio paese: Ricordi autobiografici* (Bologna, 1985), 421-426. The closest approximation to a true Italian naval war plan is DG10/A2 of November 1938. See Ufficio Storico della Marina Militare, *La marina italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, vol. 21: *L'organizzazione della marina durante il conflitto*, ed. Giuseppe Fioravanzo (Rome, 1972), 1: 316-320.

(20) Heye Denkschrift in Salewski, *Die deutsche Seekriegsleitung*, 3:43-44; Schreiber, *Revisionismus und Weltmachtstreben*, 145-146.

(21) See for example, a Moroccan scare of January 1937 in *Documents diplomatiques français, 1932-1939*, 2d ser., vol. 4 (Paris, 1967), 417; and a Balearics scare of October 1937 in *Documents on British Foreign Policy, 1919-1939*, 2d ser., vol. 19 (London, 1982), 382.

(22) See war plan studies 49 EMG-SE of 5 June 1937, 78 EMG-SE of 16 July 1937, 82 EMG-SE of 29 July 1937, and 149 EMG-SE of 24 November 1937, 1 BB^2 207, 170, Service Historique de la Marine, Vincennes; and René Sabatier de Lachadenède, *La Marine française el la guerre civile d'Espagne, 1936-1939* (Vincennes, 1993), 87-95, 177-181, 305-309, 335-338, 351-352.

(23) *Les conversations franco-britaniques d'État-Major (1935-1939), ed. M. A. Reussner ({Paris}, 1969), 236-239; Gibbs, Grand Strategy*, 1: 409-431, 627-641, 653-680; Stephen Roskill, *Naval Policy between the Wars*, vol. 2: *The period of Reluctant Rearmament, 1930-1939* (London, 1976), 416-485.

(24) Lais to Cavagnari, 22 July 1939, DDI, 8th, 12: 485-486.

ATHENS IN THE 5th CENTURY B.C. THE REPUBLIC OF VENICE IN 1479 A.D. ERRORS IN POLITICO MILITARY STRATEGY

ODYSSEUS N. KAPETOS

In the past, before the discovery of the New World, two great powers were similar in fundamental ways, the Periclean Athens and the Venetian Republic.

They were first-rate military powers, commercial and polically open entities that relied heavily upon their navies and seaborne trade.

They were commercial powers, maritime powers, maintaining first-class navies and looking overseas for prosperity and security; military powers by virtue of armed forces drawing upon great wealth and exerting direct or indirect influence over foreign countries.

Also, they were open (even if not, by the most exacting modern definition, democratic) - to public debate, and to new ideas.

The dominance of each of the two came to an end in a major war fought against a land power.

Athens

Four factors stand out in the failure of athenian strategy in the 5th century B.C.

Mistreatment of allies
an imprudent and disastrous campaign in Sicily
a chronic lack of adequate ground forces
diplomatic policies that brought the Persian expelled from Greece in 479 B.C., back into Hellenic politics.

Athens and the Allies

Among the most serious failures was the treatment of allies. The Delian League, which Athens headed, started out well enough; it was a voluntary organization, its members invited Athens to be the leader, and the alliance was quite effective against the threat of Persian hegemony. But it gradually became less a collective security coalition than a vehicle of Athenian domination. When member states attempted to dissolve their ties to the league, Athens responded with brutal force. The League's treasury, originally on the island of Delos, was moved to Athens in 453 B.C.

The move made the treasury safe from Persian attack but also, gave Athens complete control of the League's finances.

Certainly, some of the Greek allies found Athenian democracy attractive and considered Athenian power necessary to peace and stability. Some recognized the fairness of Athen's judicial system and the economic advantages of a single monetary standard, and some found tribute a small price for Athenian protection. But for others, the presence of Athenian garrisons was sign of their loss of freedom and autonomy.

In sum, Athen's allies were not only a source of strength but also an Achilles' heel. Thus the city had not only to fight the enemy but to keep many of its own allies in line by force. As long as Athens could do both, it would survive; but any misstep that might seriously, even if temporarily, damage the fleet or the army would invite the allies to break away, leaving Athens alone.

Indeed, this was to be the conseguence of the Sicilian expedition during the Peloponnesian War, fought from 431 B.C. until 404 B.C. against a Spartan-led alliance.

The Campaign in Sicily

The policy of Pericles as the Peloponnesian war began was one of patience and consolidation. He stressed Athens advantage in seapower and chose not to engage the enemy in land battles.

Pericles knew too, that an Athenian defeat would encourage allies to defect. Neither would Pericles support operations very far from home.

His strategy, was, to exhaust the enemy, attacking the Peloponnesian allies by sea.

The strategy worked, but Pericles died in 429 B.C. For Athens the loss was tragic. It was left to the politici an and general Nicias to counsel prudence.

Yet when the opportunity arose to launch an attack on Syracuse, the ambitious leader Alcibiades persuaded the Athenians to support it, over the protestation of Nicias. The expedition, which sailed in 415 B.C. required an enormous commitment of money, ships, and men, but it promised, if all went well, to secure a major source of grain supplies.

All did not well. Arguments among the leaders of expedition, which included both Nicias and Alcibiades, gave the Syracusans ample warning.

Alcibiades himself defected to the Spartans.

The Syracusans did not surrender, and when general Nicias, on the point of withdrawal in September 413 B.C., delayed his departure, Syracusans attacked and destroyed the Athenian force.

Thucydides comments that «their losses were total; army, navy, everything was destroyed». The delicate equilibrium of the Athenian empire was damaged. Allies rebelled and defected and, as Pericles had said, Athens was helpless to prevent them.

The weakness of ground forces and Persian Intervention

If it had maintained a better army, Athens may well have been able to prosecute a more agressive war against Sparta from 431 to 421, avert the disaster in Sicily

and survive its aftermath. On the other hand, Athenian statesmen believed that no other city-state would ever, could ever, match Athens' naval prowess. Pericles himself discounted the notion that Sparta could arival Athens at sea:

"We have nothing to fear from their navy. They are farmers, not sailors" But after the death of Pericles and due to bad diplomatic policies of Athens, Persia decided to help Sparta in building of a Spartan navy. Money flowed into Sparta and though naval success did not come immediately to the Peloponnesians, the balance at sea swung their way. The Spartans destroyed the Athenian navy at the batle of Aegospotami in 405 B.C.

The City of Athens surrendered in the spring of 404 B.C.

The Republic of Venice

Historians are in general agreement that before 452 A.D. when Attila invaded nothern Italy, the islands of the Venetian lagoon had a small native population of simple, poor fishermen.

Refugees from the mainland occasionally fled from the barbarian invasions to the safety of the islands. By 568 A.D. when the Lombards were beginning their conquest of Italy, a considerable population had gathered on the islands and formed small townships. In 697 A.D. the power passed to a single leader, called THE DOGE.

Soon Venice achieved independence as a republic. Her excellent position at the crossroads of East and West helped her to build up an empire in the Levant. She started her expansion in the 10th century along the Dalmatian coast, thus gaining control of the Adriatic, then gradually secured trading and other privileges in a number of Mediterranean seaports.

In 1204 Doge Enrico Dandolo was a leader of the Fourth Crusade and the Republic gained footholds in the Eastern Mediterranean in the islands of the Ionian and Aegean seas, including Crete and other parts of the Greek mainland.

She ruled with skill, interfering little in local institutions and encouraging trade. Venetian merchants traveled to the Crimea, Asia Minor, and the Persian Gulf; Marco Polo brought glowing accounts from China and Persia.

In 1380 when Genoese fleet was defeated in Adriatic by the fleet of Venice, the Republic was the undisputed queen of the seas. But, many of Athens' mistakes would be repeated by the Venetian Republic.

Four factors contributed much to its decline:

Exhausting mainland wars and concomitant inattention to the Eastern threat
A lack of useful allies
Poor generalship
An inadequate army.

The Mainland Wars

Until Francesco Foscare was elected Doge in 1423, Venetian foreign policy had aimed at keeping peace with even the most hostile of the mainland states of Italy.

Foscare changed this approach and with it the direction of Venetian history.

A year after Foscare was invested, Venice went to war against Milan. It was perhaps the most ambitious war on which Venice had ever embarked, yet the results were most disappointing. After seven years of fighting the Venetians had won no victories of lasting importance, had spent millions of ducats to support their field army, and still had failed to curb the Milanese appetite.

The Republic did indeed gain territory on the «terra firma» surrounding its islands in the Lagoon of Venice, but the cost of obtaining and protecting these new lands proved a crippling burden. Fighting continued sporadically for twenty-five years, with no further conquests, while the treasury continued to dwindle. Venice could neither come to acceptable terms with Milan nor win a decisive victory. Peace was not made until 1455. By that time, however, the strategic equation had been changed, by the fall of Constantinople to the Ottomans two years before. The Venetians, had been too absorded by the fighting in Italy to consider plans for the defence of their islands in the Aegean sea, which was now threatened. Venice, in fact, could now do little to recoup its prior strategic control in the East.

The problem of the Allies

Even if the city had wanted to reinforce its post in the Aegean Sea, it was in no position to do so. After thirty years of fighting in Italy, money and manpower were both in short supply. Foscare's successor, Pasquale Malipiero, attempted to keep peace with the Ottomans, even as he sought allies to help retake Constantinople, but no firm support was forthcoming from any Western power. Malipiero decided to bide his time; business continued as usual until his death in 1462.

The new Doge, Christoforo Moro, reversed course and, with Great Council, approved an alliance with Pope Pius II, the Duke of Burgundy, and the King of Hungary. These allies were worth little; Burgundy did not deliver the money or the proops promised, the Pope's coffers were nearly empty, and the Hungarian army, hundreds of miles to the north.

Venice was alone. Just as the Venetians had earlier reversed their policy of cautious detachment from mainland wars, entangling themselves in an endless war with Milan, they now discarded allied action against the Ottomans and continued by themselves. To take on the Ottomans was difficult enough; to do so without allies was nearly hopeless; and to enter this contest after decades of mainland war was fatefoul indeed.

Several years went by without either a significant victory or a significant defeat for the Ottomans or the Venetians. Finally, the large island of Negroponte (Euboea) the Venetian stronghold near Athens was lost in 1470.

Poor Decisions and Inferior Numbers

The Ottomans might have been held at bay had the Venetian Commander, been less timid.

He was one of a succession of poor generals hired by the Venetians.

However, on the ground the Venetians were simply no match for the Ottomans who could muster tens of thousands of well trained soldiers for coordinated attacks on the Aegean coasts by sea and land.

While Venice could overmatch anyone at sea, it could not face the Ottomans by land.

Problems of logistics, corruption, and personal feuding went unsolved; experienced soldiers were in short supply after thirty years of fighting. In addition, the Venetian army was distracted by a dispute with Austria that led to an assault on Trieste.

The Venetian Senate would not send troops farther east, with the result that throughout the war its Aegean forces were inferior in number to the Ottomans.

After Negroponte fell, Venice carried on the fruitless war for another nine years before the Great Council reluctantly agreed to settle for peace. Venice, though relatively prosperous at the outset, had by 1479 unwisely spent its treasure and strength and had thus lost its place in the front ranks of power.

Conclusion

The two case studies above suggest that War contributes a great deal to the decline of a state.

— The Athenian denouement was a consequence of a prolonged struggle; Athenians believed they could outlast their enemies, but because of their errors and the resulting disasters, it was they who wearied first and were defeated.

— The Venetians too squandered their strenght first on mainland wars that yielded little gain and then on a futile belated attempt to recover control of the East.

— In each of the cases, political leaders made choices with identifiable and important consequences. Neither the outbreak of the wars nor the manner in which they were waged seems to have been inevitable. None of these city-states was absolutely obliged to go to War.

— History does not repeat itself. There are no patterns in History.

— Only the leaders repeat the same errors.

— In the case of Athens and Venice, specific errors in politicomilitary strategy direct contributed to their loss of stature.

BIBLIOGRAPHY

Paul Kennedy, *The Rise and Fall of the Great Powers* (New York, Random House, 1987).

Donald Kagan, *The Outbreak of the Peloponnesian War* (Ithaka, N.Y. Cornell Univ. Press, 1969).

Thukydides, *The Peloponnesian War* (Cambridge, Mass. Harvard Univ. Press, 1940).

Plutarch, *Life of Pericles.*

Donald Kagan, *The peace of Nicias and the Sicilian Expedition* (Ithaka, N.Y. Cornell Univ. Press, 1981).

Willian H. McNeill, *Venice. The Hinge of Europe* (Chicago, Ill. Univ. Press, 1974).

M.E. Mallet and J.R. Hale, *The Military Organization of a Renaissance State* (Cambridge, UK Cambridge Univ. Press, 1984).

John Julius Norwich, *A History of Venice* (Penguin Books, 1982).

P.J. Woolley, *The Role of Strategy in Great Power Decline* (N.W.C. Review Vol. XLIX).

VENICE AND HER ENEMIES, 1453-1573
A CASE STUDY IN STRATEGIC FLEXIBILITY

JOHN F. GUILMARTIN

Few nations have confronted strategic challenges of a gravity to match those faced by the Venetian Republic during the period between the fall of Constantinople in 1453 and the Republic's abandonment of the Holy Alliance and conclusion of a separate peace with the Ottoman state in 1573.

When, in 1452. Sultan Mehmet II began marshaling his forces for his assault on Constantinople, contemporaries might legitimately have regarded Venice as a power of the first rank, though the terminology is anachronistic. The ranking would have applied economically, for the Mediterranean was the epicenter of western Eurasia's economic center of gravity and Venice was the dominant commercial power of the Mediterranean with trade links that extended east along the traditional spice routes through Alexandria, Aleppo and Damascus, west to Florence, Genoa and Milan, and north through the Alpine passes to the commercial centers of Germany. It would have applied geo-politically as well, for Venice exercised physical control over most of the strategically choice real estate of the eastern Mediterranean – real estate which assumed strategic importance in no small measure because of its congruence with the trade routes alluded to above – including Negroponte, Crete, a chain of fortified Adriatic island bases and mainland ports extending south to Corfu, and key island bases in the Aegean. Conversely, Venice's position on the Italian mainland was, in a relative sense, marginal, for mid-fifteenth century Venice was, first and foremost, a commercial republic that lived off the proceeds of maritime trade. The core of that trade was between Muslim east and Christian West, a reality which demanded high standards of diplomatic dexterity.

In March of 1573, dramatic Christian victory at Lepanto two years earlier notwithstanding, Venice broke ranks with her western allies and concluded a separate peace with the Turk following the loss of Cyprus in 1571 and an expensive and indecisive campaign in 1572. At that point, the Serene Republic was at best a power of the second rank – the terminology is marginally less anachronistic – in view of the emergence in the interim of recognizably modern nation states in France. England and Spain. But simple survival represented a strategic feat of the first magnitude, for in the preceding century and a quarter Venice had taken on, individually and in combination, her Italian rivals, the Ottoman Turks, and, finally, France and the Habsburgs. The Venice of 1573 was bereft of Cyprus, a source

of significant revenue. The Portuguese had undermined the basis of her commercial power by bypassing the traditional spice routes and the Ottomans had gained control of their eastern termini, depriving Venice of much of her diplomatic leverage. In partial compensation, Venice had sustained, and even expanded, her position on the Italian mainland.

In strategic terms, the Venice which emerged from the War of Cyprus was a very different state from that of a century and a quarter earlier, as much an Italian land power as one capable of maritime power projection. While maritime trade was still the economic glue which held the Republic together, the global importance, if not the absolute value, of that trade had declined sharply. Taxes raised from the Terraferma were vital to the fiscal solvency of the state, and maintenance of the territories in question was the *raison d'etre* of much of the Venetian nobility. No longer a major power by any reasonable measure, Venice had endured as an independent nation-state, preserving the values which had made her great. Though the developments in question are beyond the bounds of the present analysis, Venice continued to survive economically and militarily for another two centuries, accepting changing geo-political realities and enduing as best she could until the rising tide of new technologies of trans-oceanic trade made her location – hitherto the key to her prosperity and strategic importance, if not her survival – irrelevant.

My purpose here is to discern how Venice achieved the strategic successes outlined above. The potential lessons to be gained are not trivial, for Venice played a weak hand very well indeed, showing a surprising constancy of purpose and self-confidence in her political institutions and displaying a strategic adaptability which was – and is – truly remarcable. Indeed, it may be reasonably argued that the rise and fall of the Venetian Republic was paced and driven as much by geographic, technological and economic change, factors essentially beyond the control of the body politic, as by political error or mischance or inability to adapt to emergent technologies.

The focus of the analysis which follows, on the period 1453-1572, represents a period of particularly wrenching strategic transition. The loss of most Venetian territory in Greece to the Ottomans in 1463-1479, notably Negroponte, was a prelude of worse things to come. While the Venetian Republic arguably faced more difficult trials during the Chioggian War of 1378-1381, the shock of the loss of virtually the entirety of her holdings on Terraferma following disastrous defeat at Agnadello in 1509 runs a close second, the more so since it followed the loss of most of her few remaining holdings in Greece to the Ottomans in 1499-1503. To make matters worse, these defeats took place in a time of difficult economic transition. Portuguese depredations in the Indian Ocean from the turn of the sixteenth century seriously disrupted the spice trade through Cairo, Alexandria, and Aleppo from the turn of sixteenth century, and the fall of the Mamluk sultanate to the Ottomans deprived the Venetians of most of whatever diplomatic leverage they had in Egypt. From that point, Venice had to walk a strategic tightrope, balancing the

expense of defensive preparations against the limits of diplomatic and economic accommodation. That Venice was able to walk that tightrope successfully despite having to resort to war with the Turk in 1537-1540 and 1570-1573 stands as a remarkable feat, even without considering the trials Venice faced on Terraferma during the same period. When one reflects that Venice, alone among the proud republics of Italy, was able to retain her independence, outside the Habsburg and Valois orbits, during the Wars of Italy, 1494-1559, that feat seems more remarkable still. Finally, consider that the strategic storm burst on Venice during a period of dramatic changes in the technologies and practice or war, occasioned by the perfection and widespread adoption of gunpowder weaponry. In short, Venice was never to face so dramatic a change of fortune and circumstances in so short a time.

Indeed, few states have ever faced so formidable a set or challenges with such success. There are surely significant lessons to be gained from an analysis of the manner in which Venice survived and, within the bounds of geo-political and economic possibilities, prospered.

Definitive answers cannot be given, in no small measure because of the secretive nature of the Venetian ruling elite... which was arguably a factor in itself. Nevertheless, the evidence supports a number of interlocking causal hypotheses. First, Venice displayed a political stability, based on the support or at least the acquiescience of the mass of the populace which her governments controlled, which gave her rulers more than the usual amount of room for diplomatic and military maneuver. Granted, a Frederick II or a Lorenzo de Medici might display more brilliance and dexterity over the short run, but the Senate and Council of Ten maintained a solid consistency of performance, year in and year out, which no comparable contemporary European institution could match, save perhaps the Ottoman Divan, and it only through the mid-reign of Süleyman I.

Second, the Venetian ruling elite displayed a remarkably high, and remarkably uniform, level of operational competence in maritime commerce and warfare, starting with the clear appreciation that the two could not be cleanly separated. As any scholar who has examined early modern Venetian naval documents will readily testify, Venetian officials from top to bottom understood the operational basics and tactical nuances of war at sea. The Senate and Council of Ten knew what their subordinate commanders at sea were up against as well as any equivalent ruling body every has, and if their grasp of the finer points of warfare on land was not as secure, they had the administrative flexibility to improvise and delegate and the political shrewdness to retain effective control[1].

Third, the Venetian Republic during the period in question demonstrated an aptitude for operational adaptation and technological innovation truly uncommon in the broad sweep of history. Moreover, Venice was remarkably successful in integrating these innovations into the republic's strategy at the highest levels. Beset with a chronic manpower shortage, Venice found ways to create and apply capital investment to create what we would today call force multipliers, time and again

effectively nullyfying seemingly impossible odds against her. The swiftness with which Venice took the lead in mounting heavy ordnance on the bows of galleis [2]; the role of Fra Giacondo's sunken fortifications in the successful defense of Padua against the combined forces of France, the Pope and the Habsburgs in 1509; and the role of the Venetian galeasses at Lepanto in 1571 are only spectacular cases in point. Venetian cannon were, on the whole, lighter, handier, and better handled, than those of her enemies. Venetian galleys were faster under oars than those of the western Italians, Spanish and Turks. They were also easier to row, an important consideration in light of the fact that Venetian oarsmen were free men and expected to fight upon contact [3].

Fourth, the Venetian leadership – and here we come full circle – shoved an uncommon willingness to exploit whatever means were available and most suitable to the task at hand to secure the republic's policy goals. Except in the most desperate of times the bottom line was economics, but commercial profits were a means to an end, a more or less clearly delineated band along a continuous spectrum of means which included bribery, diplomacy and armed force applied in various degrees of intensity. Significantly, Venice seems to have regularized a means of converting future commercial profits into funds to meet the crisis of the moment in the form of the *Monte Nuovo* of 1482 [4].

Analysis of selected strategic problems confronting Venice during the period in question highlights these factors. I will begin with a cursory analysis of underlying geographic, macro-economic and cultural factors, proceed through an assessment of the development and exploitation of key technologies, and finish with a brief recounting of salient strategic challenges faced by Venice and how she dealt with them. My analysis will address military capabilities, strategies and operations within the broader context of alternative strategic approaches, including diplomacy and economic means.

It is a truism to assert that Venice's geographic location was vital to her remarkable strategic resiliance, but the mechanism bears closer inspection. First, of course, Venice could hardly have survived, let alone prospered, had she not been separated from the mainland by water. Second, her position at the head of the Adriatic, between the entrepôts of the eastern Mediterranean and the Alpine passes providing access to the markets of Germany, yieldel enormous economic benefits, but only so long as oared propulsion offered important economic and military advantages [5]. Third, the chain of island bases along the Dalmatian coast, in the Aegean, and along the coast of Asia Minor magnified that advantage [6]. But this was true, again, only so long as human propulsion was an important component of maritime trade and conflict. On the negative side of the balance, the steady depletion of nearby reserves of shipbuilding timber was already becoming a problem, and was to be a major factor in Venice's subseguent decline.

A prime structural factor behind Venice's strategic resilience was her remarkable political structure and social cohesion, a cohesion which endured long after

the period with which we are concerned here. As a breeding ground for nautical competence, Venice bears favorable comparison with classical Athens but with an important caveat: Venice produced no Alcibiades and no Syracuse expedition. In sum, the social compact between commoners and patricians worked, and worked to the perceived benefit of all. This yielded significant advantages in diplomacy, intelligence, strategic and tactical leadership, and above all in the competence of her oarsmen and mariners. As noted above, the importance of human power to maritime commerce and war magnified the effect of all these factors to Venice's advantage. The principal means of which it did so during the period of my concern was the trireme *alla senzile*, a remarkable reality which cries for more scholarly attention (7). Early recognition of the potential of heavy gunpowder ordnance at sea on the part of Venetian mariners, shipwrights and gunfounders yielded important advantages from the 1470s on. So did the skill with which Venetian military engineers adjusted to the power of heavy siege artillery, though the Ottomans stole a march on them in final years of the fifteenth century. Finally, Venice demonstrated a remarkable genius for military administration: Venetian *proveditorii* providing the prototype for the later systematization of war in northern lands that would make Europe supreme in the world.

Time precludes any attempt to relate in narrative fashion how the factors discussed above came to bear in Venice's struggle for survival between the fall of Constantinople and the War of Cyprus, which is a pity for much of the fascination of the story is in the details. One general conclusion suggests itself, and that is that the Venetian Republic thrived, prospered, and survived in large measure on the basis of its ability to produce highly skilled oarsmen and use them exceedingly well... again, the trireme *alla senzile* was a pillar of Venetian tactical success and economic prosperity. When adapted to heavy gunpowder ordnance, a matter in which Venice took the lead, it became a pillar of strategic survival. If I have done nothing more than to refocus scholarly attention on this remarkable artifact of the naval architect's skill and its intersection with gunpowder ordnance, I will be well satisfied.

NOTES

(1) Sean McCarthy, "The Civil-Military Revolution in Cinquocento Venice", unpublished Ohio State University term paper, History 712, summer 1996, Professor Guilmartin. Tellingly, the members of the *Collegio*, the executive council of the Senate charged with maritime matters were termed *savi agli ordini*, while those charged with matters on land were termed *savi di terraferma* competence relating to service at sea required no qualifier; that relating to matters ashore did.

(2) N. A. M. Rodger, "The Development of Broadside Gunnery, 1450-1650", *The Mariner's Mirror*, vol. 82, No. 3 (August 1996), 301-324, esp. 302.

(3) John F. Guilmartin, Jr., *Gunpowder and Galleys: Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century* (Cambridge: Cambridge University Press, 1974), 204-207.

(4) A forced investment on the part of the patriciate yielding an annual return of five percent, the *Mondo Nuovo* was not without precedent, but represents the first systematic commitment of future profits to current defense needs of which I am aware. McCarty, "Civil-Military Revolution", 13, citing *War Culture and Society: Essays in Honor of J. R. Hale* (London: The Hambledon Press, 1993), 60.

(5) See John H. Pryor, *Geography, Technology and War: Studies in the Maritime History to the Mediterranean 649-1571* (Cambridge: Cambridge University Press, 1988).

(6) John H. Pryor, "The Geographical Conditions of Galley Warfare in the Mediterranean", *The Age of the Galley: Mediterranean Oared Vessels since Pre-Classical Times*, Richard Unger, ed. (London: Conwai Maritime Press, 1995) provides a remarkably concise and convincing analysis of the considerations involved.

(7) See Mauro Bondioli, René Burlet and André Zysberg, "The Naval Architecture and Oar Systems of Medieval and Later Galleys" and John F. Dotson, "Economics and Logistics of Galley Warfare", *The Age of the Galley.*

ROMANIA AND THE REGULATION SYSTEM OF NAVIGATION ON THE DANUBE THE BLACK SEA AND THE STRAITS (1878-1898)

COSTICĂ PRODAN

The topic suggested by the Italian Commission of Military History is extremely generous, due to several causes. For one thing, it sets no limits to historical time, and second, when we talk about the Mediterranean, there are no limits as regards space. I say this because the Mediterranean is a genuine turning table for the neighbouring continents Europe, Asia and Africa; moreover, the Gibraltar and the Suez Canal make the connection with the other continents of the world America, Australia and the Antartic.

Likewise, I think that for the developments in the Mediterranean not only what happened in the waters of the Mediterranean Sea proper or in the surrounding states is important, but also the influences exerted on this area due to the fluvial and maritime routes that link the inland of neighbouring continents to the Mediterranean. Seen from this viewpoint, the watercourse to the Mediterranean, running along the Danube, the Black Sea and the Straits – Bosphorus and Dardanelles – can point to interesting aspects that complete the image on the subject in discussion.

The Danube, with its 2900 kms, collects the waters of a basin stretching over 817 000 sq.km [1], has a geographic location and a direction that confers on it an overwhelming economic, political and strategic importance. Via the Black Sea, the Danube route can further go either to Georgia and the Caspian Sea, or to the Mediterranean, through the Bosphorus and the Dardanelles, wherefrom it is linked to the great world navigation and trade routes via the Suez and Gibraltar. Therefore, we may say that the Danube has been "meant to became a world trade route, and due to its geographic position, the most important trade route on the Continent" [2].

As regards the interval I have chosen, 1878-1898, I would like to emphaise right from the beginning that it defines the limits of two different historical stages. In 1878, the Peace Congress of Berlin made some attempts to regulate navigation on the Danube, the Black Sea and the Straits with the goal of reshaping the political landscape in South-East Europe after the Russian-Romanian-Turkish war of 1877. In 1898, the other landmark, the British-Russian rivalry for the mouths of the Danube and the Straits fell to a secondary plane making room for the increasing

German interests for the area which started to assert itself. The turning point was the visit made by Emperor Wilhelm II to Sultan Abdul Hamid in autumn 1898 (3).

Last but not least, I would like to point out that after 1878 Romania and Serbia won their independence. Both states, crossed by the Danube, involved into the policy of the Great Powers as regards the navigation on the Danube, asserting and defending their own interests. I should not neglect the emergence of the autonomous principality of Bulgaria, with its northern border running along the Danube. But I will confine to dealing with Romania's stand to the regulation of navigation on the Danube, the Black Sea and through the Straits over 1878-1898.

In 1878, Russia wanted to regain its status of a riparian state and it took southern Basarabia and the Chilia branch under its administrative control and extended its Pontic littoral *. Its goal was to reach the Straits and Constantinople.

Austria-Hungary further promoted its policy of trying to eliminate the international control over the upper course of the Danube, seeking after 1878 to extend its dominating position towards the Lower Danube. Its rivalry with Russia for the mouths of the Danube made Austria-Hungary to back *the sine die* protraction of the European Commission of the Danube **. According to the Russian view, this commission (independent from the authority of the Romanian State, on whose territory the Danube Delta is situated) was to exercise attributes of regulating and controlling the navigation on the Lower Danube. The Dual Monarchy also endeavoured to obtain the monopoly over the works at the Iron Gates, by excluding the riparian states, Romania and Serbia.

Great Britain opposed Russia's new to the Danube, seeking to keep the Tsarist Empire as far of the Straits and Constantinople as possible. In this way, Britain tried to maintain the Straits closed for the Russian fleet and to protect its own, Near East and Middle East interests in the Mediterranean eastern basin. Great Britain also demanded the right for her fleet to pass through the Straits to the Black Sea as a compensation for acknowledging the annexation of port Batum by Russia. As a matter of fact, all negotiations prior to the Berlin Peace Conference took place while Constantinople was being threatened by-land by the Russian troops and by sea by the British fleet (4).

As for Germany, over 1878-1898 it did not have particular interests in the area. Its efforts were mainly directed to appease the Austrian-Hungarian-Russian rivalries for the Danube, the Black Sea, and the Straits, to maintain alliances between the three empires, while France was to remain in the political-diplomatic isolation staged by von Bismark (5).

Romania, which had just won her independence, made huge efforts to reduce the immixtures of the Great Powers in the area and to obtain her rights as a riparian independent state***.

The Berlin Peace Conference included six articles to regulate navigation on the Danube (articles 52 through 57 of the Treaty). They essentially stipulated: the freedom of navigation; the dismantling and pulling down of all forts on the banks

of the Danube between the Black Sea and the Iron Gates; it prohibited the navigation of warships on the river (except the light ones of the fluvial police); Austria-Hungary obtained the right to carry out the works at the Iron Gates and further remained a member of the European Commission of the Danube, which also had to include the representative of Romania; the members of the European Commission of the Danube, assisted by the representatives of the riparian states, were to work out a regulation of navigation and fluvial police for the course between the Iron Gates and Galati [6] (Austria-Hungary succeded in getting the consent of the other Great Powers to divide the river in two parts, the Upper Danube, including the Iron Gates, under its direct control, and the Lower Danube, under the control of the Great Powers represented in the European Commission of the Danube).

Therefore, as regards circulation on the Danube, the Berlin Peace Conference confined to decisions of a general, vanity nature, the solutions proper being meant to be reached during the years to come. In fact, that was the most difficult part of the proceedings, in which Romania engaged in its quality of a riparian state and promoted the defence of the sovereignty of the riparian states. However, her freedom of political and diplomatic manoeuver was very limited, if we take into account the dispute between Austria-Hungary and Russia as regarded the regulation of navigation on the Danube and the fact that it was only in 1880 that Germany, Great Britain, France and Italy acknowledged "de iure" the independence of Romania, unanimously accepted at the Berlin Peace conference. The violent clashes between the Romanian and Austrian-Hungarian members dominated for three years, over 1880-1883, the debates in the European Commission of the Danube. The object of the dispute was the control of Austria-Hungary over the Danube between the Iron Gates and Galati, which impaired the sovereignty of the Romanian State and greatly harmed Romanian economy. The political circles in Bucharest could not accept the provisoes of the draft made up by the representatives of Austria-Hungary, Germany and Italy and presented in the session of May-June 1880 of the European Commission of the Danube. This first draft essentially envisaged the creation of a mixed commission, made up of one delegate each of the riparian states, one delegate of Austria-Hungary, with the position of a permanent chairman for the control of navigation and fluvial police on the Danube. The mixed commission was to have under its authority the chief inspectors and subinspectors charged with the control of navigation and the captains of all Danubian ports, who, were no longer subjected to the territorial authority of the state. The carrying into effect of such a document implied the subordination of Lower Danube to the interests of Austria-Hungary. Romania's firm rejection of the document, rallied by Bulgaria, resulted in the rejection of the Austrian-Hungarian draft to regulate the Danube navigation down stream the Iron Gates.

As regards navigation down stream the Iron Gates, Romania supported the rights of the riparian states to put into effect, within the limits of the respective territorial waters, the regulation of navigation and fluvial police and agreed on the

setting up of a "supervisory commission", made up of one permanent representative of each of the riparian states and two delegates, also representatives of the riparian states, from the European Commission of the Danube, elected for 6 months. The Romanian draft acknowledged the right of control and monitoring exercised by Europe, but without the immixture into the domestic affairs of the riparian states.

Even if the Austrian-Hungarian viewpoint was accepted at the Conference in London of 1883 [7] through the passing of the *Barrère Draft*, success was merely formal because the governments of Bucharest and Sophia refused to put it in practice ****. Romania's joining in the political-military bloc of the Central Powers in October 1883 turned into dead letter the Austrian-Hungarian draft on the navigation downstream the Iron Gates, passed at the Conference in London.

As regards the Straits – their juridical status had a decisive influence on the regime of the Black Sea – the British-Russian disputes became evident. Germany and Austria-Hungary supported to various extents the Russian policy in exchange for the Russian acknowledgement of the Austrian-Hungarian penetration to the Balkans.

The importance of the Straits for Britain was evident particurarly during the diplomatic conflict between Petersburg and London in 1885, brought about by the clash of interests of the two Great Powers in Central Asia. Britain could put up a commensurate riposte only by using her fleet. In order to do this, she had to pass through the Straits into the Black Sea, but the regulations forbade the warships to go through. Germany and Austria-Hungary opposed the British intentions and therefore Britain was compelled to reach a compromise with Russia *****.

Romania was very interested as regards the regime of the navigation in the Straits [8]. That was a vital problem for its economic life because the Bosphorus and the Dardanelles were the only passage from the Black Sea to the Mediterranean Sea. The Romanian political circles were conscious that the Great Powers prevailed over this problem, but Romanian interests had to be defended. Romania sustained the freedom of marine navigation in the Straits and considered a huge danger the control of the Straits by the military fleets of certain Great Powers.

Although political-diplomatic fight among the Great Powers over the Straits Question was between 1878 and 1898 a very active one, the Straits status remained essentially unchanged.

NOTES

(1) Gr. Antipa, *Chestiunea Dunării (The Question of the Danube)*, în *Politica externă a României* (Romania's Foreign Policy), Bucureşti, 1925, p. 131.

(2) *Ibidem*, p. 131.

(3) Şerban Rădulescu-Zoner, *Dunărea, Marea Neagră şi Puterile Centrale (The Danube, the Black Sea and the Central Powers)*, Cluj-Napoca, 1982, p. 6.

(4) *Ibidem.*, p. 22.

(5) J. Droz, *Histoire diplomatique de 1648 à 1919*, Paris, 1959, p. 453-455.

(6) Paul Gogeanu, *Dunărea în relaţiile internaţionale (The Danube in International Relations)*, Bucureşti, 1970, p. 75-76; C. I. Baicoianu, *Le Danube aperçu historique, économique et politique*, Paris, 1917, p. 137.

(7) Paul Gogeanu, *op. cit.*, p. 119-151.

(8) C. Diamandy, *Problema strâmtorilor (The Question of the Straits)*, în *Politica externă a României (Romania's Foreign Policy)*, p. 205-207.

---

* Russia first annexed Basarabia in 1812, through the Peace Treaty of Bucharest. After the Crimean War, the Peace of Paris (1856) return Basarabia to Moldavia.

** The European Commission of the Danube was set up in 1858, for a period of two years, while Sir Charles Hartley was to carry out his mission to open the Sulina mouth. The activity of the Commission lasted for several decades.

*** In this respect, Romania which was a small state, capitalized upon the divergencies between the Great Powers.

**** Romania's and Serbia's representatives were admitted to the Conference with Consultative vote only.

***** On September 1885 an Agreement was reached allowing Russia to retain Pendjeh, while the pass Zulficar remained in possession of the Emir of Afganistan.

I PIANI DELLA MARINA ITALIANA ALLA VIGILIA DELLA 2ª GUERRA MONDIALE

ALBERTO SANTONI

L'occupazione italiana dell'Etiopia e la successiva decisione mussoliniana di partecipare alla guerra civile spagnola logorarono l'apparato militare dell'Italia, aumentarono l'estensione e quindi la vulnerabilità delle sue vie di comunicazione marittime, soprattutto al di là di Suez, e modificarono sostanzialmente la sua posizione internazionale con il deterioramento dei rapporti con la Gran Bretagna, massima Potenza navale del periodo [1].

È noto che allo scadere degli Anni Trenta i rapporti diplomatici tra Roma da una parte e Parigi e Londra dall'altra giunsero al livello più basso, mentre è meno conosciuta la diretta influenza di tale situazione sui contemporanei piani navali italiani, che furono subito orientati in funzione anti-francese e anti-britannica, nella considerazione che uno scontro armato con questi due Paesi fosse il più probabile [2].

A tale riguardo un preciso indirizzo strategico veniva allora indicato dal Documento di Guerra D.G.10/A2, predisposto nel novembre 1938 dall'Ufficio Piani dello Stato Maggiore Marina laddove si ipotizzava un conflitto contro Francia e Gran Bretagna (ma anche contro U.R.S.S., Grecia e Turchia, considerate modeste entità navali) ed erano prese soprattutto in esame le capacità di trasporto in Africa Settentrionale di uomini e mezzi, anche sulla base delle espresse esigenze del R. Esercito e della R. Aeronautica [3].

In particolare era stato richiesto alla Marina di trasportare in Libia prima dell'apertura delle ostilità, quale rinforzo al contingente già colà stanziato, altri 42 000 uomini, 5600 automezzi e 12 000 tonnellate di materiali. Inoltre, a guerra iniziata, sarebbe dovuto essere trasferito in Africa Settentrionale un Corpo di Spedizione di 136 000 uomini, 5000 quadrupedi, 13 000 automezzi, 63 aerei da caccia smontati e 50 000 tonnellate di materiali. Infine la quantità mensile dei rifornimenti necessaria al mantenimento in Libia del Corpo di Spedizione e al sostentamento della popolazione era prevista in 6500 uomini, 75 quadrupedi, 220 automezzi, 40 aerei da caccia smontati e 113 000 tonnellate di materiali e viveri [4].

La Regia Marina considerò, nel citato D.G.10/A2 del novembre 1938, che il trasporto prebellico delle truppe e dei materiali di complemento in Libia avrebbe richiesto 15 giorni, mentre il trasferimento dell'intero Corpo di Spedizione a

guerra iniziata avrebbe potuto essere completato in 65 giorni o, in caso di imprevedibili cause ritardatrici, in un periodo di tempo pressoché doppio.

Uno dei problemi rilevati dal D.G.10/A2 era quello connesso all'ampliamento della ricettività dei porti della Libia e al potenziamento logistico dei porti d'imbarco in Italia, poiché era ritenuto consigliabile ridurre il numero dei convogli trasportanti il grande Corpo di Spedizione a non più di quattro al mese, così da poterli meglio scortare. Dopo invece il trasferimento in Libia del Corpo di Spedizione doveva essere previsto almeno un altro grande convoglio al mese per il suo accennato approvvigionamento. Comunque era ritenuto allora indispensabile impiegare, a protezione di siffatto traffico, tutte le forze disponibili della Marina e dell'Aeronautica, in modo da conseguire nella zona interessata e per l'intera durata dell'operazione "il temporaneo dominio del mare" (5).

Poiché la zona di massimo traffico italiano sarebbe stata prevedibilmente quella del Mediterraneo centrale, ove sorgeva Malta, ne conseguiva che "*solo l'occupazione di detta base, che non deve essere considerata impossibile, avrebbe risolto totalmente il problema*" e sarebbe stata "*l'indispensabile premessa a qualunque nostra operazione in grande stile in Africa Settentrionale*". Invece la sola "neutralizzazione" dell'isola con i bombardamenti aerei era profeticamente considerata incapace di conseguire il medesimo risultato, poiché "*la massa aerea avversaria nell'isola potrebbe continuamente essere ripristinata dalle basi più lontane*" (6).

Oltre a questa radicale, ma poi non adottata proposta offensiva contro Malta, la D.G.10/A2 del novembre 1938 auspicava, in caso di guerra, una pressione sui confini egiziani, un "colpo di mano" contro il Canale di Suez e l'occupazione di Aden. Queste operazioni infatti avrebbero "*risolto in un solo tempo il problema marittimo, quello militare e soprattutto quello politico, sollevando il complesso ed instabile mondo del Medio Oriente contro gli avversari, senza provocare il più importante Stato musulmano: l'Egitto*".

Da parte sua l'ammiraglio Iachino, comandante della flotta da battaglia per gran parte della guerra, commentò le nostre possibilità strategiche affermando che "*se la Marina più debole ha organizzato un efficiente e rapido servizio di informazioni e predisposto per tempo il suo piano d'azione e le forze relative, essa potrà sfruttare l'occasione favorevole attaccando di sorpresa le forze nemiche e sopraffacendole con forze superiori prima che possano accorrere rinforzi*". Purtroppo però mancarono all'atto pratico entrambi i presupposti ipotizzati da Iachino, mentre proprio da parte inglese fu sviluppato, ai danni di Germania e Italia, il più evoluto ed efficace sistema informativo della seconda guerra mondiale con l'ormai famoso ULTRA Intelligence (7).

Parimenti aggressiva appariva in quell'epoca la "Direttiva per le forze navali" Di.N.A.1, diramata il 26 settembre 1938 con protocollo 1094 RP. Essa infatti, sempre ipotizzando una guerra dell'Asse europeo contro Francia, Gran Bretagna e Unione Sovietica, prevedeva immediati bombardamenti navali nemici contro la Liguria e Tobruk, nonché attacchi contro il nostro dispositivo nel Canale di Sicilia, seguiti da operazioni in Egeo. Tali presupposti però non avrebbero dovuto inficiare

la strategia della Regia Marina, che sarebbe stata "*controffensiva al centro e offensiva ad oriente*", limitando la "difensiva" al solo bacino occidentale [8].

In particolare nel Tirreno si doveva provvedere alla "*difesa con le forze sottili assegnate e con gli apprestamenti costieri*" e doveva essere fatto assegnamento soprattutto "*sullo spiegamento subacqueo e sulla reazione aerea di Armera*" [9].

Nel Mediterraneo occidentale, al di là del Tirreno, occorreva invece vigilare sui movimenti avversari ed attaccare i convogli e le unità da guerra nemiche con i velivoli e con "*un forte spiegamento di sommergibili*".

Da parte sua, la prevista "controffensiva" nel Mediterraneo centrale sarebbe partita dal noto dispositivo di sbarramento del Canale di Sicilia, formato da mine, sommergibili, unità sottili, installazioni costiere e aerei e appoggiato dalle divisioni incrociatori di stanza nelle due isole maggiori. Inoltre la flotta da battaglia avrebbe svolto "*un'eventuale azione di attacco contro le forze avversarie provenienti o dirette ad oriente*", mentre la R. Aeronautica avrebbe svolto "*un'intensa e continuata azione contro la base di Malta*".

Infine, sempre secondo la Di.N.A.1 del settembre 1938, la prevista offensiva italiana nel Mediterraneo orientale si sarebbe sviluppata contro le forze ed i trasporti nemici ad opera di sommergibili, naviglio silurante ed aerei, mentre doveva essere garantita la tutela del Dodecanneso e di Tobruk.

Il 19 agosto 1939, cioè tre mesi dopo la firma del funesto "Patto d'Acciaio" tra Roma e Berlino, fu diramata, con protocollo 1750 S.RP., una nuova ed aggiornata edizione della stessa Di.N.A.1 (ora siglata per l'esattezza grafica Di.Na.1). In essa l'Unione Sovietica non compariva più tra gli avversari (sintomatica conseguenza del riavvicinamento a Mosca, sancito quattro giorni dopo dal famoso patto Ribbentrop-Molotov), cosicché l'ipotizzabile guerra vedeva l'Asse europeo contrapposto soltanto a Francia e Gran Bretagna. Ciò che comunque risalta subito agli occhi è una maggiore prudenza generale, nonostante la diminuzione dei possibili nemici e il contemporaneo sforzo per potenziare al massimo le Forze Armate italotedesche. Pertanto l'atteggiamento della Regia Marina era indicato ora come "*difensivo ad occidente e ad oriente*" e come "*offensivo o controffensivo al centro*" solamente [10].

Più in particolare veniva raccomandato di "*impedire la riunione dei due grossi avversari, imperniando la nostra manovra sul dispositivo del Canale di Sicilia*" di "*evitare, fin che possibile, di affrontare con il grosso delle nostre forze navali forze avversarie decisamente prevalenti*", di "*cogliere e sfruttare a fondo ogni occasione di scontri parziali in condizioni di superiorità o parità di forze*" e infine di "*creare con iniziative opportune le occasioni stesse, coordinando l'azione delle forze di superficie con quelle di masse di sommergibili*" [11].

Le prevedibili azioni anglo-francesi, sempre secondo l'edizione di agosto 1939 della Di.Na.1, sarebbero state rivolte contro i centri costieri liguri, contro il nostro dispositivo nel Canale di Sicilia, contro Tobruk e Bengasi e contro il Dodecanneso, mentre non erano da escludere movimenti offensivi nemici verso l'imboccatura del Tirreno fra la Sardegna e la Sicilia e verso lo Ionio. Si temeva cioè che le forze

navali avversarie potessero attaccare ovunque tranne che nell'Adriatico, secondo una deleteria sopravvalutazione delle loro reali capacità, frutto di imprecise informazioni e/o di una preventiva ricerca di alibi, che purtroppo perdurò fino all'armistizio.

Una terza versione della Di.Na.1 venne promulgata nei giorni immediatamente precedenti l'intervento in guerra dell'Italia, e precisamente il 29 maggio 1940, con protocollo 60 SRP/ACM. Essa contemplava sempre l'ipotesi, ormai divenuta certezza, di un conflitto tra gli italo-tedeschi e i franco-inglesi. Questi ultimi, evidentemente sempre più temuti, venivano accreditati delle seguenti possibilità offensive: bombardamenti dei centri costieri liguri, di quelli meridionali sardi, di città costiere siciliane, di Tripoli, di Tobruk, di Bengasi, di Rodi e di Lero; azioni contro il nostro dispositivo del Canale di Sicilia, colpi di mano contro il Dodecanneso, attacchi ai danni del nostro traffico mercantile, trasporti di truppe e di rifornimenti e trasferimenti di aliquote navali tra base e base. Il fatto che poi i soli inglesi siano riusciti a compiere in successione quasi tutte queste paventate operazioni non tiene conto che esse non potevano comunque essere condotte contemporaneamente e che se avessimo avuto un adeguato sistema informativo avremmo potuto ricavare proprio da dette iniziative nemiche quelle precedentemente auspicate "*occasioni di scontri parziali in condizioni di superiorità o di parità di forze*", senza ingiustificabili complessi di inferiorità [12].

Invece le direttive per l'attività delle forze navali nazionali erano così riassunte in complessive quattro righe: "*Proteggere la messa in atto del dispositivo del Canale di Sicilia con crociere notturne di siluranti appoggiate da divisioni di incrociatori. Tenere pronte le rimanenti forze navali per interventi controffensivi*" [13].

Erano scomparse quindi, oltre all'identificazione delle zone di "difesa" e di "offesa", le specifiche istruzioni contenute nella già attenuata edizione dell'agosto 1939 della medesima Di.Na.1 e che raccomandavano di impedire la riunione delle due flotte avversarie di levante e di ponente, di cogliere ogni occasione per impegnare reparti nemici inferiori o equivalenti e di creare le occasioni stesse per simili scontri.

Già la stessa progressiva contrazione materiale della Di.Na.1 – che era passata dalle complessive diciassette pagine dell'edizione 1938 alle sette pagine dell'edizione 1939 e alle sei pagine dell'edizione 1940 – stava ad indicare esteriormente la riduzione delle varie ipotesi operative nazionali e dei compiti assegnati alle nostre forze navali, impressione estetica poi confermata dall'esame comparativo dei contenuti. Perfino le disposizioni di dettaglio impartite ai singoli reparti navali italiani si andarono contraendo col tempo, occupando rispettivamente sette pagine nella versione 1938 e solo due pagine in quelle del 1939 e del 1940 della Di.Na.1, nonostante la contemporanea crescita delle nostre forze navali.

In vista dell'ormai deciso intervento italiano in guerra venne diramata lo stesso 29 maggio 1940, con protocollo 62 SRP/ACM, la cosiddetta Di.Na. Zero, che riepilogava i concetti generali d'azione nel Mediterraneo espressi nelle ultime due caute edizioni della Di.Na.1 [14].

In questo documento di sole cinque pagine gli strateghi della Regia Marina previdero che il nemico, nell'assicurare la protezione delle sue rotte con la Corsica, il Nord Africa francese, l'Egitto e la Siria, avrebbe anche attaccato il nostro dispositivo nel Canale di Sicilia e le nostre linee di comunicazione con i possedimenti oltremare, avrebbe aggredito il Dodecanneso, avrebbe bombardato Tobruk, Tripoli, i centri costieri liguri, sardi, siciliani e altre non ben precisate basi nazionali, avrebbe cercato un vantaggioso combattimento contro nostre formazioni navali e avrebbe complessivamente svolto "*intense e immediate azioni dirette ad intaccare la nostra capacità di resistenza*".

Da parte sua la Regia Marina, preso atto della dislocazione periferica delle flotte nemiche e della "*nostra prevalenza nello scacchiere centrale del bacino*", avrebbe dovuto mantenere un "*atteggiamento difensivo a ponente e a levante ed un atteggiamento offensivo e controffensivo nello scacchiere centrale*" (15).

In particolare le nostre forze navali avrebbero dovuto approfittare della possibilità di "*manovra interna*" per "*impedire la riunione dei due grossi avversari, valorizzando il dispositivo del Canale di Sicilia... svolgere attività insidiose nelle acque delle basi nemiche in correlazione ad attacchi aerei sulle basi stesse... agire con forze insidiose e leggere contro le linee di comunicazione di maggiore importanza per il nemico... e proteggere le nostre coste e le nostre comunicazioni con le isole, la Libia e l'Albania*".

Era sempre vietato di affrontare prevalenti forze navali avversarie, ma veniva confermata l'opportunità di "*cogliere e sfruttare a fondo ogni occasione di scontri parziali in condizioni di superiorità o parità di forze*" e soprattutto di "*impegnare appena possibile il grosso delle nostre forze navali (Squadra delle corazzate) con l'avversario, fino a che le sue forze in Mediterraneo non saranno state molto rafforzate e quando lo scontro possa avvenire più prossimo alle nostre basi che a quelle nemiche*". Ciò al fine di creare le occasioni più propizie che permettessero la "*coordinazione delle forze di superficie con quelle di masse di sommergibili e di aerei*".

È il caso di ricordare che queste ultime ipotesi, auspicanti un sollecito scontro tra le Squadre da battaglia prima che il nemico potesse rafforzarsi e soprattutto da realizzare nei pressi delle nostre coste, così da poter utilizzare anche le masse di sommergibili e degli aerei nazionali, si verificarono fortunatamente tutte il 9 luglio 1940 presso Punta Stilo. Purtroppo però i risultati non furono né positivi né prossimi alle attese (16).

Un altro discutibile principio della Di.Na.Zero era quello che nel punto 1/c escludeva la nostra possibilità di entrare nel conflitto approfittando dell'elemento sorpresa. Questa affermazione venne poi perfino contestata dall'ammiraglio Iachino, comandante superiore in mare per gran parte della guerra, il quale ricordò giustamente come l'Italia avesse proprio il privilegio di attaccare quando, dove e come ritenesse più opportuno, essendo a quell'epoca l'unica grande Potenza dell'Europa occidentale ancora non impegnata nella lotta. A tale proposito Iachino fece opportunamente riferimento al Giappone, che il 7 dicembre 1941 riuscì ad

attaccare di sorpresa gli Stati Uniti a Pearl Harbor, nonostante i due Paesi avessero vissuto precedentemente lunghi e molto intensi periodi di tensione, che facevano prevedere uno scontro bellico a breve scadenza [17].

Senza voler pensare ad una Pearl Harbor mediterranea, l'Italia avrebbe potuto, ad esempio, attaccare di sorpresa Malta – come si attendevano i nostri alleati, compresi proprio i giapponesi – dove erano inizialmente efficienti soltanto tre vecchi biplani da caccia inglesi del tipo "Gloster Gladiator", denominati con impotente umorismo britannico "Fede", "Speranza" e "Carità" [18].

Sul complessivo contenuto della Di.Na.Zero l'ammiraglio Fioravanzo ha rilasciato il seguente giudizio in uno dei volumi ufficiali sulla Marina italiana nella seconda guerra mondiale.

> *"Certo, nel suo complesso, la Di.Na.Zero dà l'impressione di essere un documento un po' vago: ma la mancanza di un piano di guerra generale, concordato con la Germania o autonomo che fosse, non poteva non influire sul pensiero navale in senso sfavorevole ad ogni enunciazione decisa"* [19].

Al di là di quest'ultima considerazione, è altresì evidente che l'attività della nostra flotta prevista il 29 maggio 1940 sia dalla Di.Na.1 sia dalla Di.Na.Zero risultava ben al di sotto di quella ordinata da Mussolini nella direttiva generale di guerra del 31 marzo precedente (*"offensiva su tutta la linea in Mediterraneo e fuori"*), quando era già avvenuto lo spostamento della "Mediterranean Fleet" da Malta ad Alessandria, che da qualcuno è stato assunto come una totale giustificazione delle mutate e menomate ipotesi operative italiane.

NOTE

(1) Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare (A.U.S.M.M.), fondo di base, busta 2715, fascicolo 6: "Il nostro problema militare marittimo del Mediterraneo". Sulle operazioni della Regia Marina nella guerra di Spagna vds. F. Bargoni: *L'impegno navale italiano durante la guerra civile spagnola (1936-1939)*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1992. Per il punto di vista della Marina britannica cfr. Public Record Office di Kew Gardens a Londra (P.R.O.), fondo *Admiralty (ADM) 116*, busta 3476: "History of the Italian-Abyssinian emergency, August 1935-July 1936" e busta 3917: "Spanish civil war: activities of italian and unknown submarines and warships in the Mediterranean".

(2) Cfr. M. Mazzetti: *La politica militare italiana fra le due guerre mondiali (1918-1940)*, Salerno, Beta, 1974, p. 190.

(3) A.U.S.M.M., fondo *Documenti di guerra (D.G.)*, busta 29: "D.G. 10/A2, alimentazione delle forze in Libia".

(4) Ufficio Storico della Marina Militare: *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XXI: *L'organizzazione della Marina durante il conflitto*, tomo I: *Efficienza all'apertura delle ostilità*, Roma, 1971, p. 316-317.

(5) A.U.S.M.M., fondo *Documenti di guerra (D.G.)*, busta 29 cit.

(6) *Ibidem*. Come è noto però l'ammiraglio Cavagnari, Capo di S.M. della Regia Marina, si dimostrò contrario all'invasione di Malta, facendosi promotore invece dello studio del 18 giugno 1940, di poco successivo all'intervento italiano in guerra, che rinnovava le speranze di una "sterilizzazione" dell'isola britannica con il solo impiego dell'aviazione. Cfr. M. Gabriele: *Operazione C3: Malta*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2ª edizione, 1990, p. 32, 41 e 231-234.

(7) Cfr. A. Iachino: *Tramonto di una grande Marina*, Milano, Mondadori,1959, p. 192. Sull'ULTRA Intelligence nel Mediterraneo vds. A. Santoni: *Il vero traditore: il ruolo documentato di ULTRA nella guerra del Mediterraneo*, Milano, Mursia, 1981.

(8) A.U.S.M.M., fondo *Direttive Navali (Di.Na.)*, busta 1: "Direttiva Di.Na. n. 1", edizione 26 settembre 1938, p. 8.

(9) *Ibidem.*, p. 9. Per "Armera" si intendeva l'Armata Aerea, cioè lo strumento operativo della Regia Aeronautica genericamente considerato.

(10) A.U.S.M.M., fondo *Direttive Navali (Di.Na.)*, busta 1: "Di.Na. n. 1 - Direttive per le forze navali", edizione 19 agosto 1939, p. 4.

(11) *Ibidem.*, p. 4-5. Ci sembra quasi superfluo ricordare che la storia navale è piena di situazioni in cui flotte inferiori hanno attaccato forze superiori, in base al principio del "rischio calcolato", avendo molto spesso la meglio.

(12) A.U.S.M.M., fondo *Direttive Navali (Di.Na.)*, busta 1: "Di.NA. n. 1 - Direttive per le operazioni iniziali delle forze navali principali", edizione 29 maggio 1940, p. 2-3.

(13) *Ibidem.*, p. 4.

(14) A.U.S.M.M., fondo *Direttive Navali (Di.Na.)*, busta 1: "Di.Na. Zero - Concetti generali di azione in Mediterraneo nella ipotesi di conflitto Alfa Uno", 29 maggio 1940, p. 3-4.

(15) *Ibidem.*, p. 4. Questo era lo stesso atteggiamento operativo sancito nell'edizione del 19 agosto 1939 della Di.NA.1.

(16) Vds. al proposito F. Mattesini: *La battaglia di Punta Stilo*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1990.

(17) A. Iachino: *Tramonto di una grande Marina*, cit., p. 170.

(18) P. Shankland - A. Hunter: *Malta convoy*, Londra, Collins, 1960, p. 38 e P. Baryot: *Histoire de la guerre aèronavale*, Parigi, Flammarion, 1961, p. 151-152.

(19) Ufficio Storico della Marina Militare: *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. XXI, tomo I cit., p. 321-322.

IL POTERE MARITTIMO NEL PENSIERO NAVALE ITALIANO TRA LE DUE GUERRE MONDIALI

RICCARDO NASSIGH

Le radici remote del pensiero navale italiano

Per non esulare dal tema tratterò *dell'elaborazione dottrinale* del concetto di potere marittimo, limitando allo stretto indispensabile gli accenni alle forme concrete assunte dal potere marittimo italiano, alla strategia e alla politica navale del tempo.

Il tempo da esaminare è circoscritto al ventennio tra le Guerre Mondiali, ma non sarebbe possibile comprendere problemi e idee senza dare una scorsa, almeno a grandi linee, all'evoluzione precedente del pensiero navale italiano.

Nelle guerre del periodo 1859-1866 era apparsa evidente l'influenza dell'Esercito, ma sembrava essere sfuggita l'influenza del mare sulle operazioni e sugli equilibri politici che ne erano derivati.

Nel 1859 tre dei cinque corpi d'armata francesi destinati a combattere nel Lombardo-Veneto erano giunti per mare direttamente a Genova, accorciando di molto il percorso e soprattutto evitando le complicazioni organizzative e logistiche del passaggio attraverso il valico del Moncenisio. Ma tutto ciò era apparso ai più come un semplice fatto logistico. Non si era pensato che la cosa era stata possibile perché i franco-sardi avevano il completo dominio del mare.

L'anno successivo Garibaldi aveva raggiunto la Sicilia per mare, e anche allora non si era realizzato che tutta l'impresa si era svolta sotto la silenziosa copertura della flotta britannica del Mediterraneo, la cui sola presenza aveva dissuaso i Borboni e chiunque altro dall'intervenire. Con conseguenze politiche davvero decisive, che avevano accelerato il processo unitario italiano ben oltre gli stessi progetti di Cavour. Anche l'avanzata dell'Esercito piemontese lungo gli Stati Pontifici era avvenuta senza interferenze dal mare, e anzi la flotta sarda aveva fortemente contribuito alla caduta delle piazzeforti di Ancona e Gaeta.

Neppure l'influenza del potere marittimo anglo-francese nella guerra di Crimea del 1853-'56 – cui avevano partecipato anche i piemontesi – era stata oggetto di attenzione.

Il pensiero militare italiano – e la stessa opinione pubblica – restavano fondamentalmente estranei al mare e alle sue problematiche. Cosa dimostrata anche dall'episodio di Lissa, prima e dopo la battaglia. Da questo quadro generale occorre partire per tentare una valutazione del pensiero navale italiano.

In verità non erano mancati scrittori di cose navali che, ben prima di Lissa, avevano cercato di attirare l'attenzione dei politici e del pubblico sull'importanza

del mare e di una marina da guerra per il nostro Paese. Giulio Rocco, ufficiale della Real Marina borbonica, aveva letteralmente precorso i tempi pubblicando nel 1814 le sue *Riflessioni sul potere marittimo*, che non a torto sono state paragonate alla famosa opera del Mahan. Luigi Borghi aveva pubblicato a Torino nel 1863 un libro dal titolo significativo: *Sul presente e sull'avvenire dell'Armata Navale.* Non era stata una trattazione organica, né aveva preteso di elaborare teorie, ma aveva inteso sopratutto attirare l'attenzione sul problema. A Napoli uscì nello stesso anno un importante lavoro del Saint Bon, l'ammiraglio che avrebbe esercitato tanta influenza sul futuro sviluppo della nostra Marina [1]: *Pensieri sulla Marineria militare.* Vi si attirava l'attenzione sul carattere fortemente industriale delle nuove flotte e sulle sue ripercussioni strategiche.

Nei decenni successivi a Lissa le cose cominciarono lentamente a mutare, sotto l'influsso di pensatori militari e civili e di studiosi di storia. Non si trattava in genere di trattazioni approfondite sul piano tecnico, né di costruzioni teoriche generali, ma ebbero alla fine l'effetto di scuotere la pubblica opinione e l'ambiente politico.

Erano gli anni in cui la guerra contro la Francia appariva una certezza più che una probabilità, e andava emergendo la consapevolezza del grave rischio al quale ci esponeva la nostra inferiorità navale. Alcuni Autori facevano appello alla storia di Roma antica per trarne motivazioni ideali alla rinascita dello spirito guerriero e marinaro.

Spicca in questo quadro la figura dell'ammiraglio Augusto Riboty, Ministro della Marina dal 1871 al 1873, che si assunse il compito di imprimere agli studi marittimi un impulso qualificante: invitò gli ufficiali di Marina a scrivere e pubblicare i loro studi, fondò nel 1868 la *Rivista Marittima*, tuttora attiva e apprezzata, che potesse accogliere e diffondere il nuovo pensiero navale: un esempio illuminato che le gerarchie militari dovrebbero seguire in ogni tempo.

Il lento cammino verso una via italiana al potere marittimo

In effetti il dibattito sulla politica navale e sul senso della storia marinara si era acceso in Italia già prima di Mahan e di Calwell. Certamente senza pretese teoretiche e con prospettive eterogenee a causa della eterogenea formazione culturale degli autori, ma con una vivacità che non venne più toccata in seguito nel nostro Paese:

Oltre alle questioni connesse con l'ipotesi di guerra alla Francia si discutevano i problemi tecnici relativi alle costruzioni navali e all'impiego delle nuove navi e si tentavano più ampie impostazioni di tipo storico. La dialettica era del resto alimentata anche dalle grandi trasformazioni indotte nel mondo marinaro dall'irruzione dell'industria. Propulsione, scafi, artiglierie, esplosivi, procedimenti di tiro erano altrettanti campi di mutamenti e discussione. Così pure la tattica e l'organica, la logistica. Prima ancora che fossero chiaramente individuati i caratteri specifici del potere marittimo andavano via via emergendo i suoi presupposti geopolitici, economici e storici; le sue componenti militari e civili.

Un contributo notevole, dal punto di vista geopolitico e strategico, venne dagli studi di alcuni ufficiali del Regio Esercito e della Marina. Significativo, anche per l'epoca in cui venne elaborato – *il 1803* – un lavoro del maggiore Cristoforo Manfredi [2] ripubblicato alla vigilia nel nuovo secolo.

Veniva condotta una serrata critica alla concezione dominante secondo cui l'Italia poteva essere difesa nella Valle Padana, dove in effetti era concentrata gran parte dell'Esercito.

L'Autore dimostrava come in realtà – se la Francia avesse attaccato il nostro Paese – avrebbe potuto ottenere la vittoria sul mare e dal mare, aggirando la complicata fronte alpina senza neppure tentare di sfondarla. Di qui la necessità di un radicale mutamento di prospettive nella preparazione dei mezzi militari navali e terrestri. Notevole anche la mentalità spiccatamente unitaria con la quale il Manfredi guardava al fenomeno bellico e all'impiego delle forze (in questo anticipando una concezione che perfino oggi fatica a farsi strada nei nostri ambienti militari).

Nel complesso, al di là di certe affermazioni esagerate e discutibili, che pur si riscontravano in diversi autori, emergevano fondamentalmente due significativi orientamenti:

— la presa di coscienza dell'interdipendenza assai stretta fra politica marittima e politica estera;
— una più precisa attenzione all'influenza del mare sulla strategia nazionale.

Una complessità non bene assimilata

Quando, nel 1899, Domenico Bonamico iniziò la pubblicazione dei suoi celebri studi sul potere marittimo, tentando una teorizzazione generale e indicando le vie per una sua applicazione specifica al caso Italia, l'ambiente era maturo per poter accogliere una riflessione di ampio respiro, che si accompagnava a una lettura attenta e critica di Mahan e di Calwel.

Un esame approfondito esulerebbe dal mio tema [3]. Fu comunque una tappa fondamentale per il pensiero navale italiano: per la prima volta veniva offerta una visione organica e globale delle problematiche marittime in tutta la loro complessità.

Oggi, col cosidetto *senno di poi*, mi sembra tuttavia abbastanza evidente che quella complessità non fu compresa a fondo negli ambienti militari né in quelli politici. Probabilmente la troppo rapida successione degli avvenimenti internazionali non lasciò il tempo per una riflessione matura. Inoltre difettavano a tutti esperienza e tradizione. Lo testimonia il continuo acritico ricorso al passato di Roma imperiale per auspicare una politica navale che avrebbe invece trovato nella realtà del tempo le più ampie giustificazioni. (Lo stesso Bonamico ne era rimasto in qualche modo contagiato, tanto che indicando la *civiltà* di un popolo tra le condizioni che danno energia al potere marittimo la intese essenzialmente come *missione storica da compiere nel contesto internazionale*).

Su un piano più direttamente tecnico e navale avvennero fatti che condizionarono negativamente il sorgere del nuovo potere marittimo.

Il Bonamico assegnava all'economia e all'industria una duplice funzione: fare da presupposto al potere marittimo e permetterne la concreta manifestazione in pace e in guerra. Metteva perciò in guardia gli italiani – che non possedevano un'industria *naturale*, cioè dotata delle materie prime necessarie – dalle situazioni capaci di compromettere le comunicazioni marittime, essenziali per gli approvvigionamenti nella quantità e qualità occorrenti.

Echeggiava ancora il già ricordato pensiero del Saint Bon: "la potenza in materiale galleggiante di una nazione marittima meglio si desume dalle forze produttrici dei suoi arsenali e dalla sua industria privata, che dal numero delle sue navi... e non meno necessari degli arsenali sono gli approvvigionamenti giganti di macchine e di materie prime d'ogni natura, di quelle di cui potrebbe una guerra asciugare per noi la sorgente, come il carbone ed i metalli d'uso comune". Parole pronunziate nel 1863, ma *perfettamente valide per l'Italia anche nei tempi successivi.*

Benché la nostra adesione alla Triplice Alleanza, avvenuta fin dal 1882, avesse plausibili giustificazioni politiche tuttavia essa esponeva l'Italia a una situazione bellica molto sfavorevole: ben scarso aiuto dall'Austria-Ungheria e ancor meno dalla Germania contro una Marina francese prevalente e con la Gran Bretagna equidistante (ma fino a che punto?). La maggior parte delle nostre vitali comunicazioni marittime passavano fin d'allora nel Mediterraneo occidentale, sul quale la flotta francese era in grado di esercitare un effettivo controllo. La mancanza di basi oceaniche ci avrebbe preclusa qualsiasi possibilità di difesa dei nostri piroscafi al di là di Gibilterra. Per converso i francesi avrebbero potuto, senza troppo soffrirne, trasferire sulle rotte atlantiche i traffici mediterranei, togliendoci così uno dei pochi obiettivi strategici offensivi (senza contare il fatto che, in condizioni di inferiorità numerica, la nostra flotta non avrebbe avuto serie possibilità di minacciare le comunicazioni del nemico).

La nostra persistenza in una politica estera, economica e militare antifrancese denotava dunque un'insufficiente valutazione a livello di alta strategia. E gli alti gradi militari non sembravano guardare al futuro con maggiore lucidità dei politici. Vedremo del resto che nei decenni successivi – nonostante l'esperienza drammatica della Guerra 1914-'18 – il difetto non fu affatto emendato! Si giunse anzi a un vero scollamento fra dottrina e prassi.

Anche il modo in cui fu affrontata, negli ultimi decenni dell'Ottocento, la cosidetta *Questione delle navi* (per la scelta dei tipi da costruire) rivelò presto la tendenza a radicalizzare le posizioni dialettiche piuttosto che mediarle proficuamente. Inoltre l'esito dello scontro ideologico sembra indicare che, in definitiva, si persisteva nell'errore di separare la guerra marittima da quella terrestre, come due realtà autonome.

È certamente vero che, nelle condizioni di fine Ottocento, nessuno avrebbe potuto prevedere se e quando potesse avvenire un rovesciamento di alleanze come

quello attuato nel 1914 da Salandra. Tuttavia si stava preparando una flotta fatalmente destinata a non poter proteggere proprio quelle linee di comunicazione che la dottrina additava come *assolutamente* indispensabili alla sopravvivenza della nazione e alla sua capacità di combattere.

Senza dire che — a dispetto degli insegnamenti dei maestri nostri e stranieri — non prevedemmo mai una condotta realmente coordinata delle operazioni di terra e di mare. In questo settore mancò tutto: dalla preparazione culturale degli Stati Maggiori alla pianificazione delle ipotesi operative e alla relativa rete di comando. Non si fecero serie esercitazioni combinate. Si giunse alla guerra, nel 1911 e poi nel 1915, senza nessun tipo di esperienza e senza strutture operative.

Un approfondimento di questo aspetto del potere militare italiano esulerebbe completamente dal tema. È tuttavia necessario annotarlo fra le caratteristiche più negative, che condizionarono lo sviluppo del nostro potere marittimo fino alla catastrofe del 1943.

Nuove debolezze politiche e strategiche dopo la vittoria del 1918

La vittoria del 1918 non fugò del tutto le preoccupazioni per la sicurezza in Adriatico, e anzi sembrò acuire le tensioni in quell'area. L'Italia si ritrovò comunque in una situazione decisamente nuova.

Sul piano politico le era formalmente riconosciuta una posizione internazionale di grande potenza, alla quale però non corrispondeva la realtà economica e militare. Inoltre l'instabilità sociale interna, toglieva autorevolezza e credibilità al governo.

D'altra parte, nonostante i formalismi della "Società delle Nazioni", ogni paese si era ritrovato praticamente a far da sé ben più che al tempo della contrapposizione Triplice Alleanza - Triplice Intesa. (Una situazione che ricorda abbastanza da vicino quella attuale dopo il dissolvimento del "blocco" comunista). Il nostro Paese si trovò così in una condizione precaria, priva di appoggi e con le stesse debolezze di sempre. Ma la sua direzione politica non ebbe la lungimiranza di pensare un coerente mutamento di indirizzi internazionali.

Continuammo a destreggiarci alla meno peggio. Non riuscimmo a imboccare una via stabile di amicizia e buon vicinato né con la Francia né con Iugoslavia e Grecia (anzi!). Neppure cercammo una seria e *costante* linea d'intesa con la Gran Bretagna. Addirittura, con la crisi di Corfù del 1923, rischiammo l'ostilità aperta. Non cercammo neppure di sviluppare proficui rapporti commerciali e finanziari con gli Stati Uniti, pur trovandoci nella disperata necessità di crediti per espandere la produzione e le esportazioni e per pagare a nostra volta i pesanti debiti accumulati durante la guerra. Dal punto di vista marittimo la fine della guerra ci costrinse a una *conversione strategica dall'Adriatico al Mediterraneo*, che del resto si già era profilata durante l'offensiva sottomarina germanica, quando le nostre linee di comunicazione mediterranee erano state messe a repentaglio non meno di quelle oceaniche.

Senonché questa volta eravamo soli a gestire un gioco politico molto complesso, che non presentava soluzioni semplici e implicava costantemente rischi militari. Cosa che, sul piano strategico, si traduceva nella *precarietà delle nostre posizioni in Mediterraneo e in Africa Orientale e delle stesse nostre comunicazioni marittime.*

I tre sbocchi del Mediterraneo continuavano a restare in mani straniere, e l'intero bacino era costellato di basi e punti d'appoggio inglesi e francesi che avrebbero messo a grave rischio i nostri traffici in caso di guerra: Malta e Biserta al centro, Tolone e Mers-el-Kebir a ponente; a levante poi Alessandria, Haifa e Cipro in mano britannica, Beyrut in possesso della Francia (senza contare la probabilità che la Grecia mettesse a disposizione di Londra i suoi porti e l'isola di Creta e che la Iugoslavia facesse altrettanto con la Francia.

Quanto all'Eritrea si trovava totalmente isolata. La Gran Bretagna controllava, oltre ai due accessi al Mar Rosso, tutta la costa araba a nord e quella egiziana-sudanese a sud. La Somalia infine, inaccessibile dalle rotte oceaniche senza il consenso britannico, era stretta fra i territori britannici del *Somaliland* a nord e del Kenya a sud.

Tutto sconsigliava una guerra: non contro la Gran Bretagna perché sarebbe stata semplicemente disastrosa; non contro la Francia perché, oltre tutto, si presentava probabile una rapida estensione del conflitto ai Balcani, a tutto nostro scapito. In ogni caso persisteva la nostra dipendenza dall'estero per l'aggiornamento tecnologico della grande industria, per gli approvvigionamenti di materie prime e ormai anche di derrate e di concimi.

Al quadro si aggiungeva l'obsolescenza di una forte aliquota del materiale aeronavale, difficile da sostituire in breve tempo a causa delle difficoltà finanziarie. D'altra parte l'obsolescenza di molte navi non dipendeva unicamente dalla loro età o dal logoramento subito in guerra. Parecchie unità, di costruzione relativamente recente, erano risultate troppo vulnerabili dalle armi subacquee perché la loro progettazione prebellica era stata fatta senza sufficiente previsione della *curva del progresso*: un fenomeno invero generalizzato nel mondo, forse con la sola eccezione delle costruzioni tedesche. Infine si presentava la grande incognita dell'arma aerea, della quale si intuiva la potenza anche sul mare pur senza sufficienti dati sperimentali.

Tutto ciò importava problemi gravi per le fragili strutture scientifiche e industriali italiane, cui si aggiungevano le difficoltà finanziarie.

In conclusione l'apparato navale italiano post-bellico, dopo la radiazione di gran parte del naviglio da guerra obsoleto e con la flotta mercantile menomata dalla guerra e a sua volta obsoleta, risultava sensibilmente indebolito, con preoccupanti ipoteche finanziarie e politiche sul suo futuro sviluppo.

Si ripropose subito una nuova *questione delle navi*, più complessa che in passato a causa dei fattori subacqueo e aereo: ora non ci si limitava più a discutere se convenissero navi corazzate grandi o medie, ma si metteva in discussione la stessa nave corazzata e, in aggiunta, sorgeva il problema se costruire navi portaerei e se

conservare le aviazioni marittime. Inoltre, parallelamente, si discuteva nei consessi internazionali se conservare o vietare i sommergibili.

Era del resto in corso un riesame approfondito dell'esperienza di guerra. Questo fatto, insieme a tutto il resto, produsse nei primi anni venti un certo rallentamento dei programmi navali e una pausa di riflessione anche sul piano teorico.

La ripresa degli studi teorici

Le cose cominciarono a mutare, nel campo degli studi, tra la fine degli anni venti e l'inizio del decennio successivo. Vi fu una stimolante ripresa, non disturbata invero dalla gravissima crisi economica e finanziaria che contemporaneamente metteva a soqquadro il mondo industrializzato.

Quest'ultimo fatto non dovrebbe stupire. La crisi del 1929 infatti non mutò gli indirizzi di politica estera né in Italia né altrove, e per il momento gli stati maggiori non parvero neppure intenzionati a mutare i loro criteri strategici. Le stesse limitazioni concordate per le flotte (già col Trattato di Washington del 1922, rielaborate poi con quello di Londra nel 1930) incidevano semplicemente sulla dimensione quantitativa e qualitativa delle flotte.

Le ragioni della ripresa di studio erano invece diverse, più direttamente motivate dall'obiettiva incertezza sulle nuove strategie dei mezzi. Fermi restando i concetti strategici generali, e indipendentemente dalla quantità di denaro che sarebbe stata spesa per le marine, occorreva chiarirsi le idee sul *come* spendere quel denaro: cioè *con quali priorità strategiche e per quali tipi di mezzi.*

La nuova *questione delle navi* investiva tutte le marine del mondo. Per il nostro Paese però il problema era estremamente delicato, data la penuria di denaro e i lunghi tempi di realizzazione delle costruzioni. Di fatto i progettisti avrebbero dovuto prevedere con largo anticipo la curva del progresso e studiare come fronteggiarla con una flotta di media grandezza.

Di fatto le discussioni s'intrecciavano di continuo col problema dell'arma aerea e con quello dei sommergibili.

Certo, almeno in Italia, non si trattò più di teorizzazioni generali e organiche sul potere marittimo, ma piuttosto di studi che – partendo da quel patrimonio culturale ormai acquisito – si sforzavano di applicarlo alle esigenze nazionali.

Per la verità i mutamenti politici avvenuti in Italia dopo l'avvento di Mussolini avrebbero potuto innescare un suggestivo dibattito di ordine generale sui presupposti politici del potere marittimo. Proprio in Italia il Bonamico aveva segnalato il rischio che i governi *dispotici* non riuscissero a comprendere la necessità di sviluppare un potere marittimo costante e proporzionato alle capacità dello Stato. Quei governi – aveva detto – erano capaci di imprimere accelerazioni irrazionali, di suscitare fenomeni fittizi seguiti dall'esaurimento dello Stato.

Un'autentica profezia, pronunziata quando ancora in Italia – pur dicendo e scrivendo di *mare nostrum* e di romanità imperiale – ci si guardava bene dal concretare atti politici e militari conseguenti. Ma le nuove condizioni politiche della

nostra Patria alle soglie degli anni trenta erano purtroppo le meno adatte a incoraggiare un dibattito di questo genere, e del resto i militari — per mentalità e per ufficio — raramente risultano idonei a compiti di questa natura. Vedremo più avanti come influisse tutto ciò sugli sviluppi della nostra preparazione bellica, inclusa quella marittima.

Ma torniamo al nuovo dibattito navale. Vi si possono individuare tre punti di riferimento fondamentali:

— L'esperienza della guerra;
— Il quadro geografico, economico e politico presente (e presumibilmente futuro);
— I nuovi e vecchi mezzi bellici.

Nel 1929 uscì un'interessante analisi dovuta al comandante Guido Po[4], che risaliva a una definizione concettuale del potere marittimo nazionale attraverso l'esame dei suoi obiettivi in pace, ma soprattutto in guerra.

L'Autore conferiva una netta preminenza, fra i componenti del potere marittimo, alla marina militare. Il modo più semplice in cui questa esercitava il potere marittimo consisteva, in tempo di pace, nel rappresentare il prestigio della nazione e, in guerra, nel *proteggere il traffico marittimo assicurandogli la continuità, oltre che nel contrastare le forze avversarie nei loro obiettivi.*

Per l'Italia, vista la sua dipendenza dalle comunicazioni marittime, il problema dei traffici era il nodo centrale. *Il dominio del mare consisteva nel dominio delle comunicazioni.* Vedremo che su questo punto insisteranno, con un accordo significativo, tutti gli studiosi del problema nel periodo storico del quale ci occupiamo.

Il comandante Po si chiedeva dunque se la nostra flotta mercantile fosse adeguata, oltre che ai compiti di pace suoi propri, a reggere il peso dei trasporti in guerra. La domanda cruciale era: che cosa sarebbe accaduto alle nostre linee di comunicazione in caso di guerra?

L'Autore cercava una risposta plausibile applicando un metodo di studio storico-realistico: posto ciò che era avvenuto nel Conflitto Mondiale e considerata l'attuale situazione geostrategica, che cosa si poteva prevedere?

L'esito era pessimistico. Già durante la guerra — quando l'Italia aveva alleati potenti sul mare, che le assicuravano la massima libertà di movimento sul piano strategico — la flotta non era bastata ad assicurare tutti i rifornimenti necessari, e meno che mai quando si era scatenata l'offensiva sottomarina germanica. Oggi, in una situazione politica e strategica niente affatto migliorata, non si poteva certo essere ottimisti.

In ogni caso *era prevedibile che la difesa diretta del traffico e la sua protezione indiretta avrebbero rappresentato il compito primario della flotta*, estremamente arduo e logorante.

Oltretutto non appariva probabile che si ripetessero le straordinarie condizioni strategiche della Guerra Mondiale, col grosso delle forze navali nemiche paralizzato nei porti.

Proprio la concretezza con la quale in quegli anni si discuteva del potere marittimo implicava vivaci discussioni sulla nostra politica navale: quali navi e quali aerei per la nostra guerra marittima, con quali obiettivi strategici?

La necessità di assicurare le comunicazioni marittime era al centro dell'interesse, e le proposte sulla costituzione e sull'impiego della nuova flotta ruotavano attorno a quel problema. Il famoso promemoria Bernotti "*Fondamenti di politica navale*", presentato a Mussolini tramite il Ministro della Marina ammiraglio Sirianni nel 1927, poteva considerarsi in certo qual modo una "summa" delle nuove idee circa una flotta italiana bilanciata idonea ai compiti che prevedibilmente l'attendevano (5).

Era frattanto scoppiata la *bomba Douhet*, che aveva portato in primo piano il problema aeronautico: non solo in rapporto alle possibilità belliche del nuovo mezzo, ma anche alla convenienza di creare una forza armata autonoma e all'opportunità di mantenere le aviazioni "ausiliarie" dell'Esercito e della Marina.

In realtà le tesi del generale Douhet, pur nella loro radicalità, non contenevano una negazione del potere marittimo (6). Vedremo tra breve che lo scontro dottrinale avvenne invece sulle sue tesi strategiche e le sue idee di politica navale.

Posto che il vero e integrale dominatore della guerra sarebbe stato in futuro il potere aereo Douhet assegnava al potere marittimo un compito di carattere in certo qual modo sussidiario: dominare il mare per assicurare la sopravvivenza della nazione e del suo apparato militare e industriale, mentre le forze aeree avrebbero portato a compimento la *debellatio* del nemico spezzandone la resistenza morale e materiale.

In sé la concezione douhettiana del potere marittimo non si discostava da quella tradizionale: usare il mare e interdirlo al nemico, impiegando le forze navali e la flotta mercantile appoggiate dalle relative industrie e infrastrutture. Il limite stava nella ristretta concezione, essenzialmente difensiva, che l'Autore assegnava al potere marittimo nel quadro globale della guerra.

Nel caso particolare dell'Italia il pensiero di Douhet concepiva in realtà un uso molto impegnativo del potere marittimo: ottenere il dominio del Mediterraneo, sia per consentire i nostri traffici sia per interdire al nemico — non solo la Francia, ma anche eventualmente la Gran Bretagna — di usare questo mare contro di noi. La mancanza di basi oceaniche avrebbe comunque precluso operazioni navali fuori dal Mediterraneo anche se, in ipotesi, la stessa Gibilterra non fosse stata in mano britannica.

A prescindere dall'ottimismo sulle capacità navali del nostro Paese contro nemici di quel livello, un enunciato del Douhet in materia di strategia dei mezzi mi appare oggi particolarmente degno di apprezzamento: egli sosteneva infatti che la Marina avrebbe dovuto riorganizzare la flotta *in funzione precipua del suo compito principale, e non limitarsi a imitare pedissequamente le dimensioni delle altre flotte* (la francese o qualsiasi altra).

È difficile, riandando oggi alla storia della seconda Guerra Mondiale, negare il realismo di questa tesi. Douhet la sosteneva in funzione del compito di interdizione del Mediterraneo da lui immaginato. Il comandante Po, dal canto suo, stava cercando proprio allora di convincere i responsabili navali che la flotta sarebbe dovuta *in primo luogo* essere atta a difendere le comunicazioni.

In realtà continuammo a seguire il malaugurato indirizzo allora in voga dovunque: imitare le marine con le quali appariva più probabile uno scontro.

Per noi poi la parità navale con la Francia – intesa non solo in termini di dislocamento globale, ma addirittura di numero e tipo di navi – stava diventando un dogma politico. Nessuno sembrava accettare il fatto che le esigenze strategiche dei due paesi erano in realtà assai diverse, per cui non era detto che occorressero due flotte quasi esattamente speculari!

Mentre le polemiche dottrinali – scontate nel clima del momento – erano in pieno fervore le tesi del Douhet avevano provocato, già nell'estate 1929, un interessante intervento dell'ammiraglio Giuseppe Fioravanzo [7].

Egli respingeva naturalmente le estremizzazioni douhettiane, e fra l'altro rifiutava un'aprioristica limitazione del potere marittimo a funzioni strategiche puramente difensive. Ciò che interessa però, dall'attuale punto di vista, è che anche il Fioravanzo poneva il problema delle comunicazioni al centro dell'attenzione. Tanto al centro, da sostenere che la Marina italiana avrebbe dovuto pianificare operazioni *difensive* anche in Atlantico: grossi incrociatori e grossi sommergibili avrebbero dovuto proteggere i nostri traffici nell'area che adduce a Gibilterra, profittando dell'occasione per disturbare le linee di comunicazione del nemico. Una concezione che richiamava quella tedesca della "guerra di corsa" affidata a incrociatori opportunamente affiancati da una rete di rifornitori oceanici preposizionati o appoggiati a porti neutri.

La successiva progettazione di numerosi grossi sommergibili da parte italiana, destinati a offendere le comunicazioni del nemico in Atlantico, avrebbe in parte ripreso – in senso offensivo – questa concezione strategica.

A parte le riserve che la tesi delle operazioni atlantiche poteva suscitare, le idee del Fioravanzo contenevano una concezione fondamentale, purtroppo destinata a rimanere inascoltata nell'atmosfera di quegli anni: *marina e aviazione, che avevano entrambe il compito di acquisire il dominio dei rispettivi spazi operativi, avrebbero dovuto operare in modo strettamente coordinato e secondo una visione rigorosamente unitaria del conflitto. All'esercito sarebbe infine spettato il compito di coronare il successo occupando materialmente il territorio nemico.*

Quale che fosse la prospettiva strategica, e la conseguente priorità di obiettivi, si trattava di una concezione basilare della guerra, che collocava in un unico quadro strategico potere aereo, potere marittimo e potere terrestre. Disgraziatamente per il nostro Paese eravamo allora a distanze siderali dalla comprensione di questi elementari principi.

In quei primi anni trenta, in verità, non emergeva ancora con chiarezza una vera chiusura ai mutamenti. Sembrava ancora possibile una dialettica interna alle Forze Armate. Le priorità strategiche non apparivano ancora fissate in modo definitivo, e tra gli ufficiali si discuteva. All'Istituto di Guerra Marittima di Livorno, ad esempio, il problema delle comunicazioni e della loro difesa veniva dibattuto. Nel 1932 furono raccolte in volume una serie di conferenze tenute da Oscar di

Giamberardino agli ufficiali frequentatori [8], nelle quali la situazione era esaminata sia dal punto di vista del volume e della qualità dei traffici, sia sotto l'aspetto delle concrete possibilità di proteggerli in caso di conflitto contro la Francia. Possibilità che l'Autore prevedeva scarse, e anzi *nulle nel bacino occidentale del Mediterraneo* dove transitavano tutte le principali linee di nostro interesse. Un'impostazione strategica sostanzialmente difensiva sarebbe stata necessaria per poter concentrare le nostre non esuberanti risorse nella protezione delle restanti vie di traffico.

Come si nota le conclusioni dell'Autore erano, in concreto, assai più pessimistiche di quelle abbozzate un paio d'anni prima dal Douhet.

Quando cominciarono a levarsi venti di guerra

Dalla metà del decennio molte cose cominciarono a mutare in Italia: in politica estera e in politica militare. Abbastanza rapidamente la dialettica venne sostituita da decisioni di vertice che prescindevano dalle elaborazioni della dottrina. Ai posti di maggiore autorità cominciarono a sedere personaggi sempre meno inclini a prendere posizione contro il potere politico, anche quando si verteva in materie militari. Per rimanere nell'ambito navale si potrebbero citare, come esempi (non unici, ma significativi), la decisione di abbandonare il tema *portaerei* e quello dell'*aviazione navale*; la decisione di dare precedenza assoluta al rinnovamento della flotta corazzata (incluso il radicale rimodernamento delle vecchie *dreadnought* classe "Cavour" e classe "Doria"), a tutto scapito del naviglio destinato alla scorta del traffico. Per non dire del gran numero di sommergibili, sopratutto oceanici, realizzati in pochi anni senza una precisa dottrina d'impiego e del discontinuo impulso dato agli studi e alla sperimentazione di nuovi ritrovati tecnici nei campi della localizzazione e delle armi subacquee.

Si andò delineando, in sostanza, una frattura tra la dottrina navale e la strategia dei mezzi. Inutile insistere sulle perniciose conseguenze in materia di scelte strategiche, di pianificazione operativa e di capacità bellica complessiva.

La dottrina navale ebbe in quegli anni il suo massimo esponente in Romeo Bernotti: tanto apprezzato e lodato sul piano formale quanto concretamente disatteso in politica navale e sul terreno strategico, fino a escluderlo dagli alti comandi proprio mentre la Marina e il Paese slittavano verso la guerra.

Bernotti soleva ripetere che l'Arte militare andava studiata unicamente a fini pratici, e sottolineava che la resistenza economica di uno stato dipendeva dai rifornimenti che la flotta mercantile e quelle dei neutri gli avrebbero procurato in guerra. Alla luce di questi elementari presupposti egli si accinse a rivisitare con spirito moderno la dottrina sul potere marittimo, per passare poi a una critica serrata e obiettiva della *nostra* situazione [9].

Dal punto di vista teorico il potere marittimo era visto come *prodotto dei fattori dello sviluppo e della protezione degli interessi marittimi di uno stato*: una formula, come si vede, molto ampia e comprensiva che includeva ogni possibile utilità derivante dal mare in pace come in guerra.

Fattori del potere marittimo erano, oltre alle *condizioni geografiche* (e specificamente la conformazione fisica del territorio e delle sue coste), il *carattere della popolazione* e la sua *capacità di comprendere i vantaggi conseguibili affrontando il mare*. Le ben note indicazioni del Mahan erano rapportate alla crescente incidenza della pubblica opinione, ma sopratutto all'insostituibile importanza del consenso individuale, che nessuna decisione di vertice avrebbe potuto sostituire ove mancasse.

Con spirito spiccatamente pratico il Bernotti introdusse la distinzione — forse sempre riconosciuta ma non esplicitamente dichiarata — fra *stato marittimo* e *potenza marittima*: molti erano gli stati marittimi, in quanto dotati di una fiorente marina mercantile e di un'adeguata posizione geografica, mentre potevano considerarsi potenze marittime soltanto quegli stati che disponevano di una potente marina da guerra.

La distinzione, lungi dall'avere un carattere astratto e nominale, forniva un pratico e sicuro criterio politico e militare per valutare il peso internazionale di una nazione marittima. Da noi Mussolini non mancò di apprezzare l'idea, tanto da enunciare il principio che la marina da guerra era "gerarchia delle nazioni", senza tuttavia afferrare la complessità del concetto di "potente marina da guerra": che non è semplicemente una somma di navi, ma piuttosto il prodotto delle navi, degli uomini e dell'apparato scientifico, industriale e organizzativo che li sostiene.

Al fine di misurare e valutare il potere marittimo le due componenti militare e mercantile andavano comunque considerate unitariamente: Bernotti richiamava, a questo proposito, i vecchi studi del precursore napoletano Giulio Rocco, la cui opera era stata ristampata a cura della Lega Navale nel 1911, ma appariva letteralmente dimenticata nel mondo navale italiano e straniero.

Il suo giudizio sulla situazione strategica italiana era complessivamente negativo. Massima era la dipendenza dai traffici marittimi, senza correlativa possibilità di esercitare su di essi un effettivo controllo. Non avevamo infatti basi e punti d'appoggio oltremare (con tutti gli sbocchi del Mediterraneo in mano straniera) e avremmo dovuto appoggiare le nostre linee vitali di traffico a neutri benevoli, adattandoci di volta in volta alla variabile situazione delle operazioni in mare. Ad accrescere la vulnerabilità delle nostre linee di comunicazione c'era poi la vicinanza di coste straniere dalle quali l'offesa sarebbe potuta abbattersi sui mercantili finanche nei porti d'arrivo o di partenza.

Considerando le condizioni cui avrebbe dovuto rispondere un piano di guerra Bernotti enunciava in pratica un principio di portata generale:

— fissare obiettivi realmente compatibili con la possibilità di esercitare il dominio del mare (che richiedeva una certa prevalenza di forze e un certo vantaggio geografico);
— mirare al dominio del mare in rapporto alle esigenze generali della guerra (cioè fissando alla guerra marittima obiettivi dipendenti dal piano generale).

La difesa e l'attacco delle comunicazioni marittime aveva, per l'Italia, la massima priorità. Sia per alimentare lo sforzo bellico nazionale, sia per cercare di ostacolare un analogo risultato da parte del nemico.

Compatibilmente con la situazione strategica generale e con la relatività delle forze sarebbe stato inoltre immaginabile un uso più propriamente offensivo del potere marittimo, mediante *spedizioni oltremare* che portassero il proprio esercito in territorio nemico (ipotesi che naturalmente trovava la sua perfetta corrispondente nella difesa del nostro territorio da analoghe iniziative nemiche).

È evidente che tutto ciò presupponeva quella visione unitaria della guerra e delle operazioni belliche, alla quale le Forze Armate italiane continuavano a restare completamente estranee.

Bernotti non mancò comunque di insistere sul fatto che, in tempi di insidie subacquee e di offese aeree, le incognite belliche risultavano ulteriormente accresciute. Ne derivava una certa *relatività* del grado di dominio del mare effettivamente ottenibile, sempre meno "dominio" e sempre meno duraturo.

Lo sforzo di Bernotti per razionalizzare la politica navale italiana non parve interessare le alte sfere, che ormai apparivano rassegnate (o convinte?) a seguire gli eventi anziché cercare di condizionarli.

Tre anni più tardi, quando il consenso popolare al fascismo toccava vertici cui non sarebbe più pervenuto in seguito, il regime produsse un proprio studio sul potere marittimo. Lo scrisse, invero senza particolare originalità, Edoardo Squadrilli [10].

Sembrava che il fascismo avesse raccolto a suo modo l'ammonimento del Bernotti: non abbiamo colonie capaci di alimentare la madrepatria e di dare appoggio ai nostri traffici oceanici. L'Italia aveva conquistato l'Etiopia.

In realtà si era compiuto un ulteriore passo falso dal punto di vista strategico, perché il nuovo vastissimo territorio non aveva alcuna autosufficienza militare ed era isolato dall'Italia quanto gli altri possedimenti del Corno d'Africa. A parte i problemi della persistente guerriglia avrebbe comunque assorbito aliquote notevoli di truppe e di velivoli per la propria sicurezza, accrescendo sensibilmente i problemi logistici anche dal punto di vista navale.

Nessuna consistente forza navale si sarebbe potuta appoggiare a Massaua né a Chisimaio o a Mogadiscio, che perciò non avrebbero mai rappresentato per la Regia Marina altro che un passivo strategico.

Squadrilli, dopo avere riconosciuto che il potere marittimo di un paese è la risultante dei fattori economici e militari che agiscono in campo marittimo, osservava come la marina da guerra ne fosse il fattore preminente, affiancata dalla Marina mercantile, dall'industria e appunto dalle colonie. Queste, in particolare, esercitavano una funzione doppiamente importante, giacché oltre ad avere un'intrinseco valore economico ne presentavano uno di ordine strategico per le possibilità operative che offrivano alle forze navali.

Il ragionamento appariva invero difficilmente compatibile con la realtà delle nostre colonie vecchie e nuove, ma ciò non impediva all'Autore di individuare come scopi del potere marittimo italiano il dominio dei mari *d'interesse nazionale* (espressione invero piuttosto vaga) e la sua interdizione al nemico.

Osservava in proposito il di Giamberardino, in una sua nuova opera pubblicata proprio nel 1938 [11], che il potere marittimo può esprimere un grado relativo di dominio del mare, più o meno limitato nell'estensione e nel tempo. In concreto egli così precisava il concetto: "Dominio del mare significa in sostanza la possibilità di far muovere le proprie forze *concentrate* (il corsivo è mio) per andare a colpire qualche punto debole del nemico". Cosa che naturalmente presuppone la disponibilità di basi adatte in posizione favorevole.

Dopo le analisi del Bernotti – ancora perfettamente attuali nel 1938 – sarebbe stato davvero arduo reperire punti deboli dei nostri più probabili nemici (la cui cerchia sembrava ora non escludere la stessa Gran Bretagna).

D'altra parte Giamberardino ammoniva a determinare bene le reali esigenze d'uso del mare, sia nostre che nemiche, prima di stabilire le linee d'azione: il concetto richiamava le esigenze di coordinamento a suo tempo segnalate con vigore da Fioravanzo e più recentemente ribadite dal Bernotti in nome delle esigenze generali della guerra.

Per quanto riguardava il nostro Paese non c'era dubbio che la difesa delle linee di comunicazione continuasse a occupare il primo posto nella gerarchia degli obiettivi del potere marittimo: cosa che l'Autore aveva, come sappiamo, detto e ribadito fin dal 1932.

Si deve invero al Giamberardino anche la chiara affermazione (del resto in accordo con quanto il Bernotti aveva sostenuto a proposito delle spedizioni oltremare) della fondamentale importanza delle grandi operazioni oltremare: massima affermazione del potere marittimo e di quello aereo [12].

Sappiamo che i difetti d'impostazione dottrinale e pratica impedirono alle nostre Forze Armate di dare pratica attuazione a questo principio. Ma la guerra, di lì a meno di due anni ne avrebbe mostrato, a cominciare dall'invasione tedesca della Norvegia nell'aprile 1940, la verità inconfutabile.

Fu proprio questa la principale ragione che impedì sempre al nostro potere marittimo di assumere un indirizzo strategico di ampio respiro, in grado di sfruttare a fondo tutte le risorse disponibili. Quella sostanziale passività prettamente difensiva, che la Marina non aveva accettato da Douhet, finì con l'imporsi a causa della totale mancanza di un pensiero strategico interforze e di tutte le conseguenti applicazioni tecniche e operative.

Alcune considerazioni conclusive

Si sono avute, nel corso di questa pur sommaria carrellata, parecchie occasioni per accennare alle cause militari della cattiva impostazione *concettuale* data alla nostra preparazione alla guerra.

Risulta dunque inaccettabilmente sbrigativa la pretesa – spesso accampata negli anni scorsi – di attribuire l'impreparazione alla mutevole e altalenante politica estera fascista, che avrebbe impedito agli Stati Maggiori di avere stabili riferimenti politici per mettere a punto la strategia.

In realtà la politica estera fascista non fu quasi mai oscillante. Nei primissimi anni, pur introducendo un certo stile di tipo squadrista nelle relazioni internazionali, seguì sostanzialmente gli indirizzi dei governi democratici: inadeguati sotto molti aspetti, come ho avuto occasione di notare. Unica eccezione di rilievo la crisi di Corfù del 1923, che fortunatamente venne superata abbastanza rapidamente grazie all'energico e abile intervento dello Stato Maggiore navale e della Diplomazia.

In seguito l'Italia continuò nella tradizionale linea sostanzialmente anti-francese, anti-slava e anche anti-greca, senza riuscire ad avvicinarsi veramente alla Gran Bretagna. Una momentanea impennata in senso opposto parve sopravvivere nel luglio 1934, al tempo del *putsch* nazionalsocialista a Vienna, ma fu cosa di breve durata.

In sostanza i nostri Stati Maggiori ebbero costantemente da lavorare sull'ipotesi fondamentale di una guerra contro la Francia, eventualmente alleata con la Iugoslavia. Nella seconda metà degli anni trenta si affacciò più volte l'ipotesi della guerra contro l'Inghilterra, assolutamente deprecata dalla Marina ma in ogni caso non nuova e non improvvisa. L'intervento del 1940 mostra la radicale insipienza politica del governo fascista, ma non la sua tendenza ai mutamenti.

A rigore l'unico vero mutamento nel quale incapparono gli Stati Maggiori italiani fu il rovesciamento di alleanze del 1914 ad opera del governo Salandra. E, a ben vedere, non si trattò neppure allora di un evento del tutto nuovo e insospettato, visto che l'ipotesi di guerra all'Austria-Ungheria era stata più volte segretamente presa in esame almeno dal 1908, quando Vienna aveva annesso la Bosnia-Erzegovina.

Le cause dell'impreparazione furono in gran parte militari, e il fascismo ne portò giustamente le conseguenze per averne creato e avallato le condizioni politiche, economiche e psicologiche.

NOTE

(1) Ministro della Marina dal 1873 al 1876, Capo di Stato Maggiore dal 1884 al 1888; di nuovo Ministro dal 1891 alla morte nel 1892.

(2) Manfredi C., *L'Italia dev'essere potenza terrestre o marittima?*, Roma, 1899.

(3) È consigliabile la lettura dei saggi elaborati da Ezio Ferrante, *Il Potere Marittimo* e *Il pensiero strategico navale in Italia*, entrambi pubblicati dalla Rivista Marittima rispettivamente nel Supplemento 10/1982 e 11/1988.

(4) Po G., *Il Potere Marittimo e i rifornimenti dell'Italia in guerra*, Roma, 1929.

(5) Integralmente riprodotto in: Bernotti R., *Cinquant'anni nella Marina militare*, Milano, 1971.

(6) Douhet G., "Riepilogando" in *Rivista Aeronautica*, 11/1929 e altrove.

(7) Fioravanzo G., "Resistere sulla superficie per far massa nell'aria" in *Rivista Aeronautica*, 7/1929.

(8) di Giamberardino O., *Politica navale*, Roma, 1932.

(9) Si vedano, in modo particolare, l'articolo Dominio del mare (Rivista Marittima 7-8/1935) e la Voce La marina come Potere marittimo nel XXI volume dell'Enciclopedia Italiana, oltre al citato volume "Cinquant'anni...".

(10) Squadrilli E., *Politica marinara e Impero fascista*, Roma, 1938.

(11) di Giamberardino O., *L'Arte della Guerra in mare*, Roma, 1938.

(12) di Giamberardino O., *L'Arte cit.*, p. 222-231.

LA MARINA ITALIANA, 1940-1943
LA BATTAGLIA DEI CONVOGLI

RENATO SICUREZZA

A fine maggio 1993 la Gran Bretagna, a cinquanta anni dagli avvenimenti, ha ricordato con una grande manifestazione "la Battaglia dell'Atlantico". Cioè la battaglia della logistica nel senso più ampio: la logistica dei mezzi bellici, degli uomini, delle scorte; in definitiva la battaglia che ha poi posto le basi per la reale apertura del secondo fronte in Europa ed ha quindi consentito agli Alleati nel giugno del 1944 di iniziare la marcia inarrestabile verso lo stesso cuore della Germania e porre quindi fine al secondo conflitto mondiale.

La cerimonia, dal carattere sostanzialmente navale, si svolse nelle acque di Liverpool. Fu tormentata dal mare cattivo, ma arricchita dalla graziosa presenza di Sua Maestà la Regina, di numerosi Capi di Stato, delle più alte cariche militari delle nazioni partecipanti al conflitto.

È giusto, è doveroso "ricordare", e bene ha fatto l'Inghilterra, nazione marittima per eccellenza, a ricordare un fatto ad elevata connotazione marittima.

Anche la Marina Militare Italiana ha sentito la necessità di "ricordare", di riandare ad avvenimenti e fatti relativi ad un'altra "Battaglia", quella condotta qui nel Mediterraneo, per alimentare i numerosi fronti nei quali vennero indirizzati e dispersi i nostri sforzi bellici: Albania, Grecia, Egeo, Libia e infine Tunisia.

La rievocazione si svolse quasi in sordina e riguardò sostanzialmente la sola Marina, i suoi uomini e le sue navi. Ebbe luogo a Napoli il 22 maggio 1993 sotto forma di un convegno di studi organizzato dall'Ufficio Storico della Marina, cui parteciparono sia eminenti studiosi sia alcuni anziani ufficiali, che all'epoca dei fatti erano giovani tenenti imbarcati su unità sottili che avevano fatto scorta convogli.

Il 23 maggio ebbe luogo invece la parte ufficiale: sul grande piazzale della Stazione Marittima, alla presenza degli equipaggi delle numerose unità in porto, fu celebrata una messa al campo e quindi fu scoperta una lapide in bronzo, a ricordo di quegli ormai lontani avvenimenti.

A me oggi il compito gradito, in questo più ampio ed impegnativo convegno organizzato ancora dall'Ufficio Storico della Marina Militare Italiana, di riandare a quegli avvenimenti, di presentarvi una breve sintesi della nostra "Battaglia dei Convogli". Va da sé che mi rifarò abbondantemente agli atti di quel convegno, perché le memorie allora presentate furono precise ed esaurienti e rappresentano, tra l'altro, sotto forma di un comodo volumetto, un punto fermo su quell'ampia problematica.

È un compito gradito dicevo, e per un doppio motivo. Il primo, perché questa circostanza mi offre l'occasione di rivedere tanti amici, con i quali in più occasioni, tra il 1990 ed il 1994, ci siamo ritrovati nel tentativo di comprendere, attraverso la storia, il nostro comune passato. A questi amici, italiani e stranieri, il più cordiale ed affettuoso saluto.

Il secondo motivo di piacere sta nel constatare quanto interesse desti ancora oggi, e giustamente, il Mare Mediterraneo, questo antico "mare tra le terre" che ancora una volta si ritrova al centro di avvenimenti di rilevanza mondiale. Il titolo del convegno e la vostra stessa presenza qui, la vostra partecipazione sono testimonianza di tanto interesse.

La battaglia dei convogli

Anticipando le conclusioni, ma quelle le trarrete voi nella più totale autonomia, possiamo dire che la battaglia dei convogli fu la vera guerra della Marina Italiana. Una marina giovane – aveva solo ottanta anni – che si trovò ad affrontare situazioni che non erano state preventivate e studiate con il necessario impegno.

A pochi mesi dall'inizio della guerra, Aeronautica ed Esercito scoprivano di non avere sui vari fronti i previsti dodici mesi di scorte. E ciò non solo per la naturale ritrosia dei militari a "spendere in logistica" nel tempo di pace, ma anche per quell'idea, quel mito che si ripeteva un po' ovunque, quello della "guerra breve". Mito rivelatosi poi fallace e pernicioso.

La Marina era invece ben consapevole di questa situazione; nella D.G. 10/A2 del dicembre 1938 aveva affrontato il problema del traffico con la Libia, traffico necessario per il rafforzamento e l'alimentazione delle forze là dislocate; aveva calcolato che sarebbe occorso quantitativamente un grande convoglio al mese, scortato da tutte le forze disponibili di Marina ed Aeronautica; e quindi, in relazione ai tempi, ai rischi, al condizionamento che sarebbe derivato alle operazioni dalle capacità logistiche dei porti di partenza (abbastanza buone) e di arrivo (alquanto limitate), aveva suggerito di provvedere sin dal tempo di pace all'accumulo della massima possibile quantità di scorte e di materiale, per garantire ai 230 000 uomini presenti in Libia la necessaria autonomia logistica.

Per quanto riguarda poi il naviglio mercantile necessario, lo stesso documento diceva che le condizioni di impiego "*potrebbero subire un miglioramento qualora nel periodo di tensione diplomatica venissero disposti adeguati provvedimenti allo scopo di mantenere entro il Mediterraneo una aliquota di navi che, diversamente, all'apertura delle ostilità verrebbero a trovarsi fuori dagli stretti*".

Invece, ironia della sorte, una misura così logica e così semplice non fu attuata. L'ora ed il giorno dell'intervento nel conflitto erano già stati fissati da qualche tempo ma solo tre giorni prima dell'apertura delle ostilità l'avviso di pericolo di guerra fu comunicato alle navi mercantili italiane in navigazione fuori dagli Stretti.

Di conseguenza quasi tutto il naviglio interessato non riuscì a sfuggire alla cattura o all'internamento.

In pratica, e questa fu una grossa sconfitta per la Marina Mercantile e per l'Italia, in un sol colpo perdemmo 218 navi, per circa 1 200 000 tsl, il 35% dell'intera flotta. La gravità di tale avvenimento si comprende ancor più se si pensa che le unità che erano fuori Mediterraneo erano ovviamente le migliori, quelle più adatte alla navigazione oceanica, e che inoltre, durante l'intera guerra in Mediterraneo, la Marina Mercantile perse 1 700 000 tsl, cioè poco più di quanto era stato perso, per incuria e per mancanza di organizzazione, al momento della dichiarazione delle ostilità.

Questo elemento ebbe un peso sostanziale sin dall'inizio del conflitto. Ma anche altri elementi condizionarono pesantemente la battaglia dei convogli, una battaglia che in pratica non si era nemmeno pensato di dover condurre:

- la zona geografica in cui essa si svolse era notevolmente ristretta, compresa grosso modo nel quadrilatero Capo Bon, Tripoli, Bengasi, Valona; tale area era "dominata" entro certi limiti dalla presenza centrale di Malta; inoltre la libertà di manovra dei convogli e delle forze di scorta era notevolmente condizionata dai numerosi campi minati stesi sia dai nemici sia da noi; in pratica le rotte erano quasi obbligate;
- le navi rimaste in Mediterraneo non erano le migliori, specie per quanto riguardava la velocità; i convogli erano quindi lenti, più spesso sugli 8-9 nodi, più raramente sugli 11-12 nodi; c'erano ovviamente anche navi che avevano una velocità maggiore e spesso queste venivano avviate singolarmente, o distaccate dal grosso del convoglio in determinati momenti;
- la Libia era povera di strade interne; si dovette quindi procedere alla creazione di un traffico di cabotaggio costiero che integrasse la capacità logistica su gomma della via Balbia; ciò fu fatto con le motozattere, inizialmente studiate per lo sbarco a Malta; queste piccole unità svolsero un'opera essenziale, riuscendo a portare munizioni, viveri, benzina fin nelle prossimità del fronte di combattimento;
- il naviglio di scorta non era disponibile nella quantità necessaria; la Marina era entrata in guerra con solo quattro avvisi scorta, quelli della classe "Pegaso", unità con caratteristiche di scorta convogli; esisteva inoltre l'Albatros, un cacciasommergibile sperimentale che però quando fu affondato per siluramento nel settembre 1941, stava ancora sperimentando il peritéro a magnetostrizione, che doveva garantire una portata di 2000 metri; fu quindi necessario ricorrere alle torpediniere ed ai cacciatorpediniere, unità caratterizzate da scarso armamento antiaereo ed antisommergibile, che fu poi gradualmente migliorato ed integrato. Si cominciò con le classi più anziane, i *Sella* e i *Turbine*, navi poco idonee al servizio di squadra; fu poi la volta degli otto *Freccia* e dei dodici *Navigatori*, che furono realmente quelli che sopportarono il massimo peso dell'attività di scorta; notevole fu il contributo delle torpediniere classe *Spica*. Solo nell'estate 1942

cominciarono ad entrare in servizio le prime unità classe *Ciclone* e le corvette classe *Ape*, concepite specificamente per la scorta antisom ed antiaerea dei convogli;

- mancò, almeno inizialmente, un'adeguata struttura militare che si occupasse dei convogli; ma si ovviò subito a questa carenza con la creazione di idonei comandi ed organizzazioni:
  - Maricotraf, che provvedeva alla difesa del traffico costiero in Italia e nelle zone ove il contrasto nemico era limitato;
  - l'ufficio RTSO (Rifornimento, Traffico, Spedizioni Oltremare) che aveva il compito di provvedere all'organizzazione logistica dei trasporti marittimi;
  - l'ufficio Traffico Oltremare di Supermarina, che aveva il compito di provvedere alla formazione dei convogli ed alle modalità della traversata.

Questi, e non solo questi, sono i fattori che hanno più direttamente condizionato la battaglia dei convogli. Una battaglia che è iniziata un po' in sordina all'indomani dell'entrata in guerra; già il 18 ed il 24 giugno del 1940 partivano da Napoli le prime navi militari con scorte per Esercito ed Aeronautica in Libia. Ma già il 25 giugno del 1940 fu necessario organizzare il primo convoglio mercantile: le motonavi *Esperia* e *Victoria*, che portavano in Libia 940 uomini e 2800 tonnellate di materiale, scortate dalle torpediniere *Orsa* e *Procione*. Da allora, con un crescendo imprevisto, la Marina fu subissata da richieste di trasporti e di scorte.

In pratica, un'attività solo marginalmente ipotizzata per quella che doveva essere una "guerra breve" condizionò pesantemente tutto l'impegno bellico della Forza Armata, trasformandosi nella vera e dura guerra per mare. C'è tra l'altro da evidenziare che in più occasioni i maggiori eventi bellici del Mediterraneo trassero origine proprio dall'attività dei convogli, o per difendere i nostri o per attaccare quelli dell'avversario. È questo il caso delle battaglie della Sirte, di Mezzo Giugno e di Mezzo Agosto.

C'è anche da evidenziare che non raramente consistenti aliquote di forze combattenti furono impegnate a supporto diretto e indiretto di importanti convogli, a volte addirittura integrate nello stesso convoglio.

C'è infine da rilevare il drenaggio di unità scorta e di combustibile ai danni delle Forze Navali per far fronte alle crescenti esigenze della difesa dei convogli.

I risultati

Furono globalmente buoni. Basti pensare che nel complesso partirono dai porti italiani per i vari fronti 1 266 172 soldati e ne furono persi solo 23 443, una percentuale realmente bassa, solo l'1.85%. E lo stesso può dirsi per i materiali; su 4 500 000 di tonnellate partite se ne persero solo 450 000, il 10%.

Certo bisogna distinguere a seconda dei vari fronti, e troverete i dati disaggregati per destinazione negli allegati 1, 2 e 3.

Le perdite furono quasi irrisorie per i convogli diretti al fronte greco-albanese; le perdite umane furono infatti solo dello 0.072%. Furono ovviamente più pesanti per i convogli diretti al fronte nord-africano, giungendo all'8.35% per quelli diretti in Libia ed al 7% per quelli diretti in Tunisia, un dato sorprendentemente inferiore. In totale, furono portati in Libia e Tunisia 261 408 uomini, cioè 1.13 uomini per ogni uomo che là si trovava ad inizio del conflitto.

Le perdite dei materiali furono del 14% per i convogli diretti in Libia e del 29%, il doppio, per quelli diretti in Tunisia. Segno questo dell'accresciuta virulenza del nemico; a maggior ragione sorprende il relativamente basso dato percentuale di perdite umane.

In totale furono portate sul fronte nord-africano 2 236 000 tonnellate di materiali, che rapportati ai 230 000 uomini là dislocati, fanno circa 10 tonnellate per uomo.

Non so quanto questo dato possa essere significativo in una guerra combattuta con i parametri del 1940. Non so cioè se le 10 tonnellate/uomo fossero sufficienti, o poche, o molte, a paragone di altri eserciti. Certo fu il massimo che l'Italia poté esprimere. E la Marina ebbe la massima cura di quanto le fu affidato, garantendo, pur nelle condizioni in cui operava, grosse percentuali di arrivo.

Si tratta in definitiva di risultati più che soddisfacenti, che però acquistano un significato ancora maggiore se teniamo conto di un ulteriore elemento, di cui la storiografia ufficiale è venuta a conoscenza circa quindici anni fa, ma che non sembra essere stato ancora valutato nel suo più profondo ed ampio significato. Mi riferisco alla penetrazione dei codici italiani e tedeschi attuata dall'*Ultra Intelligence* britannico. In poco più di due anni, tra il giugno 1941 ed il settembre 1943 l'*Ultra Intelligence* decifrò quasi sempre in tempo utile 37 800 messaggi, a totale insaputa degli avversari.

Una mancanza di conoscenza durata sino al 1981, anno in cui il Prof. Alberto Santoni pubblicò il volume "Il vero traditore"; una mancanza di conoscenza che non ha mancato di gettare ombre e dubbi sull'operato della Forza Armata e dei suoi uomini, mettendone a repentaglio l'integrità morale e professionale.

In pratica, con le decrittazioni veniva attuato un trasferimento automatico degli ordini di operazione al nemico, che sfruttava questa conoscenza nel migliore dei modi. Veniva inviato sulla vittima il sempre presente ricognitore, più con lo scopo di "farsi vedere" che di "vedere"; quando questo contatto veniva realizzato (ed era questa la maggioranza dei casi) si partiva per l'azione con forze già dislocate e preallertate.

Ogni singolo ordine di operazione, ogni messaggio integrativo, veniva intercettato e decrittato in tempo utile. Il nemico era a conoscenza di rotte, orari, posizioni, composizione dei convogli e delle forze di scorta. Tutte informazioni utilissime che venivano immediatamente utilizzate da un punto di vista operativo e che poi consentivano di compilare le "Italian Convoy Situations".

Da una prima frettolosa analisi risulta che delle 185 navi mercantili perse in mare tra il giugno 1941 (data di inizio delle decrittazioni sui convogli) ed il maggio 1943 (data degli ultimi convogli per la Tunisia), ben 86 furono certamente vittima delle decrittazioni di *Ultra Intelligence*.

E allora a maggior ragione i risultati stupiscono. C'è anzi da domandarsi con meraviglia come si sia potuto durare tanto, e ottenere tanto, in tale impari situazione. Indubbiamente sembra giunto il momento per una più accurata analisi degli avvenimenti. È ormai indilazionabile ed irrinunciabile una totale revisione dei giudizi sinora espressi dalla storiografica sulla seconda guerra mondiale. Occorre cioè riformulare un giudizio storico più obiettivo e coerente con la portata degli avvenimenti. È questo l'auspicio espresso dal Capo di Stato Maggiore della Marina, Amm. Venturoni, nel maggio 1993, proprio in occasione del convegno di Napoli sulla Battaglia dei Convogli.

È una richiesta avanzata anche dal Prof. Santoni, sempre nel convegno di Napoli e condivisa dagli autori della "Cronology of the War at Sea 1939-1945", Rower e Hummelchen, che sentirono la necessità di rivedere la loro opera nella consapevolezza che l'attività dell'*Ultra Intelligence* aveva ampiamente influenzato le operazioni navali della seconda guerra mondiale. Questo convegno internazionale offre ora una eccellente opportunità per rinnovare e rilanciare la richiesta di revisione.

Conclusioni

Nell'ambito di una guerra dolorosamente persa, la Battaglia dei Convogli fu una attività ben condotta, che ha obiettivamente raggiunto ottimi risultati a fronte di un nemico che tra i suoi fattori di potenza elencava anche il più subdolo, quello della penetrazione dei codici.

Fu una guerra di grosso sacrificio e di enorme, silenzioso impegno, imperniata sul contingente, sulle mille piccole e grandi difficoltà incontrate ogni giorno nell'organizzare circa 4400 convogli in 36 mesi (quasi cinque convogli al giorno, senza contare i circa 800 convogli lungo le coste libiche per la ridistribuzione dei materiali), nella loro difesa lungo rotte ormai ben note all'avversario, contro forze aeree e navali sempre più agguerrite e tecnologicamente avanzate.

Mancò il *pathos* dei grandi avvenimenti, mancò l'avventura dello scontro decisivo; ma ogni scontro era determinante per la gente dei convogli, che aveva modo di misurare quotidianamente la sua "percentuale di successo". Non mancò mai l'impegno degli uomini. La "Battaglia dei Convogli" fu combattuta dagli uomini della Marina con convinzione, con dedizione al dovere, con spirito di sacrificio e serietà di intenti e di comportamenti. Tutte doti che ritroviamo oggi quale ricchezza spirituale della Forza Armata.

Allegato 1

TRAFFICO CON LA LIBIA
Giugno 1940 - Gennaio 1943

Convogli effettuati nei due sensi: 993

Navi Mercantili:

- 1905 piroscafi/viaggio, con la perdita di 227 unità, pari all'8.4% piroscafi/viaggio
- 9 245 171 tsl convogliate globalmente, con la perdita di 649 831 tsl, pari al 7.3%

Navi Militari:

- 460 unità/viaggio per trasporto materiali e uomini
- 2206 siluranti/viaggio per scorta convogli

Materiali:

- 2 245 381 tonn. caricate
- 1 929 162 tonn. giunte a destinazione
- 316 219 tonn. perdute, pari al 14%

Uomini:

- 206 402 partiti
- 189 162 giunti a destinazione
- 17 240 perduti, pari all'8.35%

Allegato 2

TRAFFICO CON LA TUNISIA
Dicembre 1942 - Maggio 1943

Convogli effettuati nei due sensi: 443

Navi Mercantili:

- 483 piroscafi/viaggio, con la perdita di 101 unità, pari al 23% dei piroscafi/viaggio
- 1 33 297 tsl convogliate globalmente, con la perdita di 273 637 tsl, pari al 21%

Navi Militari:

- 657 unità/viaggio per trasporto materiali e uomini
- 548 siluranti/viaggio per scorta convogli

Materiali:

- 433 169 tonn. caricate
- 306 537 tonn. giunte a destinazione
- 126 632 tonn. perdute, pari al 29%

Uomini:

- 77 741 partiti
- 72 246 giunti a destinazione
- 5495 perduti, pari al 7%

Allegato 3

TRAFFICO CON ALBANIA E GRECIA
Giugno 1940 - Agosto 1943

Convogli effettuati nei due sensi: 3116

Navi Mercantili:

- 5627 piroscafi/viaggio, con la perdita di 38 unità, pari allo 0.67% piroscafi/viaggio
- 19 379 786 tsl convogliate globalmente, con la perdita di 146 140 tsl, pari allo 0.5%

Navi Militari:

- 28 unità/viaggio per trasporto materiali e uomini
- 2580 siluranti/viaggio per scorta convogli

Materiali:

- 1 970 050 tonn. caricate
- 1 962 888 tonn. giunte a destinazione
- 7162 tonn. perdute, pari allo 0.36%

Uomini:

- 982 029 partiti
- 981 321 giunti a destinazione
- 708 perduti, pari allo 0.072%

THE LUFTWAFFE IN THE MEDITERRANEAN IN WORLD WAR II. A STRATEGIC SURVEY(*)

HORST BOOG

This survey does not pretend to give you a complete picture of the axis side of the air war in the Mediterranean from 1940 to 1945, because this is impossible without reference to the achievements of the Italian Air Force. Iwon't deal with them here, not only for reasons of time but also because there are other historians who know more about them than I do.

In the second half of 1940, with France having been defeated and Spain still suffering from her Civil War, Italy and Great Britain were the main powers in the Mediterranean, but their lines of interest were crossing and excluding each other. Italy was also a colonial power in Africa with Libya and Abyssinia. She wished to maintain secure North-South-communications in addition to the connections with the Dodecanese. For this her supremacy over the central part of the Mediterranean as delimitated by Sicily, Tripoli, the Cyrenaica and Albania was indispensable. Great Britain, however, needed free west-east passage between Gibraltar and Suez to spare herself the inconvenience of the incomparably longer and more expensive route around South Africa with its, at times, unaffordable need for cargo and escort vessels and to secure the main axis of the British Empire between the homeland, the all-important sources of oil around the Gulf of Persia, and India. The crossing point of these two lines of communication and interest was the Island of Malta in the central Mediterranean, an island of utmost strategic importance (Annex I). The existence of air forces made the narrow gap there still narrower and very dangerous for the British fleet so that the Admiralty considered the abandonment of this central maritime basis in view of the numerically strong Italian Air Force on the unsinkable natural nearby aircraft carrier Sicily and Southern Italy. Theoretically, however, it seemed possible to make Malta a strong air and submarine base against Italy. The British decision to fight for air and naval supremacy from the basis of Malta proved to be one of the great strategic deeds in the Second World War.

Italy had not developed a conclusive strategy in Libya and against Malta. Mussolini had entered the war precipitately and perhaps to forestall what was perceived as German hegemonial aspirations in the Mediterranean. His armed forces were not equipped for a modern war of attrition, the army was under-motorized, the air force, though strong in numbers, comprised too many – and many of them obsolete – types of aircraft, the navy suffered from lack of fuel, the merchant fleet was detained abroad to a large extent. Despite of these dire facts, Mussolini, in

addition, undertook a war against Greece from Albania in October 1940 and thus offered the British a chance to set foot on the European continent again, from where they had been driven off, and on the strategically important Island of Crete in fulfilling an earlier promise of assistance to the Greeks. Crete was about to become a British air base against the Rumanian oil, which was so important for the Germans, and also a naval base in a central position. The first consideration was to induce Hitler later on to take Crete rather than Malta. Anyvay the war had now entered Southeast Europe, where Hitler had tried to maintain tranquility in order to exploit the natural resources of oil in Rumania and bauxite and others in Yugoslavia and slo to shield the right flank of his intended campaign against the Soviet Union. Not unselfishly, Hitler had to help Mussolini out of his Balkan difficulties. Bad roads and winter weather postponed this assistance until the spring of 1941, when also the British, having driven Marshal Graziani back to the Gulf of Sirte by early February, stopped there to turn north for the support of their Greek ally. The Luftwaffe's VIIIth Air Corps and 12 German Army were assembling in Rumania for Operation "Marita" against Greece, because meanwhile the British victors in North Africa had become the main reason for the German engagement in the Mediterranean. Before Wavell's attack of 9 December only a limited German air support with four bomber and one aerial mine-laying groups against the British fleet in the eastern Mediterranean plus a temporary assistance of an envisaged Italian thrust into Egypt by Xth Air Corps had been planned willy-nillyly, because Hitler hesitated to interfere in an area where he did not want to. He had never favoured a big engagement also with ground forces in the south, although his commander-in-chief of the navy, who wanted to bring the war to an end by hitting the British in the Mediterranean, had repeatedly advised so. He considered this a diversion from his own plans against Soviet Russia, for which he had vainly attempted just to close the western entrance to the Mediterranean with the help of Spain. Now Hitler had to act immediately. An air transport group was sent to Foggia to assist in the supply of the Italian troops in Albania as of 9 December 1940, and one month later X Air Corps began its first attacks on the British navy from Sicily. In early January 1941 it was even decided to deploy an at first strictly defensive "blocking"-unit and some larger tactical air force detachments in North Africa, the former eventually developing into Rommel's "Afrikakorps" and the latter into the command of the "Air Leader Africa": What was meant to be a temporary engagement only, soon became – also in the air – a new front which Hitler would have liked to avoid and which he now helped to establish for the safety of Germany's political position requiring that Turkey stayed out of, and Italy be kept in, the war. Interestingly the German Navy did not engage itself in the Mediterranean at this moment.

The question may be asked whether the axis-partners Germany and Italy might have had a better chance to hit Britain by a concentrated operation in the central Mediterranean already in the summer of 1940, when she was very weak there espe-

cially in the air. It is, however, questionable whether the low stone walls compartmentalising Malta would have allowed a successful airborne landing on the island, and an amphibious landing would have required the previous elimination of the British fleet. The deeper reasons for remaining passive must be looked for in Mussolini's belief to end the war with Britain without much more fighting and in the non-existence of a joint war plan of the axis partners, whose interests were diverging. Hitler, after the defeat of France and the endurance of Britain, wanted to establish his continental empire in the east by a supposedly short campaign against the Soviet Union and regarded the area south of the Alps as Mussolini's theater of war, in which he disliked to interfere. Thus the question of joint action against Britain could not even come up, and to talk about a missed strategic chance is to assume a higher willingness for cooperation on the part of the two egocentric leaders than there had been.

With more justification it could be asked whether a chance to take Malta was missed in the summer of 1941, after the rather limited German engagement had, nevertheless, met with great successes and decisive improvements of the axis situation. In March Xth Air Corps together with the Italian Air Force had reduced the island as an air and naval base and impeded the British fleet in the central Mediterranean to a degree which allowed supply convoys to reach Rommel in North Africa and enable him with the support of Air Leader Africa to push back the British to the Egyptian border and to lay siege to the fortress of Tobruk (Annex II). In the Balkans the British had been driven out of Greece and Crete by the end of May. The air-sea battle near Crete further proved that a superior land-based air force could, within a limited maritime area, dominate a strong fleet without adequate air cover (Annex III). It had been the first major battle of its kind in history. Three cruisers, six destroyers and five motor torpedo boats plus some smaller units had been sunk by the Luftwaffe. Three battleships, one aircraft carrier, six cruisers and seven destroyers had been damaged from the newly gained Greek-Cretian basis, the Dodecanese, and North Africa. The domination of the eastern Mediterranean by the Luftwaffe and the threat against the British Alexandria fleet now seemed possible. Furthermore the Nile-Delta and the Suez Canal could be attacked and thus Rommel's weak forces be relieved.

The Luftwaffe believed that with but moderate forces heavy pressure could be exerted on the already weakened enemy in the eastern Mediterranean and transferred Xth Fliegerkorps from Sicily to Greece. But Hitler refused to listen to suggestions of General Löhr, commanding officer 4 Air Fleet, and of the Commander-in-Chief of the German Navy, Raeder, to use the new basis for a concentrated campaign against Egypt and the Middle East. He was too preoccupied with the campaign against the Soviet Union, which was ready to be launched, and postponed existing other plans for a concentric attack on the British Middle East position from Egypt and Caucasus to the time after the successful completion of the war in the east, which he figured to last only three to four months.

However, in the second half of 1941 plans failed not only in Russia but also in the Mediterranean. The British were able to quench the Iraqi uprising, which the Luftwaffe tried to support with very weak forces, and to occupy Syria and the Lebanon in June and July. The transfer of X Air Fleet turned out to be a blunder, because the Italian Air Force, which had warned against it, could not hold down Malta as a naval and air base. The Luftwaffe had not considered the possibility of remaining in Sicily and controlling the eastern Mediterranean via the bases in Greece – probably because this would have overstretched its limited formations. In addition Crete had been considered more important than Malta because of the former's closer proximity to the Rumanian oil and the shipping lane through the Isthmus of Corinth, and the heavy German airborne losses and casualties had made Hitler hesitant about another try in Malta. So the battle for the sea communications especially in the central part of the Mediterranean was lost again to the recovering British. In conseguence Rommel's forces in North Africa could not be supplied and reinforced at the same pace as the British forces in Egypt. Neither Air Leader Africa nor X Air Corps raids on the Suez Canal could prevent this. The canal could not be closed by mining, oil refineries there could not be destroyed, British supply shipping not be reduced sufficiently, the RAF and submarines in Malta could not be eliminated and the Alexandria fleet not be driven out forever, while, on the other hand, the axis lost more and more supply ships en route to Libya. Although the necessity to send new flying units to Sicily soon became obvious, the Luftwaffe hesitated because its main forces were tied down in Russia. As of October 1941 X Air Corps had to cease attacks on the Nile-Delta and devote its main efforts to the protection of the supply convoys from Italy via the Greek west coast to Benghasis. This was not the proper employment for bombers, but there were no adequate long-range escort fighters. Reinforcements came too late to prevent Rommel's defeat by Auchinleck in the Marmarica and the loss of the Cyrenaica in the winter of 1941/1942.

Contrary to his former beliefs Hitler now thought for a moment that the southern theater of war was no longer a side-show but the "decisive region" for a successful continuation of the war. Besides the deployment of German submarines and motor torpedo boats in the Mediterranean also the staff of 2 Air Fleet commanded by Field Marshal Kesselring, in personal union also Supreme German Commander South, and the entire IInd Air Corps were transferred to Italy and Sicily from Russia, where they were also badly needed for the thrust on Moscow. It was hoped that this reinforcement would give the war in the Mediterranean a favourable turn. In fact, Malta was bombed to the brink of elimination as an air and naval base in the spring of 1942 and most of the axis supply convoys reached their destinations in Libya agin unhampered. Rommel was thus able to reconquer the Cyrenaica already early in February. By the middle of July he stood at El Alamein just a hundred kilometers west of Alexandria, and Tobruk had been captured this time (Annex IV).

In his Directive No. 38 of 2 December 1941 Hitler had expressed his wish that the central Mediterranean should become the "center of efforts" of the axis powers. Considering the fact that Britain experienced almost 50 per cent of her naval losses in the Mediterranean mainly through air action, this became largely true as long as the land-based Luftwaffe could operate from nearby airfields, could assist the army to hold its ground, and as long as the fighters could secure regional air superiority and protect the bombers and torpedo planes attacking British sipping. Still in the first five months of 1943 the Luftwaffe sank 30 ships with 196 000 GRT plus two destroyers, four submarines and one escort vessel, and it damaged 108 ships with 498 000 GRT plus two cruisers, six destroyers, three submarines and two patrol boats. Even as late as in the fall of that year it inflicted a serious blow on the British fleet in the battle for the Aegean Islands, because the absence of sufficient British air cover allowed full exploitation of German air superiority in the area. So the deception plan "Mincemeat" of the British, though successfully diverting German defensive preparations against an Allied landing from Sicily to the Balkans, cost them dearly after all (Annex V). The British lost about 115 against 45 German aircraft and a steep drop in serviceability numbers, and furthermore one cruiser and six destroyers, while three cruisers and 4 destroyers were damaged. However, with their air superiority gone, the German air units could no longer fulfil their missions later on and the Mediterranean became again a safe shipping route for the Allies.

But let us return to Malta in the summer of 1942. The favourable conditions achieved by the axis powers at that time coult have been maintained only by sustained bombing attacks on Malta or by a successful landing on the island. The latter was in preparation, since it was known that large parts of 2 Air Fleet had to be diverted to the imminent summer campaign in southern Russia, which aimed at the oil wells at Baku and the British position in the Middle East. In view of Rommels quick advance to the Nile Delta Hitler believed, however, that Malta would this way be rendered harmless and did not need to be taken. The best time for a landing on the island would have been in May or June shortly after the Luftwaffe had gained air supremacy there in April. But Kesselring would only be ready for this operation by 18 July, when air superiority had already been lost despite 2 Air Fleet's attempt to re-establish it in early July. Another such attempt failed in October. The Luftwaffe had tried to win the air battle in the central Mediterranean with the same – though improved – twin-engine bombers and single-engine fighters employed two years before in the Battle of Britain and lost it against the same British aircraft for same reasons: lack of range of bombers and fighters and insufficient numbers, enabling the British to reinforce their fighters in Malta by means of aircraft carriers and also to step up their bomber forces there and to re-establish the naval base. The Luftwaffe's successes against the British Malta-convoys "Harpoon" and "Vigorous" in June and "Pedestal" in August 1942 could not prevent final defeat and loss of control of the sea supply lanes (Annex VI). In consequence an

increasing number of supply ships for Rommel got lost to British air and submarine activities. The role of *Ultra* intelligence in locating axis ships was decisive.

The loss of air control of the Mediterranean sea lanes was the prelude to Rommel defeat at El Alamein in late October/early November 1942. The Stukas, assault planes and fighters of the tactical command of the Air Leader Africa were now outnumbered by the RAF, which was also supplied via the Tacoradi route. The situation was foreseeable in the summer already, and it would have been wise for Rommel to orderly withdraw in time. But Hitler would not have allowed it, because he was euphoric about the seemingly tangible victory in the Caucasus, from where he, in accordance with Directive No. 32 of 11 June 1941 (which was never signed), planned to shatter the British Empire in its center using Rommel at El Alamein as A "fleet in being" to hasten British collapse. "Torch", the Allied landing in Northwest Africa further aggravated the German position in the Mediterranean. The reinforcements sent to 2 Air Fleet for attacks on the invasion fleet and for the defence of the rapidly established bridgehead Tunisia came to late. Furthermore, although 2 Air Fleet had by now become the strongest German air fleet with over 1500 planes – 4 Air Fleet at Stalingrad had much fewer –, it was unable to deal decisive blows against the invasion because its bomber had to operate without fighter cover at the fringes of their reach and against superior numbers of Allied aircraft. In Northwest Africa alone XIIth Air Force and Eastern Air Command mustered about 1700 planes, not to speak of other Allied commands in the Mediterranean and North Africa. Since the Luftwaffe could not equip all fronts sufficiently, its strength in the Mediterranean decreased steadily from now on.

The battle for Tunisia was a battle of attrition of the opposing air forces with a detrimental effect on the Luftwaffe, in particular its transport planes. German air defence was broken by Allied air offence, German twin-engine bombers agai could not interrupt Allied maritime supplies. The standard Me 109 fighter was ineffective against the US four-engine bomber and could not be supplied in greater numbers because of the increasing needs of the air defence of Germany. This shortage was also a result of earlier Luftwaffe armament policy aiming at a strong offensive air force with many bombers and neglecting the fighter defences, a policy sustained too long because of the successful offensive operations of the first years of the war. The standard German medium bomber had sufficed for continental campaigns but performed insufficiently in the air war over the sea. There were no adequate escort fighters. The Luftwaffe was essentially a tactical air force which had proved its superiority in the cooperation with the ground forces in the early campaigns in central Europe, Russia, and North Africa. It was bound to fail when employed strategically. Its great losses in this phase of the war reduced the quality of the crews by shortened training periods, and also their morale.

After the only chance for success in the Mediterranean had been missed in the summer of 1941 due to its being regarded as a secondary theater of war, the month of July 1943 marked the beginning of the final decline of the Luftwaffe

there and elsewhere. 1800 aircraft could not turn the battle of Kursk into a success; in Hamburg German air defence was blinded by "window" and the city devastated in a sort of pre-atomic strike; Sicily was occupied by the Allies and the Luftwaffe was driven out. Field Marshal von Richthofen, sent from Russia to the Mediterranean as Göring's most capable field commander, could not turn the tide any more view of Allied air supremacy. The Luftwaffe Chief of Staff, Colonel General Jeschonnek, drew the consequences from the hopeless over-exertion of the Luftwaffe at all fronts and committed suicide on 18 August 1943 (Annex VII). By the end of December 1943 the strength of 2 Air Fleet had decreased to 288 aircraft from 1532 in November 1942, while US XIIth Air Force comprised 1244 planes already in October 1942 and XVth Air Force rose to 1447 bombers and fighters by July 1944, not to mention the British air forces in the Mediterranean. For Germany the Mediterranean theater of war had lost much of its importance. The Luftwaffe had to focus its main efforts on the air defence of the Reich, the defence in Russia and the prevention of an invasion of central Europe, which posed more imminent dangers. The campaign in Italy became just a holding affair, and the decision taken after the solidification of the situation in the Aegean in the fall of 1943 to deplete the air force in the south in favour of reinforcements at the other places mentioned proved right, because Kesselring could successfully continue the holding operations of his ground forces almost without any air support due to the favourable terrain in Italy.

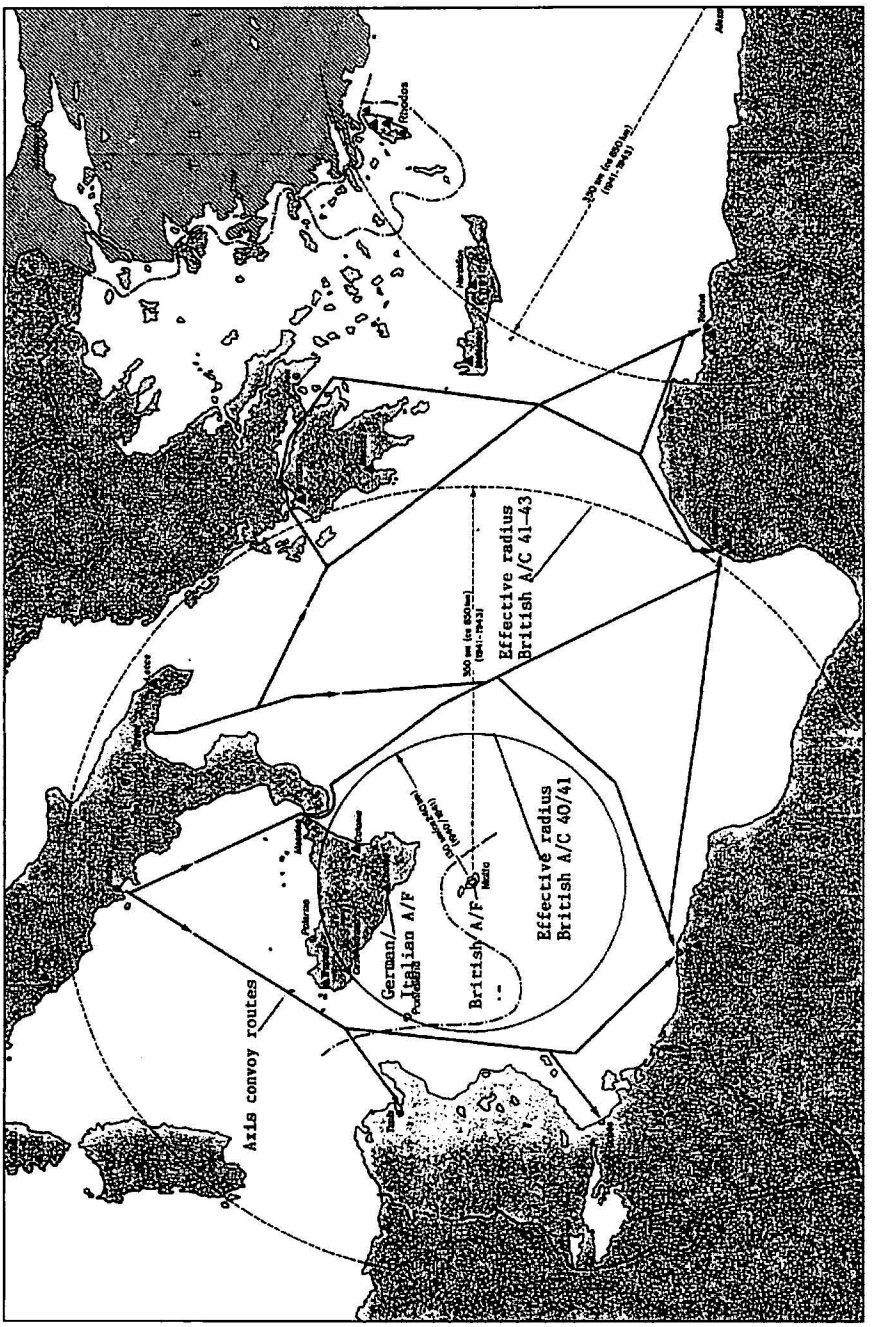
Nevertheless, the steady pressure of the Allies on the Luftwaffe in the Mediterranean and the attrition it had to suffer there greatly affected the situation of the Luftwaffe as a whole. Transport planes suffered under the wear and tear because of the large distances before and after the battle of El Alamein, when they practically had to replace the sea transport, and also under the superior Allied fighter forces in the Battle for Tunesia. The big losses in transport planes had a lasting negative effect on blind-flying training, because the Ju 52 were also used for this (Annex VIII). The drain especially on fighters in 1943 and together with the bombing of German fighter industries prevented the builtup of a sufficient home air defence and the warding off of the invasion in 1944. It was also in the Mediterranean that the Allies had made their first experiences with the new gliding bomb units which enabled them to develop counter-measures in time, and where they could exercise their amphibious landing methods and study the effects of the air offensive against transportation targets which, when applied on a large scale in 1944/45, was to cause the collapse of the German war machine. So Allied air supremacy gained in the Mediterranean against the sacrificial resistance of the Luftwaffe had its repercussions at the other fronts, favourable for the Allies and unfavourable for the Germans. The Mediterranean theater of the air war proved again that the loss of air superiority and of air control of the sea lanes results in defeat on sea and on the ground and that the existence or non-existence of adequate air forces is a decisive strategic factor in war, though not the only one.

NOTA

(*) This paper is largely based on the research of my former department head and colleague Karl Gundelach as published in his two-volume book *Die deutsche Luftwaffe im Mittelmeer 1940-1945*, Frankfurt/Main 1981, from where also all the annexes (maps and charts) were taken in translation. He did not live long enough to present his findings to this conference himself. Other sources were the contributions of my former colleagues Gerhard Schreiber and Bernd Stegemann to vol. 3, and of Reinhard Stumpf to vol. 6 of *Das Deutsche Reich und der Zweite Weltkrieg*, ed. by Militär-geschichtliches Forschungsamt, Stuttgart 1984 and 1990.

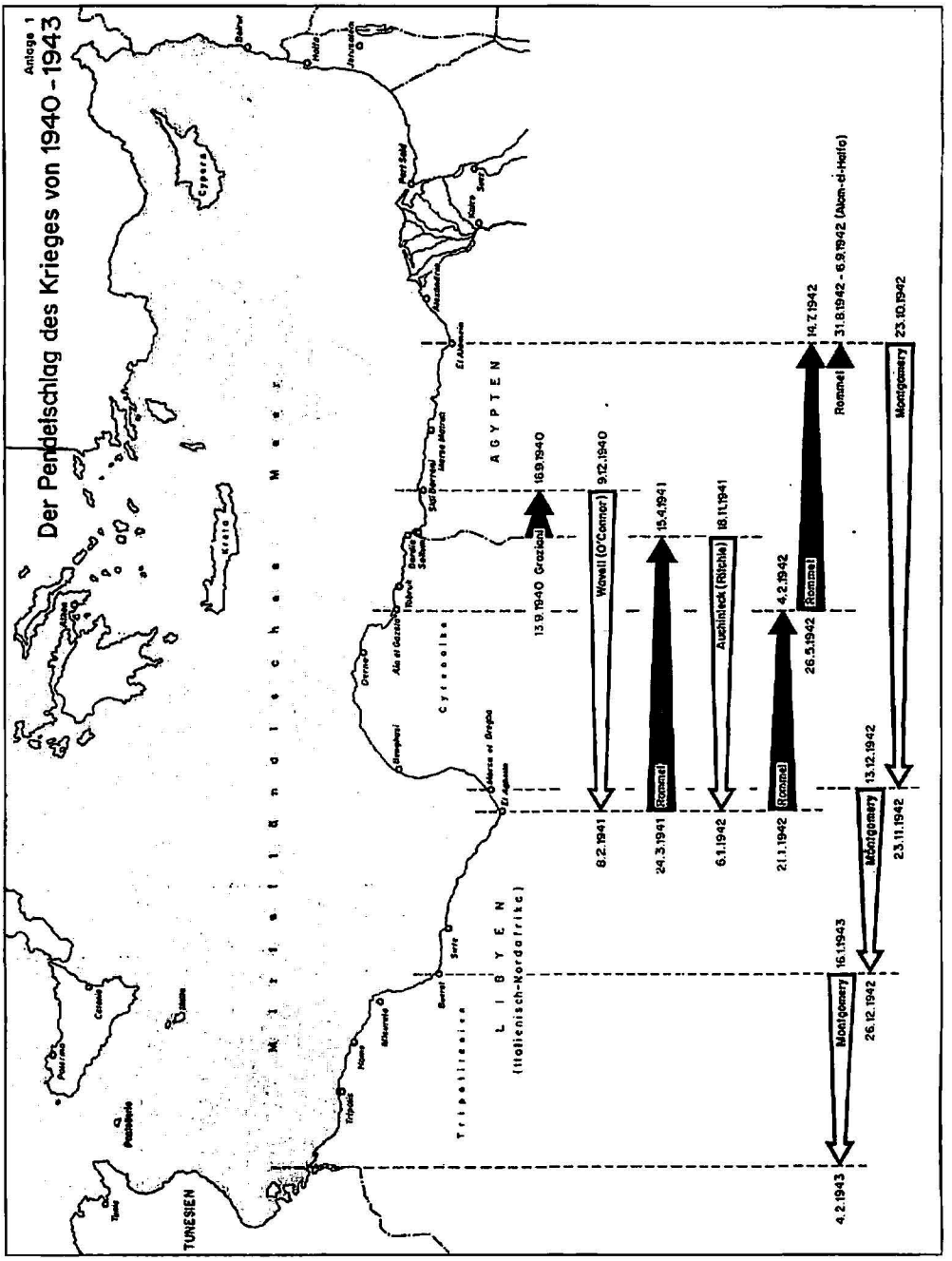
Annex I

THE IMPORTANCE OF MALTA 1940-1943



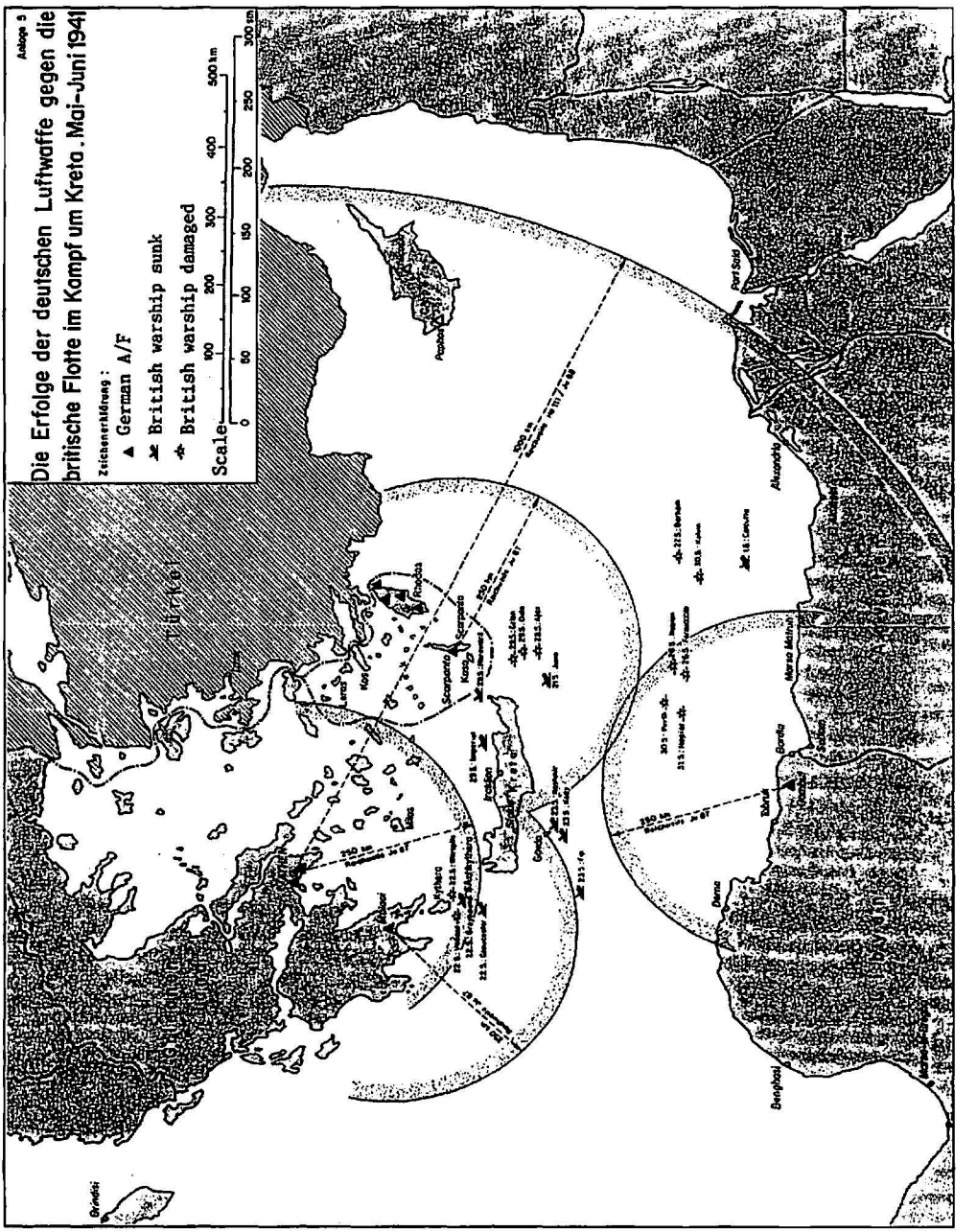
Annex II

THE PENDULUM OF WAR IN NORTH AFRICA 1940-1943



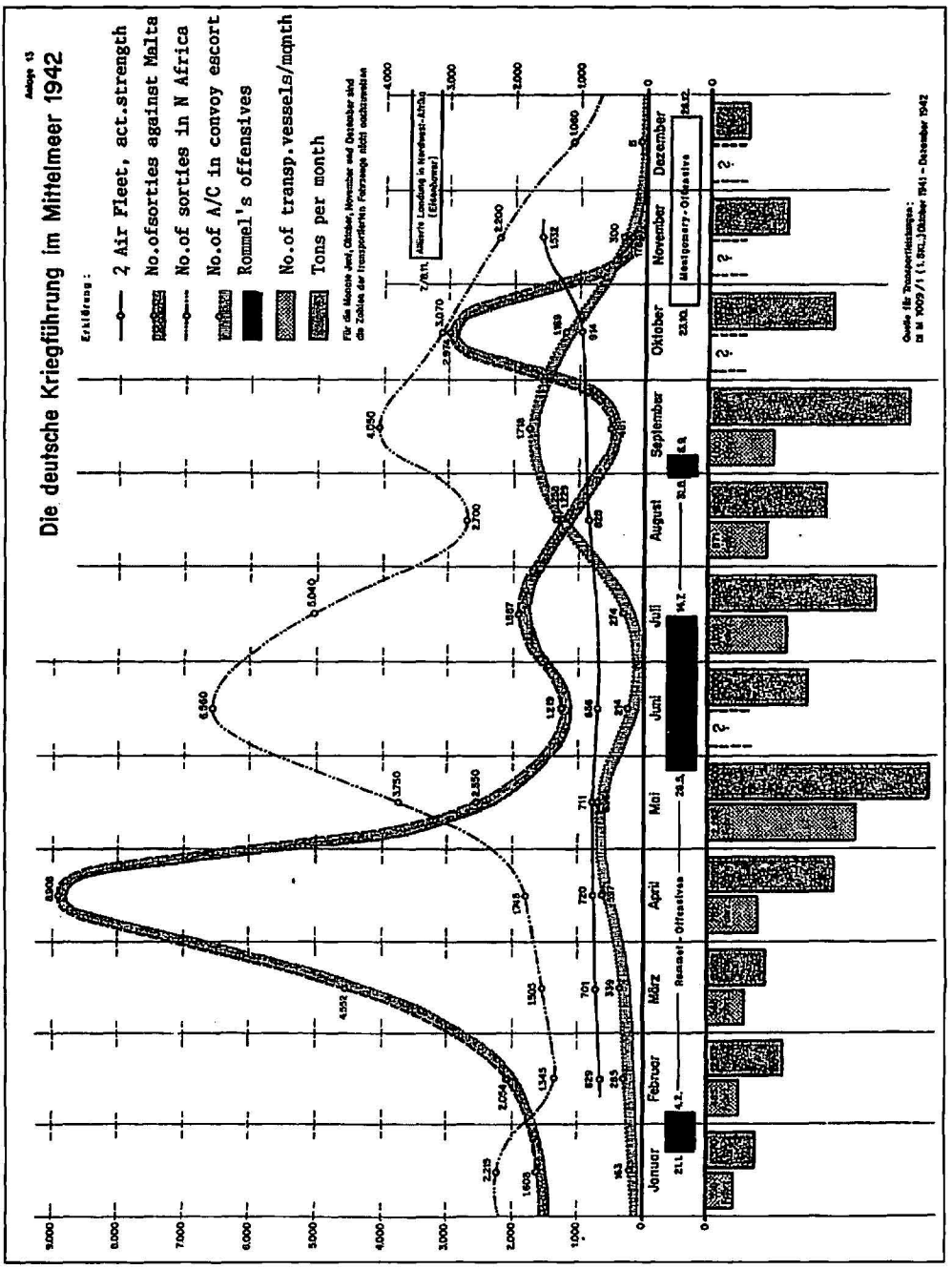
Annex III

LUFTWAFFE SUCCESSES AGAINST THE BRITISH FLEET IN THE BATTLE FOR CRETE IN MAY/JUNE 1941



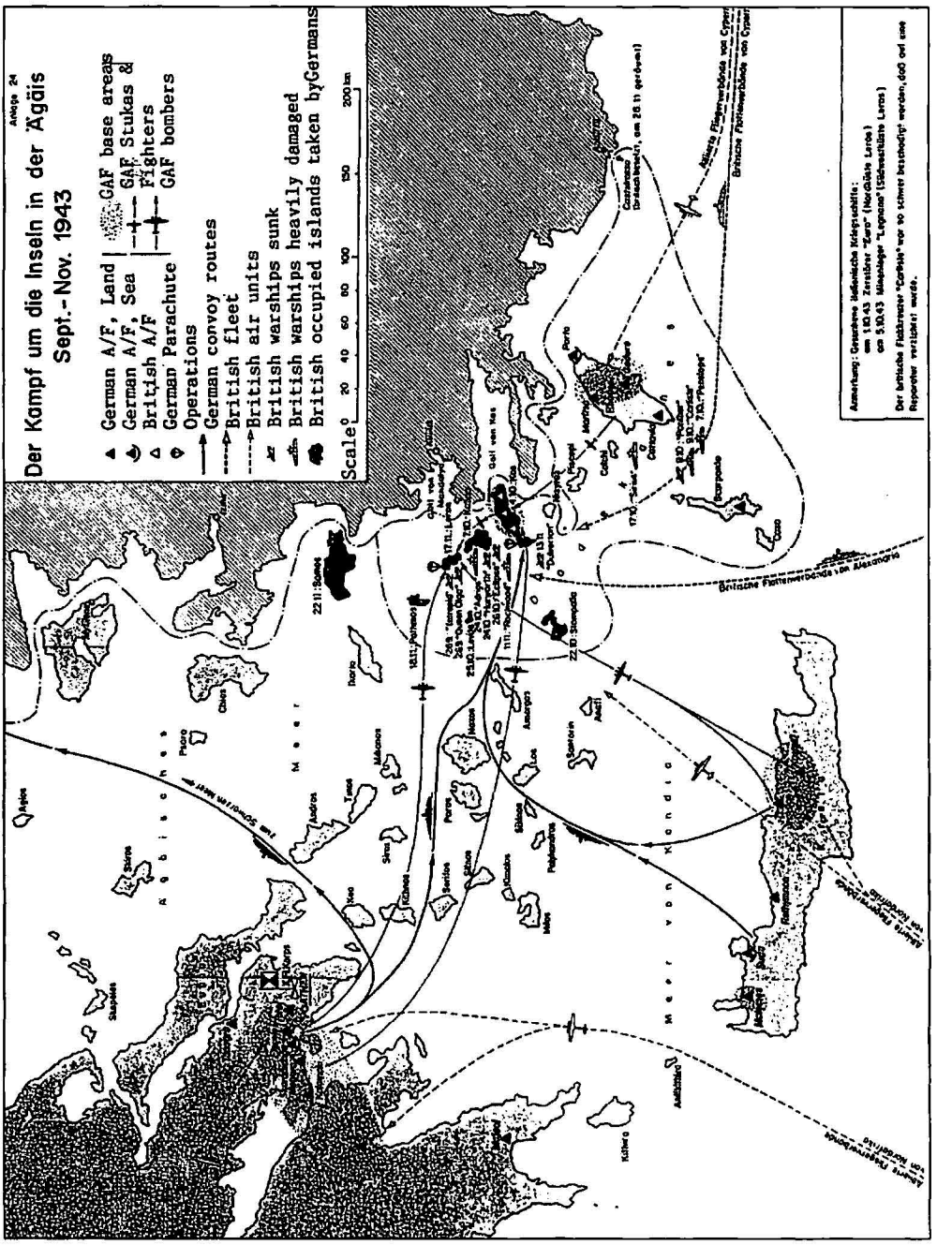
Annex IV

GERMAN CONDUCT OF THE WAR IN THE MEDITERRANEAN IN 1942



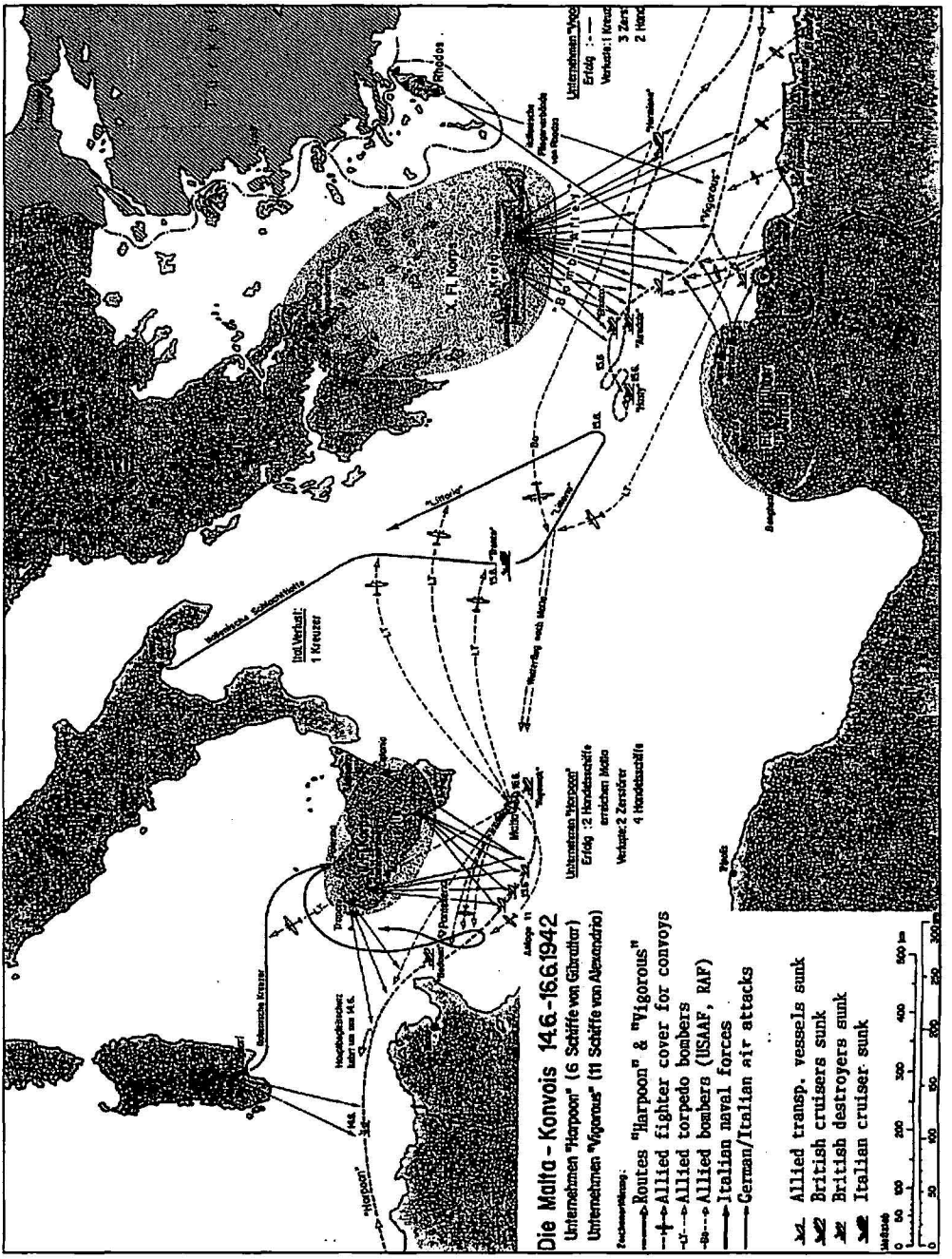
Annex V

BATTLE FOR THE AEGEAN ISLANDS Sept-Nov 1943



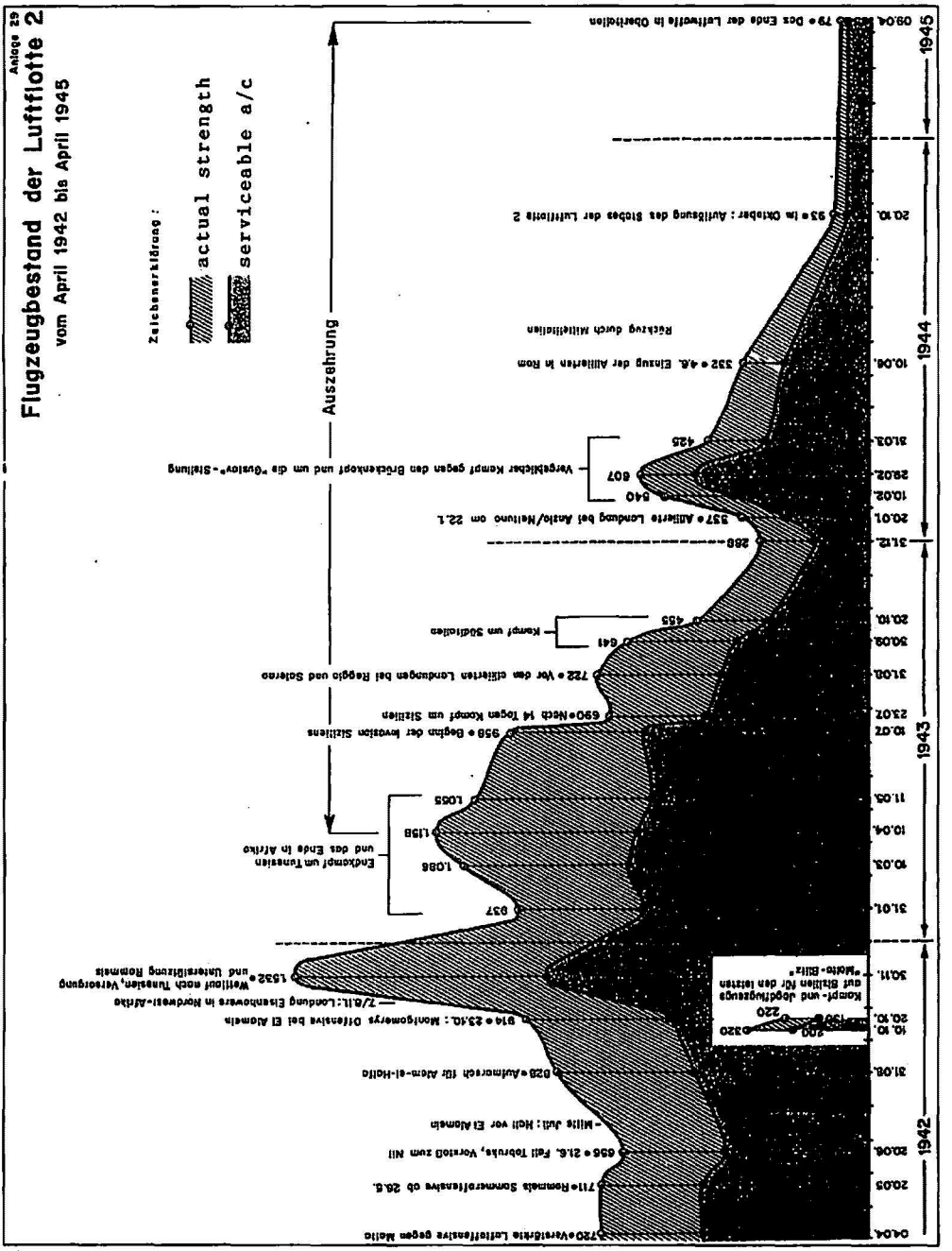
Annex VI

THE MALTA-CONVOYS 14 to 16 June 1942



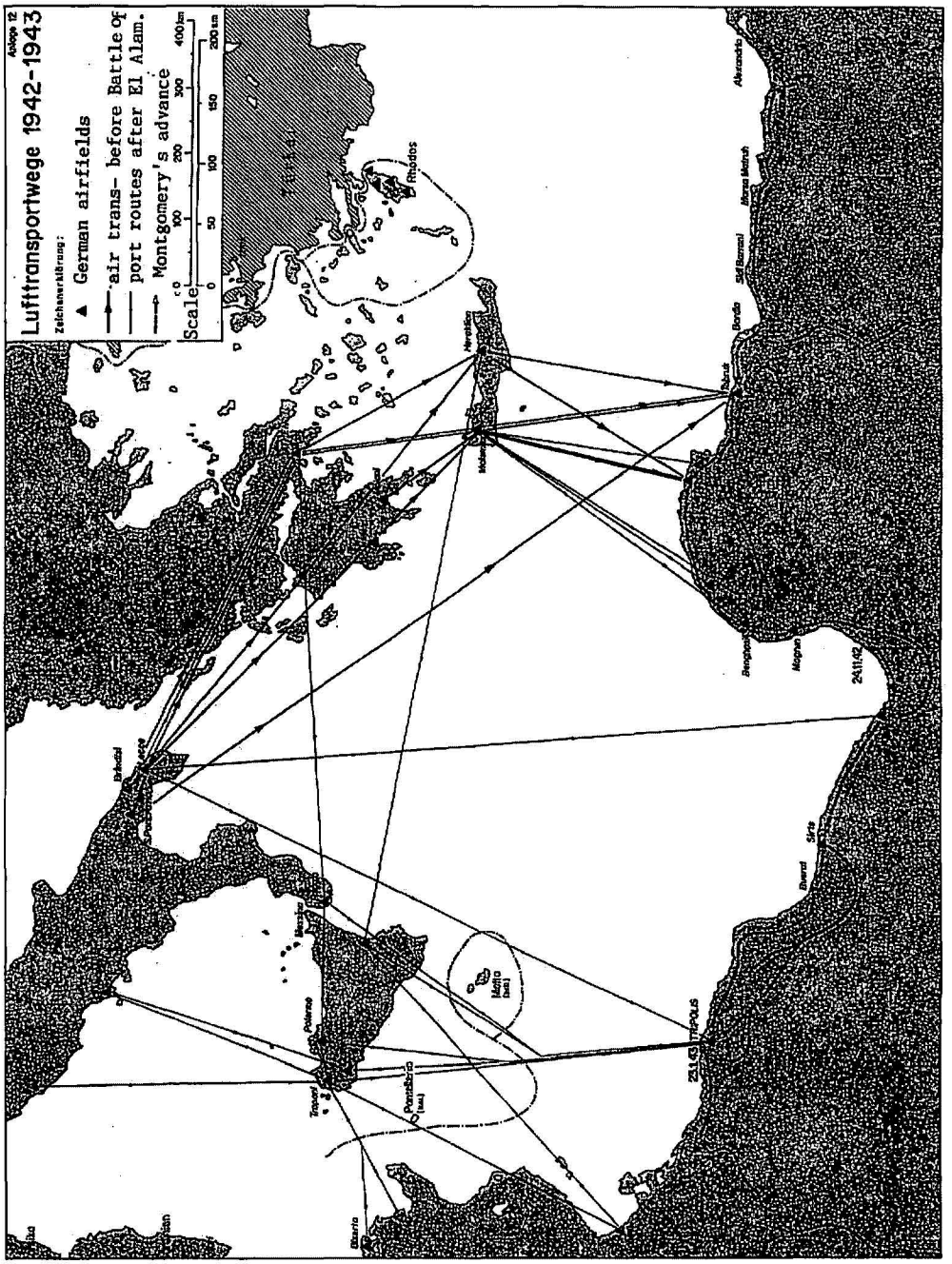
Annex VII

STRENGTH OF 2 AIR FLEET April 1942 - April 1945



Annex VIII

AIR TRANSPORT ROUTES 1942-1943



THE NORTH AFRICAN CAMPAIGN
November 1942 - May 1943

J. DAVID BROWN

In July 1942, persuaded by the British Government that a landing on the continent of Europe was not a near-term practical proposition, President Roosevelt and the US Joint Chiefs of Staff agreed to an amphibious assault and campaign, the object of which was to occupy the Vichy French North African territories, from Morocco to Tunisia, with initial landings in three principal areas - around Casablanca, Oran and Algiers. Planning began on 6 August 1942 and the first assault convoys left the UK for the Mediterranean targets on 22 October; the wholly American forces which were to take Morocco sailed from US ports a day later, as the Battle of El Alamein opened.

When the Anglo-American Army went ashore on 8 November 1942 to seize Oran and Algiers the naval war in the Mediterranean was then in its 30th month. In many ways, the contest at sea had epitomised all the experiences and lessons of the previous millenia of maritime war, from the high doctrinal principles which are today expressed as "Sea Control" and "Sea Denial", down to the realities of the effects of wind and weather and understanding that "Decisive" naval battles usually mark the end of phases, not wars or campaigns. It was as a cruel trick of fate and politics that pitted the Royal Navy against the *Regia Marina* as that which found Italy on the same side as Austria and the war that they fought was without the rancour and bitterness which was to be found in other theatres.

The war in the Mediterranean differed in another way, and one which I believe to have been unique. The strategic objectives of the opponents were not the same - for the British the Mediterranean was a maritime theatre, whereas the Italians were defending a colony, later in alliance with German forces who were fighting for a bastion of continental Europe. But for both navies the day-to-day task was the support and supply of the armies in North Africa, both directly and by denial of the other side's logistic support.

This led to the curious situation whereby the logistic supply lines actually crossed, with the British shipping routes supplying Malta intersecting with the Axis routes between Italy and Libya. For more than two years, therefore, the antagonists developed and employed every conceivable form of attack and defence in these waters. By November 1942, the experience and the quality were present, the unilitaries were the quantity and the endurance.

On paper, and looking at the map, the distances favoured the Axis, once it was decided that Tunisia was to be occupied in force. Bizerta is no more than 200

km from the nearest port in Sicily and only 650km from Naples, whereas Algiers, 630 km west of Bizerta and the best-equipped harbour in Algeria, is 3,000km from Great Britain by the shortest sea route and nearly double that distance by the route which the U-boat offensive in the Atlantic made necessary. All things being equal, the supply of an army whose main purpose was defensive and which was holding a front line relatively close to the forward ports should have been a straightforward matter. That it was not was due in part to the cumulative effects of the previous 30 months on the Italian merchant fleet: by November 1942, Axis (predominantly Italian) merchant losses had so reduced the shipping 'pool' that there were no more than 175 ships totalling 600 000 tons which were suitable for the Tunisian and Libyan routes. This was, however, a notional figure, for not all were serviceable and there were other calls upon ships of the right size and speed.

The other nain shortcoming was in the rear area logistics organisation. The Sicilian ports at which most of the ships loaded had themselves to be supplied with *materiële* shipped from the Italian mainland and Italian and German participants have commented that difficulties experienced in making up cargoes resulted in ships sailing with far less than their full load simply because the forces in Tunisia could not wait.

On arrival at Tunis and Bizerta, where the port facilities were less well developed than in Tripoli or Benghazi and whose civilian stevedoring workforce deserted en masse when threatened by air raids, ships took up to five days to unload even with soldiers unloading the reduced cargoes, which initially averaged only about 1,200 tons per ship which arrived safely.

Safe arrival was not altogether in the hands of the organisation responsible for delivery, which was led by the German Field Marshal Kesselring, a soldier turned *Luftwaffe* general who having been made responsible for the delivery of supplies to Africa was controlling a major element of the Italian Navy. The short passage of the Sicilian Straits could usually be made during the hours of darkness, but experience on the Libyan routes had shown that this was no guarantee against submarines, torpedo aircraft or, most dangerous of all, surface warships, and the alternative of round-about evasive routeing was not an option when the ports of departure and arrival were so close. The only remedy was a combination of direct protection by surface warships in as great strength as possible and the laying of defensive minefields on the flanks of the most heavily used routes.

The Axis had just one form of transport which at this stage could still outperform its Allied equivalent. The *Luftwaffe* which in late 1942 was heavily committed to supporting the armies in front of Stalingrad could still spare 670 Junkers 52s to lift tens of thousands of soldiers into Tunisia – 14 000 in two weeks in November and 17 000 during December – as well as *Luftwaffe* ground crews and essential equipment. 29 000 troops arrived by during the corresponding period, most of them brought from Sardinia by Italian destroyers diverted from the minelaying task and any prospect of defensive operations against British shipping.

The British who were responsible for naval operations in the western Mediterranean, were too pre-occupied with consolidating the Allied army in the Algiers area and occupyng the ports to the east – Bougie, Philippeville and Bône – to spare any major effort against the early Axis movements to Tunisia.

The latter suffered no loss to direct action during November, but the Allies lost over 180 000 tons of shipping in the first eight days of Operation "Torch" to German and Italian aircraft and submarines – a rate of loss which far exceeded the worst period of the Battle of the Atlantic, which was simultaneously coming to its climax. The surprising feature is that none of the losses had more than a very brief local effect on the development of the North African campaign and British military and air force casualties were very slight – [37 British soldiers and airmen killed or missing between 8 and 13 November, compared with 624 naval personnel].

By 26 November, the leading British Army units had thrust as close 40 km as 25 miles to Tunis in a bid to take the port by a *coup de main*. This failed against a hastily-organised last-ditch defence and the British withdrew to await reinforcement and resupply. The ports along the Algerian coast were quickly put to work and by mid-December they were handling a total of 10 000 tons of fuel, ammunition, stores and rations per day. Unfortunately, the logistic support had been calculated on the basis of occupation, not offensive operations and not until mid-December did the motor transport capacity reach that intended figure of 6600 tons. There was a railway, but [under the terms of the Allied agreement with the French administration] this was operated by the French (using coal shipped from Britain) and had to be shared with civilian traffic who seemed to be accustomed to the 650km journey from Algiers to the Algerian-Tunisian border taking up to six days. Not surprisingly, the British Army, which was responsible for the capture of Tunis while the US Army guarded against a Spanish invasion, was unable to mount a serious offensive before the end of the year.

With the Army's supplies guaranteed as far as the ports, at least, the Royal Navy units in the western Mediterranean were able to begin offensive operations against the Axis shipping plying between Sicily and Tunis.

The immunity of attack enjoyed by this traffic ended abruptly and brutally on the night of 1/2 December, when a cruiser and destroyer force, despatched on the basis of intercepted enemy signals, sank all four laden merchant ships of a convoy as one of the escorting Italian destroyers; the same night, a torpedo-bomber from Malta sank a loaded tanker. This surface raid was not repeated until the closing stages of the campaign and instead of the possibilities of annihilation which this form of attack offered, the Royal Navy employed weapons of attrition-submarines, torpedo-aircraft and mines laid inside the defensive fields by fast minelayers, while the Allied air forces, which had arrived in North Africa without any specialist anti-shipping units, bombed the loading and unloading ports by day and night, whenever the particularly bad winter of 1942/43 allowed.

The cumulative effect ot this effort was very soon felt. Of 64 ships despatched to Tunisia in December, 14 were sunk outbound and two were caught returning. 24 000 tons of stores and fuel out of 85 000 tons loaded were lost with the ships. More alarming was the implication for the transport fleet - 50 000 gross tons of shipping had been lost at sea in this last month of 1942 and the total output of the Italian yards for the first half of 1943 was expected to be only 70 000 tons and not all would be suitable for the Tunisia route. Complete disaster was delayed by an agreement between Pierre Laval, still Prime Minister of Vichy France, even though his entire country had been occupied, and the German authorities that 440 000 tons of French merchant shipping in Mediterranean harbours should be put at the disposal of the Axis. Many of the 123 ships concerned had been lying idle since 1940 and required repairs, but the first put to sea for Tunisia in January 1943.

Despite the losses in December 1942, the Tunisian army's essential requirements had been met. Not so the Axis army in Libya, retreating after El Alamein. Few ships had got through to Tripoli in November or December and when Rommel was forced to withdraw into Tunisia, in late January 1943, his large army would have to be provvisioned through Tunisian ports.

Early in January, Rommel's staff estimated that to sustain a successful defence of Tunisia the two armies, Rommel's 1st and von Arnim's 5th would require 150 000 tons of army and air force stores each month: at the December figure of average loads per ship would have required 123 arrivals and, at December's rate of loss, 157 departures.

Kesselring's original estimate of the two armies' requirement had been 110 000 tons, divided between Tripolitania and Tunisia and even this total was unattainable through lack of shipping. It was difficult to understand how the demand was increasing as the area under Axis control was decreasing and Vice Admiral Weichold, the German liaison officer on the Italian Naval Staff commented that the armies' demands invariably mounted as the capacity to fulfil them diminished. In mid-January, Kesselring reported to Hitler that he could deliver 60 000 tons that month: Hitler, more concerned at that moment about events in the Stalingrad area, merely noted this figure.

In fact Kesselring's organisation did improve considerably on his promise, but although average cargo loads increased and bad weather reduced losses, only 70 000 tons of fuel and supplies, out of 88 000, loaded reached Tunisia. These were sufficient for von Arnim to mount a successful limited offensive in the third week of January and the arrival of three convoys without loss in early February enabled von Arnim and Rommel to co-operate in mid-month in an offensive which forced the Allies in the Kasserine area to retreat from a position where they were threatening to break through the coast and back on to the defensive.

Fewer ships sailed for Tunisia in February, and half of them were those which had been transferred by the Vichy French, but efficiency in the loading arrangements

again increased the volume of individual cargoes, to 2300 tons per ship, compared with 1300 tons in December, and 60 000 tons of fuel and stores arrived. Only six outbound ships were sunk, but elsewhere, at sea and in harbour, 23 ships engaged in supporting the Tunisian traffic were sunk.

The German commanders in Tunisia were as ready as any generals in history to fight to the last ship, and could only see the shortfall in what they regarded as the absolute necessities for fighting their campaign. Hitler, now that the disaster of Stalingrad was over, at last reacted to what he saw as failurres on the part of Kesselring and the Italian Navy. Karl Dönitz, recently appointed CinC of the German Navy, was not a deep admirer of the Italian Navy and meeting Mussolini and the Chief of Staff of the Italian Navy in mid-March 1943, he was able to insist on the creation of a German-led Naval Operations Division in Rome to assume responsibility for the Tunisian traffic. Vice Admiral Friedrich Ruge, who had considerable experience of directing convoy escort operations in north-west Europe, was soon appointed and quickly realised that the problems in his new theatre were not those of method or motivation, but of means – the freighters were too few in number and were being lost faster than they could be replaced, as were their escorts – seventeen destroyers and corvettes had been lost to enemy action in four months and three had been so badly damaged that they did not return to service before the Armistice.

In practice, nothing could save the Axis armies in North Africa. The Allies were closing the noose around Tunisia in overwhelming strength and if their military talent was perhaps limited, the logistics support most certainly was not, with nearly half a million tons of stores and fuel arriving every month. The Axis supply organisation loaded more supplies into more ships during March 1943, but less (50 000 tons) got through than in February for thirteen ships were sunk on passage and two were forced to turn back after sustaining damage. Greater use was made of landing craft, which transported virtually all vehicles and artillery bound for Tunisia, and among the 37 ships which sailed during the month were nine unescorted German transports which relied on their relatively high speed of 14 knots to get them across the Narrows under cover of darkness: this boldness was rewarded for only one of them was sunk, by a mine.

The last Allied shipping losses occurred in late March 1943, when four loaded merchant ships were sunk off the Algerian coast by air attack. This brought the total casualties of the campaign to 42 troopships and freighters of 400 000 tons sunk and 42 ships of 237 000 tons damaged. In April, an average of 13 000 tons of stores was being unloaded every day to support the final drive on Tunis and on 17 April, the cargo unloaded reached exceeded 29 000 tons.

It also exceeded all Axis deliveries to Tunisia for the month of April. Previous losses and the intensive Allied bombing of the loading ports reduced the cargo despatched to 48 000 tons and apart from the small German freighters, which continued to lead charmed lives, only five merchant ships reached Tunisia or Bizerta.

Warships were pressed into service to carry fuel and ammunition, but on the last day of the month three destroyers were sunk by air attack, one of them, the *Lampo*, was a veteran of 12 convoy escort missions.

No escorted merchant ship got through to Tunisia between 17 April and 4 May, when the *Belluno*, one of the ships transferred from the French merchant marine arrived in Tunis. She was still there two days later when the army authorities destroyed the port facilities. No mass evacuation of troops was attempted - the Axis armies had been ordered to resist to the last man and they fought on until 13 May.

Tunisia, which it had been hoped in November 1942 would be in Allied hands within 42 days, had taken 181 days to conquer. The credit for the prolongation of the defence must go to the Axis armies, who fought with dogged skill against overwhelming odds, on the ground and in the air. But it is equally undeniable that without the achievement and sacrifice of the Italian Navy and Merchant Marine this defence would have been impossible.

In spite of grievous losses in earlier campaigns, the Italian Navy's major escort vessels made 290 sorties to escort 138 outbound and 104 return convoys, losing 12 of their number in the process; the destroyer *Lampo*, lost on her thirteenth mission, has been mentioned above, but tribute should also be paid to the torpedo-boats *Clio* and *Groppo*, which survived 14 and 16 round trips, respectively-few ships in any Second World War Navy saw such intensive employment in such dangerous waters.

The Allied shipping losses at sea were higher than those of the Axis, 400 000 tons being sunk, compared with 273 000 tons, and these were a serious sacrifice, for they coincided with the most critical six months of the Battle of the Atlantic. Compensation was quick in coming, for even before the invasion of Sicily in July 1943 the first direct Gibraltar-Suez convoy for three years passed Malta, cutting some 7000nm off the previous voyage to the Middle East. The saving in passage time was the equivalent of more than the merchant ship tonnage which had been lost supporting the North African campaign.

In the last reckoning, however, the Allied losses in winning control of a continent were affordable whereas those of the Axis were not, for their merchant ships and warships were by 1943 irreplaceable and Italy had, by supporting her Ally without stint, lost a Navy.

THE U.S. FLEET IN THE MEDITERRANEAN DURING WORLD WAR II

DEAN C. ALLARD

I am always amazed to realize how little attention Americans pay to the role of the American Navy in the Mediterranean during World War II. Compared to the outpouring of literature on the Second World War in the Pacific, there are only a few serious writings by U.S. Naval historians on a subject that is of major professional and historical importance [1].

American neglect may result from the fact that the Mediterranean was primarily an area of British strategic concern. To be sure, Dwight Eisenhower served as the Supreme Allied Commander in the Mediterranean until January 1944. But prior to the landings in southern France during the summer of 1944, British forces in this theater were numerically predominant. Not surprisingly, therefore, Eisenhower's overall army, navy, and air force component commanders were all British. Nor should we forget that London gained American assent for the North African, Sicilian, and Italian campaigns, only over the opposition or serious reservations of senior U.S. military leaders who viewed these operations as diversions from the decisive theater of war in northern Europe. The invasion of southern France, a move that directly supported the northern European campaign, was the sole effort in the Middle Sea initiated by the United States [2].

The essential preamble to this story is the invasion of French North Africa in November 1942. In operation Torch, as that campaign was called, the United States Navy organized and trained a force that crossed the ocean to land American troops on the Atlantic coast of French Morocco. Two other major task forces of this campaign were mounted in the United Kingdom. Under British operational command, their landing areas were on Algeria's Mediterranean littoral. Nevertheless, due to the hope that the French would be less likely to resist the United States than Great Britain, the assault force in Algeria also was predominantly American. The overall strategic goal of the entire Torch operation was to open a new front against the Axis armies in North Africa [3].

Operation Torch featured several key American leaders who later won distinction in the Mediterranean. Commanding the Western Naval Task Force that sailed from Norfolk, Virginia late in October 1942 was H. Kent Hewitt, who would serve as the U.S. Naval officer in all future operations in the Middle Sea [4]. Admiral Hewitt's Chief of Staff, Rear Admiral John L. Hall, Jr., later served as a task group commander under Hewitt at the Sicily and Salerno landings [5]. In all, Hewitt's task

force included more than a hundred ships plus approximately 35 000 troops commanded by the famed General George S. Patton [6].

Torch also surfaced a number of critical issues in amphibious doctrine. Based upon pre-Pearl Harbor preparations, this and all other U.S. landings in both the Atlantic and Pacific thesters recognized that unity of command over army and naval forces must be exercised by the senior naval commander during the assault phase. Once the lodgement ashore was secure, however, overall command shifted to the ground commander [7]. Much thought also was given to the timing of an operation. To avoid the confusion of night landings, the Navy preferred an early morning assault preceded by naval and aerial attacks on enemy positions. But, due to its hope of maximizing the element of surprise, the Army demanded and obtained in North Africa a night landing without preliminary bombardment [8].

Although some attention was in pre-1942 American exercises to using naval guns to support troops after they were ashore, the Army traditionally distrusted the accuracy of sea-based ordnance. This attitude did not change during Torch when, as naval leaders themselves concluded, naval fire support was generally ineffective [9]. It was fortunate that opposition to the Allied invasions by French ground, naval, and air units in North Africa was short-lived and not always full-hearted [10].

Close air support was a more successful aspect of Torch. Morocco, unlike future amphibious objectives in the Mediterranean region, was outside the range of Allied air. Hence, American planners included a force of one large and four small U.S. aircraft carriers in Admiral Hewitt's task force. The aircraft embarked in those ships neutralized French air opposition and attacked shore targets. In addition, the carriers embarked approximately 75 U.S. Army fighters that flew ashore after an air strip was secured in the Casablanca area [11].

Although the eventual control of major ports was always a vital objective of Mediterranean amphibious campaigns, these operations typically began with landings over open beaches. At the time of the North African operation, the U.S. did not have large numbers of seagoing amphibious vessels, such as the LST and LCI, capable of offloading sizeable numbers of tanks and troops. But in Marocco the Navy operated many smaller personnel landing craft and LCMs and carried a few Army-operated amphibious DUKW tractors to ferry men and supplies directly between transport ships and the beach. Despite some confusion and delayed schedules, the vital ship-to-shore phase of Torch succeeded in landing a sufficient American force. But it was at a heavy cost. More than a third of the landing craft were lost in the Moroccan operation, primarily due to the inexperience of naval boat crews and the hazards of night landings combined with heavy surf conditions [12]. One problem endemic in amphibious warfare was the tardy clearance of supplies from the beach-head. If that task had been undertaken more efficiently during Torch, repair personnel might have been available to salvage many of the lost amphibious craft [13].

After French forces in North Africa ended hostilities against the Allies and joined the war effort against the Axis, the American Navy established bases ashore and turned its attention to the vital if often unappreciated task of protecting and using the sealanes to support the armies ashore [14]. In the spring of 1943, the Axis army in North Africa was surrounded in Tunisia by British troops advancing from the east, Anglo-American ground forces moving in from the west, and Allied navies controlling the maritime escape routes to the north. The enemy's collapse marked a major victory for Anglo-American land and seapower. During the final North African campaign, more than 275 000 German and Italian troops became prisoners of war [15].

Early in 1943, U.S. and British leaders agreed to continue to press the enemy by attacking Sicily in July of that year. This was a far larger campaign than Torch. In fact, one historians has called it the "greatest amphibious operation in recorded history if measured by the strength of the initial effort" [16]. Eight U.S. and British division made assault landings on beaches at the southeastern end of the island. About 470 000 Allied troops and 1400 American and British ships and seagoing amphibious craft participated during the total operation. 580 of the naval vessels involved were in the U.S. task force commanded by Admiral Hewitt. It landed American troops originally embarked in North African ports. Once again General Patton was the senior U.S. ground commander [17].

Sicily demonstrated the considerable progress made in amphibious tactics since the North African landings. Once again, at the Army's request, there was no preliminary shore bombardment. But, unlike the situation eight months earlier in North Africa, the American Navy's post-landing gunfire support was heavy and effective. In one memorable engagement off Gela, a group of Admiral John Hall's cruisers and destroyers moved close inshore to repulse a major counterattack by enemy tanks that threatened to wipe out the beachhead. That type of shooting stilled the doubts of many Army leaders about the value of naval guns [18].

In Sicily the U.S. Navy also demonstrated that massive quantities of troops, armor, and supplies could be landed over ocean beaches. Now available to the invaders were sizeable numbers of LSTs, LCIs, and amphibious DUKW trucks. These supplemented the LCVs, LCMs, and other smaller craft that were prominent during Torch. Sicily's hydrography, featuring false outlying beaches and then deep runnels along the coast itself, led the Navy's amphibious to use pontoon causeways and other ingenious means to move men and cargoes ashore [19].

The invasion of Sicily also revealed that many problems remained to be solved. Once again, the congestion of supplies on the beachhead was a major difficulty [20]. Carlo D'Este and other historians criticize ground commanders, particularly the British General Montgomery, for not making full use of naval forces to launch flanking assaults from the sea that might have isolated enemy forces [21]. Senior commanders also can be faulted for failing to interdict the retreat of more than 100 000 Axis troops from Sicily to the mainland of Italy across the narrow strait at Messina in the final days of the Sicilian campaign [22]. Although the U.S. Army and Navy

deserved praise for their generally effective cooperation in planning and undertaking this operation, the coordination between the autonomous air forces and their sister services was poor. Since air officers refused to work closely with their Army and Navy counterparts in planning, rehearsing, or undertaking this operation, complete unity of command was not achieved. Under these circumstance, efforts by land-based air to isolate the Sicilian battlefield and to provide air cover for ground and naval forces were less than completely successful. A specific and tragic example of the results of inadequate coordination was a paratroop operation on the night of 11-12 July 1943 during which 144 U.S. air transports flew at low altitudes over Admiral Hall's task group, which had been the target of heavy enemy air attack. Despite last-minute attempts to alert American gunners, many of Hall's ships opened fire on the Air Force planes. A number of air transports were shot down or damaged, resulting in a heavy loss of American lives [23].

After Sicily was secured, American leaders agreed to invade Italy in September 1943 in return for a British promise to undertake the long-delayed invasion of northern France in 1944. A major strategic goal of the Italian campaign was to force the enemy to divert forces from other war fronts, including France. Initial phases of this operation featured lodgements by British troops near the strait of Messina and at Taranto. The main attack followed on the night of 8-9 September when a 600-ship attack force under Admiral Hewitt, carrying six U.S. and British division trained and loaded in North African and Sicilian ports, approached preselected landing beaches near Salerno. The port of Naples, a major Allied objective, was only a few miles north of Salerno [24].

Several hours before these troops stormed ashore the world learned the stunning news of Italy's armistice with the Allies. The timing of this announcement allowed most of the Italian Navy to escape and to join the Allies as cobelligerents. But Rome's departure from the Axis alliance, a process that began with the Allied victory in Sicily, was no surprise to the Germans whose troops were pouring into the Italian peninsula. The German defenders specifically expected an attack at Salerno. As a result, the Allied invaders faced a strong German force of almost 40 000 men. They mounted one of the most determined defenses of any World War II beachhead [25].

For more than a week Allied control of the Salerno plain was in doubt. The Germans built up their forces to about 100 000 men, including strong armored formations. Naval and ground forces were the targets of repeated enemy air attacks. The eventual success of the Allies in conquering the objective area and then in seizing the port of Naples on 1 October, resulted from valor and skill both ashore and afloat. Despite German minefields that initially forced them to make long runins to the beach, naval amphibious units were able to build up men and supplies in the objective area. The Germans did not match these maritime reinforcements. Compared to Sicily, the time required to offload naval transports at Salerno was reduced by more than a third. Naval gunfire support against tanks and other enemy targets, often delivered from very close ranges, also was a key to Allied victory [26].

Prior to the Salerno landings, General Eisenhower demanded that the air forces work more closely with the navy and army in planning and undertaking this operation. Allied land-based air was considerably more effective than at Sicily. In the meantime, a five-carrier task force directly under Admiral Hewitt's control protected the amphibious flotilla from Luftwaffe attacks [27].

In the months that followed the landing at Salerno, the United States and sister navies continued to protect the Mediterranean sealanes from German air and naval attack [28]. This allowed essential supplies and reinforcements to reach American, British, French, and other Allied troops as they struggled to advance up the Italian peninsula. In January 1944, the American Rear Admiral Frank J. Lowry commanded a task force that threatened the rear of the German army by landing two divisions at Anzio, a position approximately 75 miles north of the major of German resistance near Monte Cassino.

Winston Churchill was a major champion of the operation, which initially appeared to be a success. But, over the next four months Allied forces were unable to break out of the original Anzio beachhead. Instead of turning the enemy's position, Anzio became a bloody stalemate. Historians now recognize that this failure resulted primarily from the decision to commit a landing force that, in the words of Carlo D'Este, "was far too small to achieve its basic aim of cutting the... lines of communication" to the main German army [29].

The climax of U.S. Navy's Mediterranean campaign came in August 1944 with the conquest of southern France, which Samuel Eliot Morison termed "an almost perfect amphibious operation from the point of view of training, timing, Army-Navy-Air Force cooperation, performance and results" [30]. The veteran Admiral Hewitt once again commanded the naval task force, composed predominantly of U.S., but also including British, French, and other Allied ships. The immense size of Mediterranean assault was suggested by the fact that 880 ships and seagoing landing vessels were in the invasion flotilla. Hewitt initially landed five American division on beaches between Toulon and Cannes. They were followed by hundreds of thousands of additional troops, including large numbers of French soldiers. One of the major lessons learned by the United States from its amphibious experience was the essential need for close cooperation between all participating organizations. In southern France highly effective coordination was demonstrated on both the interservice and international levels [31].

In this operation, the U.S. Army at last agreed to undertake a daylight landing preceded by heavy naval and air bombardment. Obviously, this involved the loss of strategic surprise. But by using cover and deception techniques, and exploiting the inherent mobility of seapower, allied forces were able to mislead the enemy regarding the exact location of the landings. It also should be acknowledged that the hard-pressed Germans had considerably weaker forces in southern France than at Sicily or Salerno [32].

The southern France landings were a major success [33]. The allies effectively swept German sea mines blocking the approaches to the coast. Prior to the landings, air and naval forces bombarded many enemy positions and interdicted supply lines into the objective area. Later they provided close support for the forces ashore. Aircraft from a force of nine British and American escort carriers spotted for naval guns, protected the fleet, and flew armed reconnaissance missions deep into the interior of France. Amphibious craft, both large and small, offloaded massive quantities of supplies and troops.

Within two weeks of the initial landings, the ports of Marseilles and Toulon fell to French troops. By the end of first month, forces landed in this area had pushed 400 miles north into France where they established a continuous front with the other Allied armies. In the meantime, through France's Mediterranean beaches and ports – especially Marseilles – passed the massive manpower and logistical requirements of modern warfare. In all, between the August 1944 and the end of the European conflict nine months later, no less than 1.3 million troops and almost 4.5 million tons of long cargo moved through the supply lines opened along the Mediterranean coast [34].

Although many British leaders and historians viewed southern France as a diversion that weakened the more-important campaign in Italy, there is no doubt that this landing contributed significantly to Allied victory. The enemy was forced to make a major retreat. The shortage of major Allied ports on the European continent following the June 1944 Normandy invasion became less critical with the opening of Marseilles. Further, Southern France, not Italy, was the logical point to introduce French ground forces into World War II. Those units were equivalent to eight to ten American division [35].

In closing this brief account of a large and complex subject, let me remind you that the United States Navy of today is giving special attention to operations in the earth's littoral regions. Capabilities required for this type of warfare include amphibious landings, air and missile bombardment missions against shore targets, and the logistical support of armies fighting continental campaigns. Modern Americans vividly remember the nation's hard-won amphibious successes more than a half century ago in the island of the Pacific. But the nation's less-known experience during the same period in the relatively restricted waters of the Mediterranean, where maritime forces projected Allied power into the land masses of North Africa and Europe, may be even more relevant to naval requirements of the 1990s. The eventful World War II history of the U.S. Navy in the Mediterranean also stands as a classic demonstration of the ability of seapower to influence events on the land masses of the world.

FOOTNOTES

(1) The exception is the basic American naval history of World War II by Samuel E. Morrison, *History of United States Naval Operations in World War II* (Boston: Little, Brown, 1947-62), 15 vols., which covers this story in detail in vols. II, IX, and XI. There also is good coverage in the standard naval history text formerly used at the U.S. Naval Academy, E.B. Potter, ed., *Sea Power: A Naval History* (Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-hall, 1960). Carlo D'Este and Alan F. Wilt have written solid accounts, which are cited below, covering the role of all services in the Sicily, Anzio, and Southern France operations. We need similar scholarly histories addressing the maritime aspects of Mediterranean operations. Indicative of the lack of attention to this subject is Merrill L. Bartlett, ed., *Assault From the Sea: Essays on the History of Amphibious Warfare* (Annapolis: Naval Institute Press, 1983). Not a single Mediterranean operation is covered in Bartlett's volume.

(2) See Morison, *Naval Operations*, vols. II, IX, XI, passim.

(3) Morison, *Naval Operations*, II, 3-54. Other basic works on the North African campaign include Arthur L. Funk, *The Politics of Torch: The Allied Landings and the Algiers Putsch, 1942* (Lawrence: University of Kansas Press, 1974); Keith Sainsbury, *The North African Landings, 1942* (London: Davis-Poynter, 1976); and Mark A. Stoler, *The Politics of the Second Front* (Westport: Greenwood Press, 1977).

(4) A lengthy, unpublished biography of Hewitt, by John H. Clagget, completed in 1977, is in box 605, World War II Command File, Operational Archives, Naval Historical Center, Washington, D.C.

(5) For Hall, see Susan H. Godson, *Viking of Assault: Admiral John Lesslie Hall, Jr., and Amphibious Warfare* (Washington: University Press of America, 1982).

(6) Morison, *Naval Operations*, II, 33, 43.

(7) See Kenneth J. Clifford, *Amphibious Warfare Development in Britain and America from 1920-1940* (Laurens, N.Y.: Edgewood, 1983), 105.

(8) Morison, *Naval Operations*, II, 25-26, 59-60. In North Africa there also was a political decision to avoid a bombardment due to the hope (which was unrealized) that French military forces would not resist the Allied invasion. See Godson, *Viking of Assault*, p. 34-35.

(9) Clifford, *Amphibious Warfare Development*, p. 108. Discussions of pre-1942 amphibious doctrine also appear in George C. Dyer, *The Amphibians Came To Conquer; The Story of Admiral Richmond K. Turner* (Washington: Naval Historical Center, 1972), vol. I, 223-27; Godson, *Viking of Assault*, p. 44-45, 51; and Russell F. Weigley, *The American Way of War* (Bloomington: Indiana University Press, 1973), p. 254-64.

(10) Morison, *Naval Operations*, II, 161-65.

(11) *Ibid.*, p. 31-32, 88-91.

(12) Godson, *Viking of Assault*, p. 44; Morison, *Naval Operations*, II, 29; Potter, *Sea Power*, p. 572-77. For details on amphibious ships and craft see J.D. Ladd, *Assault From the Sea, 1939-1945: The Craft, The Landings, The Men* (New York: Hippocrene Books, 1976). Clifford, *Amphibious Warfare Development*, p. 153-58, refers to discussions prior to Torch that amphibious craft would be manned by army instead of naval personnel. That option was rejected by the Navy.

(13) Morison, *Naval Operations*, II, 159-61; Godson, *Viking of Assault*, p. 44.

(14) Morison, *Naval Operations*, II, 244-58.

(15) *Ibid.*, p. 260; Potter, *Sea Power*, p. 581.

(16) The quotation is from Morison, *Naval Operations*, IX, 28-29. For an excellent overall campaign history of Sicily, see Carlo D'Este, *Bitter Victory: the Battle for Sicily, 1943* (New York: E.P. Dutton, 1988). Admiral Hewitt's own account appears in "Naval Aspects of the Sicilian Campaign", *U.S. Naval Institute Press*, vol. 79 (July 1953), 704-23.

(17) Morison, *Naval Operations*, IX, 18-19, 28.

(18) Godson, *Viking of Assault*, p. 73-74; Morison, *Naval Operations*, IX, 117-19, 249-50; Potter, *Sea Power*, p. 583.

(19) *Ibid.*, p. 74-75; Morison, *Naval Operations*, IX, 97-100, 105-09, 222.

(20) Morison, *Naval Operations*, 107-09.

(21) D'Este, *Bitter Victory*, p. 559, 563-64.

(22) *Ibid.*, p. 551-52; Morison, *Naval Operations*, IX, 209-18, 220-21; Potter, *Sea Power*, p. 593.

(23) D'Este, *Bitter Victory*, p. 307-09; Morison, *Naval Operations*, IX, 120-21; Potter, *Sea Power*, p. 592-93.

(24) Morison, *Naval Operations*, IX, 228-30, 247-51; Godson, *Viking of Assault*, p. 84-91; Potter, *Sea Power*, p. 593-97. For a popular account of Salerno, see Eric Morris, *Salerno: A Military Fiasco* (New York: Stein and Day, 1983).

(25) Godson, *Viking of Assault*, p. 92-94; Morison, *Naval Operations*, IX, 242-44, 252-53, 266, 270; Potter, *Sea Power*, p. 596-97.

(26) Morison, *Naval Operations*, IX, 254-304; Godson, *Viking of Assault*, p. 91-102; Potter, *Sea Power*, p. 597-600.

(27) Morison, *Naval Operations*, IX, 250-51; Godson, *Viking of Assault*, p. 94-97.

(28) Comprehensive coverage of the role of U.S. patrol boats in this campaign appears in Robert J. Bulkley, Jr., *At Close Quarters: PT Boats in the United States Navy* (Washington: Naval History Division, 1962), p. 277-346.

(29) Carlo D'Este, *Fatal Decision: Anzio and the Battle for Rome* (New York: Harper-Collins, 1991), p. 400-07. See also Martin Blumenson, *Anzio: The Gamble That Failed* (Philadelphia: Lippincott, 1963) and F.J. Lowry, "The Naval Side of the Anzio Campaign", *U.S. Naval Institute Proceedings*, vol. 80 (January 1954), 23-51.

(30) Morison, *Naval Operations*, XI, 291.

(31) Morison, *Naval Operations*, XI, 233-37, 244-46.

(32) Morison, *Naval Operations*, XI, 238-40, 248-50, 291-92. See also *Ibid.*, IX, 249-50.

(33) An excellent overall appraisal appears in Alan F. Wilt, *The French Riviera Campaign of August 1944* (Carbondale: Southern Illinois University Press, 1981), p. 161-71. See also Morison, *Naval Operations*, XI, 289-92 and Potter, *Sea Power*, p. 621-23.

(34) Morison, *Naval Operations*, XI, 279-81, 291; Wilt, *French Riviera Campaign*, p. 161-63.

(35) Wilt, *French Riviera Campaign*, p. 164-71.

THE IMPORTANCE OF THE BRAZILIAN NORTHEAST TO THE MEDITERRANEAN THEATER IN WORLD WAR II

LUIZ P. MACEDO CARVALHO

Geostrategic position

The Mediterranean's geostrategic basin comprises not only the sea itself but the surrounding land. Sea and land are so interdependent that the area cannot be analyzed separately.

The Mediterranean provides a strategic penetration route from the Atlantic to Southern Europe, the Middle East and the Indian Ocean, without having to circle Africa.

Despite its two-thousand-mile length from East to West, it is a restricted space, compartmentalized by successive island and peninsulas located throughout the continuous sea corridor that runs parallel to the North African coast.

This strategic passage narrows at the Atlantic entrance, between Sicily and Tunis and at the exit to the Black Sea and the Suez Canal.

The Italian peninsula and Sicily, considering their geostrategic and geopolitical aspects, divide the Mediterranean in two - East and West.

The Mediterranean has two gateways, one artificial and one natural: the Suez Canal and the strait of Gibraltar. Without denying the value of the canal, the strait of Gibraltar is the most important entrance, as it represents the main access route to the Mediterranean and the route of oil shipments from the Middle East to the Western World.

One-quarter of the world's sea traffic flows through the Mediterranean.

Situated approximately between the meridians 10° W and 35° E and parallels 35" and 46" N, the Mediterranean connects Europe to Asia and serves as a border for the Christian and Islamic worlds. The birthplace of ancient cultures, it contains people of different races and religions, with large populations in some countries and very small ones in others. Civilizations that left their mark on history flourished in the Mediterranean basin: Phoenicians, Egyptians, Jews, Carthaginians, Greeks, Romans, Visigoths, Arabs, etc. Large or developed countries contrast with small or underdeveloped ones in this strategic region. Desert can be found near fertile soil. Oil and gas are natural resources of the greatest importance in the Mediterranean region. Facing the sharp coastline of the extreme north there is a softer one to the south; the prominent mountains of the European continent confront deserts and plateaus in North Africa and the Middle East, each with distinctive

climates. To the North there is a compact geographic group adjoining Western Europe, encompassing Spain, the South of France, the Italian peninsula, the Balkan countries, Greece and Turkey. To the South, from East to West, there unfold the Middle East, Egypt, and the Maghreb - comprising Libya, Tunisia, Algeria and Morocco.

According to Mahan, the strategic value of a naval disposition is the result "of its location, strength and means", the first factor being the most significant, "since it derives from the nature of things, while the last two, when scarce, can be provided artificially, in part or totally". The vulnerability of a position is compensated by fortifications. Advanced planning minimizes the lack of natural defensive conditions. However, the human mind cannot alter a geographic position that is beyond the limits of strategic effectiveness.

The northeastern bulge of Brazil situated between the meridians 40° and 34° W and parallels 0° and 12° S, overlooking the Atlantic, projects towards the Portuguese and Spanish islands at the entrance to the Mediterranean, and West Africa, which it faces.

The South Atlantic is *Mare Nostrum*. Portuguese navigators crossed it to reach Brazil. Brazil trades with the rest of the world across its waters, and the main population centers are concentrated along its coast. The Atlantic continues to represent our natural means of communication with the Northern Hemisphere, the African continent, Antarctica, and the Indian and Pacific oceans.

With Northwest Africa it forms the Atlantic "canyon" referred to by President Roosevelt in World War II as "the strategic bridge" in view of the distance from the region between Natal and Dakar: 3,500 km, as the crow flies (the Americas' closest point to Africa), and an eight hour flight at that time. Belém, at the mouth of the Amazon, is 4,000 km from Cape Verde and 6,000 km from the strait of Gibraltar, the entrance to the Mediterranean.

Shortening the distance between the Brazilian Northeast and Africa still further, there is the Fernando de Noronha archipelago, 300 km from Recife and 195 km from Cape São Roque, situated at 3° 51'S and 32° and 25'W, apart from the islands of São Pedro and São Paulo. The main island of the archipelago, where its main anchorage and airport are located, is approximately 5 km long.

With an area of 234,399 km², 2.75% of the total area of the country, the bulge of the Brazilian Northeast gained significant strategic importance for access to the Mediterranean. It was made noteworthy by the airports and ports of Natal and Recife, apart from the Belém terminal at the mouth of the Amazon.

"Brazil dominates the South Atlantic in such a way that it is unnecessary to obtain the right to use bases in other countries... capable of sustaining anti-submarine warfare with landbased aircraft... From the moment that a ship rounds the Cape of Good Hope (35° S) until it reaches 15° N, on its way to New York, London or Gibraltar, it will always be closest to Brazilian ports", noted Rear-Admiral Clarence A. Hill, Jr., of the United States Navy, at the Brazilian Naval War College in 1970.

The geostrategic value of the Northeastern bulge, the oceanic islands, the relative infrastructure and the demographic concentration along the coast, make Brazil vulnerable to sea-air attacks from the Mediterranean and Northwest Africa. On the other hand, it places the country in a key position for the joint defense of the American continent against military action from those regions.

The Axis threat

After the fall of France in 1940, the Allies' situation deteriorated considerably in the Mediterranean. The Riviera and the French colonies in North Africa came under the Vichy Government's control. Italy was already part of the Axis. Spain and Portugal remained neutral, although Franco had promised to enter the war on the side of Germany. The Nazis launched a Balkan offensive against Yugoslavia and Greece, taking over Salonika while the British Expeditionary Force retreated. The Afrika Korps reached Egypt's borders, defeating the English.

After Japan joined the Axis in 1940, Hitler concentrated on planning a military offensive in the Mediterranean that could be executed before the planned attack on the Soviet Union. He envisaged a decisive attack against Gibraltar and Suez as the best alternative to the failed invasion of Great Britain.

Spain would attack Gibraltar in exchange for significant German military-economic aid, and would keep Gibraltar, French Morocco and Oran, besides expanding its West African colonies. Germany promised to supply air and artillery support. The Germans also intended to extend their dominions in West Africa and the adjacent Atlantic islands, thus rebuilding their former colonial empire in Africa.

In view of the unsuccessful English and Free French attack on Dakar, from 23 to 25 September 1940, Pétain retaliated by bombing Gibraltar.

Hitler was particularly interested in occupying the Azores and Canary Islands in order to install a naval base in Dakar and an air base in the Azores, creating the conditions for future operations directed against the United States.

His plans presupposed the collaboration of Vichy France, Italy and Spain.

The plan to conquer Africa and Gibraltar was named "Operation Felix". It called for the crossing of Spain by German forces coming from France on 10 January 1941. Simultaneously, German aircraft based in France would attack the warships in Gibraltar in order to deprive the fortress of naval artillery support. The offensive's spearhead would be led by German land forces. The assault troop would be followed by two German divisions – one armored and one motorized – which would cross the strait, moving in the direction of Morocco to gain control of the Atlantic coast. Three other German divisions would cross Spain and remain in a waiting position at the Portuguese frontier, able to thwart any English landing attempts in Portugal. Spain, supported by German artillery, would reinforce the defense of the Canary Islands against any anticipated English threat.

The plan and necessary reconnaissance for subsequent operations in Northwest Africa and against the Atlantic islands had not been concluded when "Opera-

tion Felix" was submitted for Hitler's approval on 5 December 1940. By that time, the three separate German forces informed Hitler that they had completed their planning and the high command informed their headquarters that Franco had agreed to launch operations in the beginning of February.

Hitler pressured Franco to move forward the start of operations, but the Spanish leader refused to go to war before the planned date. Thus, Hitler had no choice but to postpone "Operation Felix". With insufficient time to begin the invasion of Russia, the Führer reluctantly abandoned the idea.

If "Operation Felix" had been implemented, the security of the United States and the Western Hemisphere would have been seriously threatened. A Nazi occupation of Morocco would have jeopardized the future allied invasion of North Africa.

The control of North and West Africa by the Germans would have deeply affected Latin America, where various governments showed sympathy for the Axis, and would have forced the United States to take urgent defensive action in that area.

On the day before the German invasion of Poland, President Roosevelt and the US State Department were alarmed by reports that Hitler intended to take over the island of Fernando de Noronha, 215 miles off the Brazilian coast, and turn it into a submarine base. However, there is no evidence that the Germans had planned an attack on the bulge of the Brazilian Northeast.

Admiral Raeder confessed in Nuremberg that, on 15 January 1942, Hitler had personally ordered him to attack Brazilian ships and ports: "Thus, the insistence of Jodl, the Army Chief-of-Staff, that it would be necessary to subdue Brazil to prevent its bases from being used for an allied attack on Africa, was successful".

In January 1942, Captain Romolo Polacchini, the Commander of Betasom, the Italian submarine base in Bordeaux, sent five ocean-going submarines from the House of Savoy to the coast of Brazil, starting the naval war in the territorial waters of the Northeast [1].

This flotilla was followed by smaller German submarines. During the submarine war waged by the Axis, Brazil lost 38 ships, totaling 150,209 tonnes.

Defense plans and bases in the Brazilian northeast

In view of information received from the British Admiralty in May 1940 warning of the possibility of German military aggression against Brazil, President Roosevelt ordered the preparation of a plan to send US forces to prevent such a threat. The plan, code-named *Pot of Gold*, proposed moving a large expeditionary force of 100,000 men [2] to sites located along the Brazilian coast between Belém and Rio de Janeiro. That force would be preceded initially by 10,000 men transported by air to the Northeast as soon as there was any sign of Axis troop movement in that direction. Naturally, the US Government only intended to put *Pot of Gold* into operation, either partly or totally, in an emergency situation and after prior negotiation with Brazil. There were immediate objections that the plan would revive Latin American fears of Yankee imperialism, apart from the fact that there were

no appropriate landing fields along the US route to Brazil. As it happened, *Pot of Gold* was finally canceled, partly on due to insufficient resources.

The news that a German force of 6,000 men had sailed for the South Atlantic also made Roosevelt order an emergency plan to occupy the Guyanas (British, French and Dutch), the Azores, Cape Verde and the Canary Islands, with Brazil supplying troops for the defense of the Guyanas and the Azores.

The Allies also considered dispatching an expeditionary force to Dakar or British West Africa, further South, which also exceeded their available forces.

Concerned with the vulnerability of Fernando de Noronha Island and the bulge of the Brazilian Northeast, and fearing German occupation, Roosevelt ordered the fortification of the area and authorized the sale of arms to Brazil, in addition to developing an airport-building program.

With the agreement of the Brazilian Government the Airport Development Program (ADP) emerged, by which Pan American Airways built and improved a network of airports to ensure direct air traffic from the US to Northeastern Brazil and from there to Africa, with the twofold aims of controlling sea traffic in the South Atlantic and allowing the air transportation of men and materiel.

This prompted the French Ambassador – Albert Kammerer – to officially accuse Brazil of again trying to occupy Cayenne, while the German military aide, General Günther Niedenfuhr, issued a protest to the Brazilian government, considering the authorization to build American air and naval bases in the Northeast a "breach of neutrality" that allowed the transit of American aircraft and warships to Africa through Brazilian territorial waters.

Up until then the Axis had controlled the airlines in South America, using the bases in Brazil to reach the extreme south of the continent and the Pacific coast. The German Condor airline, a subsidiary of Lufthansa, had covered the Brazilian coast and the interior of South America for many years. Before the war, three airlines had linked Europe to South America: Air France, LATI (Linea Aeree Transcontinentali Italiane) and Lufthansa. Transatlantic flights in 1941 were limited to one per week and were exclusively operated by LATI, flying from Europe via Cape Verde to Natal and Rio de Janeiro. Thus it was a safe means of communication for the Axis agents and for smuggling strategic minerals (crystals and diamonds). In Europe, Air France and Lufthansa provided land support. From Natal to the South, LATI and Air France, controlled by the Vichy Government, monopolized air bases and airports along the coast, jeopardizing the defense of the Western Hemisphere, navigation and British patrols in South Atlantic waters. Condor employed Luftwaffe pilots under a shift system, to get them familiarized with the terrain and flying conditions in South America. There were suspicions that Condor and LATI made reconnaissance flights along the coast to detect English warships and help Axis ships to break through the naval blockade. Suddenly, LATI increased its activities in the transatlantic route, coinciding with the intensification of the German submarine campaign against British ships in the South Atlantic.

As a result, the US pressured the Brazilian Government to nationalize the Axis airlines operating in its territory, suspending their activities.

The Americans built a series of airports along two routes to Brazil: Miami - Puerto Rico - Martinique - Trinidad - Dutch Guyana - Brazil and Texas - Panama - Colombia - Venezuela - Brazil.

Joint North American and Brazilian plans were made for the defense of Northeast Brazil, especially Natal, Recife and Belém, in the Amazon estuary, as sites of great strategic value. Brazil was responsible for supplying the necessary land forces to complement the area's defense.

Fearing that the Brazilian Government did not have the means to defend the Northeastern bulge, the US prepared the LILAC plan before Pearl Harbor, calling for the distribution of US land forces around the air bases in Belém, Natal and Recife, concentrating their efforts in Parnamirim, Natal. Immediately, 15,000 troops from the 9th Infantry Division were made available, with indispensable air support and, as they became needed, reinforced by a further two echelons with 19,000 men each. Due to lack of sea transport and the urgent demand in other theaters of operation, operation LILAC was confined to the initial force and would only become operative at the end of 1942. The problem was averted and the plan abandoned due to Brazil's total cooperation and war effort.

Conclusion

The Mediterranean was, and always will be, an important strategic area and the stage for world conflicts. Without control of the Mediterranean there would be no possibility of security for Europe, notwithstanding the fact that the centers of economic-political-military power are no longer in the *Mare Nostrum*.

The main objective of US military strategy in the bygone days of 1940 was to prevent the establishment of Axis bases in South America. The rapid development of commercial airlines in the late 1930s made this possibility a reality. Thus, it was necessary to eliminate the airlines established by the Axis in Latin America, obtain strategic bases and station troops on the Brazilian Northeast. The first two objectives were easily achieved, but the US was unsuccessful in persuading Brazil to request the presence of American soldiers on their territory.

The bulge of the Brazilian Northeast, which is closer to French West Africa than the nearest of the Caribbean islands, was vulnerable to attacks and incursions by the Axis powers. The area was undefended, inaccessible by land to Brazilian troops concentrated in the South, and out of reach to US combat aircraft based in the Caribbean.

In 1941, when the US was preparing its attack on the Axis in the Mediterranean, it was imperative to find an urgent solution to enable airplanes to cross the Atlantic in the direction of North Africa, Middle East and the China-Burma-India theater of war. The distances across the Pacific thwarted any move. There was the alternative of Iceland, but only for small aircraft, without considering the threat

of German invasion. Also, weather conditions in the northern route brought serious limitations during the greater part of the year.

Marshall emphasized the importance of Northeastern Brazil when he wrote that "the immediate conclusion of the contract with Pan American Airways is now more essential to national defense than any other matter" (Memorandum from the Chief-of-Staff to the US War Minister, dated 7 September 1940, quoted in *Framework*, Conn and Fairchild, p. 252).

The ADP represented Pan Am's most important contribution to continental defense and to the Allies' victory in World War II, particularly in the Mediterranean. Six months before the Japanese attack on Pearl Harbor and 14 months prior to Brazil's entry into the war, the ADP's airports were already running as part of the Allied air supply system.

Natal received the well-deserved title of "Springboard to Victory", as it assured a continuous flow of aircraft, equipment, men and materiel to the fronts.

Natal was the main link in the supply route of the British troops besieged by Rommel. The air base of Parnamirim was the focal point of the transport system connecting the US, via Ascension Island, to the Mediterranean, Africa and the China-Burma-India theater. Without such a system, supply problems during the 1941 crisis and operation Torch's support in 1942 would not have been solved. The air and naval bases in the Northeast bulge were decisive in removing the Axis submarines from South Atlantic waters.

"In November 1942, *Fortune* magazine declared that the previous situation had been reversed: now Natal was dangerously close to Dakar".

Until the end of the war and a long time afterwards, thousands of soldiers and tonnes of war materiel filtered through the airports of Natal and Belém.

The Brazil-United States alliance in World War II brought good dividends, not only to both countries but to the world as a whole, contributing decisively to the defeat of Nazi-Fascist totalitarianism and keeping the war from reaching the Americas.

It is difficult to imagine how the allies in the Mediterranean, Africa, and Southern and Southeast Asia could have been supplied during the months that preceded the successful invasion of North Africa in 1943, without the bases in the strategic Northeast of Brazil and the air shuttle that was established with the African continent.

As Cordell Hull stated in his *Memoirs*, "Without the air bases that Brazil allowed us to build in their territory, victory in Europe and Asia would not have come so soon".

The Brazilian Northeast played an important part in the preparation for war, and the war in the Mediterranean.

NOTES

(1) The submarines that operated in the South Atlantic were the *Archimede, Bagnolini, Barbarigo, Cagni, Calvi, Capellini, Da Vinci, Tazzoli* and *Torelli.*

(2) Escorted by four battleships, two aircraft carriers, nine cruisers and three destroyer squadrons.

BIBLIOGRAPHY

Bessa Carlos, *A Libertação de Timor na Segunda Guerra Mundial*, Academia Portuguesa da História. Lisboa, Portugal, 1992.

Carvalho Luiz Paulo Macedo, *A Posição do Brasil e a Crescente Importância Estratégica do Atlântico Sul.* Escola Superior de Guerra. Rio de Janeiro, Brasil, 1983.

Castro Terezinha, *Atlântico Sul: Geopolitica e Geoestratégica.* Escola Superior de Guerra. LS 813-96-DAINT, Rio de Janeiro, Brasil, 1996.

Conn & Fairchild, *The Framework of Hemisphere Defense.* Center of Military History, US Army, Washington, DC, EUA, 1960.

Duarte Paulo de Queiroz, *O Nordeste na Segunda Guerra Mundial.* Record, Rio de Janeiro, Brasil, 1971.

Eisenhower Dwight David, *Cruzada na Europa.* Biblioteca do Exército Editora, Rio de Janeiro, Brasil, 1974.

Mc Cann Frank D., *Aliança Brasil-Estados Unidos 1937-1945.* Biblioteca do Exército Editora, Rio de Janeiro, 1995.

Meira Mattos Carlos de, *A Geopolitica e as Projeções do Poder.* Biblioteca do Exército Editora, Rio de Janeiro, Brasil, 1977.

Mendonça Lauro N. Furtado de, *Submarinos de Mussolini contra o Brasil.* Mar, Boletim do Clube Naval, n. 215, Rio de Janeiro, Brasil, 1977.

Muela Ricardo Álvarez-Maldonado, *Geoestrategica del Mediterraneo.* Ejército, n. 670, Madrid, Espanha, 1996.

Reitzel William, *The Mediterranean-Its Role in America's Foreign Policy.* Harcourt, Brace and Company, Nova York, EUA, 1948.

Walters Vernon Anthony, *Missões Silenciosas.* Biblioteca do Exército Editora, Rio de Janeiro, Brasil, 1987.

L'IMPORTANCE DE LA MÉDITERRANÉE POUR LE RAVITAILLEMENT DE LA SUISSE ET DE LA CROIX-ROUGE PENDANT LA SECONDE GUERRE MONDIALE

LOUIS-EDOUARD ROULET

Le sujet que j'ai l'honneur et l'avantage de traiter au sein de ce colloque revêt certains aspects insolites. Essentiellement pour deux raisons. D'abord parce qu'il est à sa manière inédit. En effet, parmi les très nombreuses études consacrées à la Confédération helvétique pendant la seconde guerre mondiale, il n'en est pratiquement qu'une qui s'intéresse, du moins à notre connaissance, à l'importance commerciale de la Méditerranée. S'ajoute à cette lacune, le fait que les questions relatives à l'activité de la Croix-Rouge sont généralement centrées sur l'aide apportée aux prisonniers de guerre, non point sur les difficultés rencontrées lorsqu'il s'agissait de requeillir, de rassembler, et surtout de transporter les matériaux indispensables.

Il convient, en peu de mots, de rappeler les spécificités du cas suisse, au cours du conflit. Comme on le sait, le pays se proclama neutre. Il ne fut pas le seul car – on l'oublie généralement – une quinzaine d'autres Etats européens firent de même. Etats que l'on peut classer en deux groupes, ceux qui virent leur indépendance violée et bafouée, comme la Belgique, les Pays-Bas, les Etats Baltes, ou de l'Europe des Balkans, ou, deuxième catégorie, comme l'Espagne, le Portugal et la Suède qui, par l'envoi de division sur le front soviétique, la cession de bases de soutien logistique, ou encore l'octroi d'un droit de passage à des troupes belligérantes, bon gré, mal gré, enfreignirent gravement les dispositions de la neutralité militaire. Sur ce plan précis, seules la Suisse et l'Irlande respectèrent les engagements du droit des gens.

Autre spécificité helvétique: l'absence de tout accès à la mer. Avant le déclenchement des hostilités, la Confédération partageait cette singularité avec la Tchécoslovaquie et la Hongrie. Le fait que ces deux pays soient tombés sous domination allemande, réduisait à une seule exception le cas suisse.

L'absence de tout accès à la mer entraîne pour un pays des difficultés considérables, dès l'instant où il est fortement industrialisé, donc dépendant du commerce extérieur, et qu'il ne se suffit plus à lui-même au plan de son ravitaillement alimentaire. Cette double servitude affectait la Confédération à l'heure de l'ouverture du conflit. Exportant des produits manufacturés, machines, outils, montres, livraisons pharmaceutiques, elle ne disposait point de matières premières essentielles, telles que charbon, fer, pétrole, qu'elle devait importer. Quant à la production agricole indigène, elle ne couvrait que pour six mois les besoins de la population.

Second volet de mon exposé: la Croix-Rouge. Rappelons, en deux mots également, l'historique de cette institution. On sait qu'elle fut fondée en 1863, à Genève, suite à la publication d'un livre intitulé "Souvenir de Solferino", rédigé par Henri Dunant, que la vision des blessés demeurés sans soins sur le champ de bataille, avait profondément marqué. La charte originale de la Fondation, votée par 36 délégués de différents Etats européens, comprenait la reconnaissance d'un comité international, la naissance de sections nationales, l'organisation d'un service auxiliaire de santé dans les différentes armées, enfin l'admission d'un signe distinctif unique, le brassard blanc à croix rouge, à savoir les couleurs inversées du drapeau suisse. Par ailleurs, la Convention dite de Genève, de 1864, imposait aux Etats signataires l'obligation de soigner, sur les champs de bataille, tous les malades et tous les blessés, sans distinction de nationalité, et proclamait le respect et la protection du personnel et matériel sanitaires, qu'il fût militaire ou civil. En 1870, au cours de la guerre franco-allemande, se constituait, au sein de l'organisation, l'agence internationale de renseignements destinée à informer les proches du sort réservé aux soldats blessés. Au début du XXe siècle, fut décidée et retenue l'obligation de remettre à la Croix-Rouge internationale la liste des militaires prisonniers puis la permission de distribuer des colis dans les camps, enfin – décision d'importance majeure – d'ouvrir ceux-ci à la visite, voire à l'inspection décidées par les délégués de l'institution. En 1939, à la Conférence de Tokyo, on envisagea sérieurement d'étendre le contrôle des camps aux internés civils. Mais la décision formelle engageant les Etats signataires, ne fut malheureusement pas prise. Elle eût sans doute permis de mieux combattre le régime de terreur qui a notamment sévi en Allemagne nazie et en Russie, encore que dans cette dernière, le régime soviétique ne tolérât point l'existence d'une section nationale, et ne reconnût aucune obligation contractée envers la Croix-Rouge.

Entre les autorités suisses et le Comité international de la Croix-Rouge avec siège à Genève, les relations ont toujours été étroites. Pour des raisons historiques, politiques et personnelles, particulièrement au cours de la seconde guerre mondiale. En effet, dans l'optique des belligérants, le statut de neutralité du pays favorisait la représentation diplomatique des puissances en guerre, celle des bons offices en général et l'engagement de la Croix-Rouge en particulier. Il est hors de doute que des renseignements de grande utilité ont été réciproquement fournis, mais au plan de l'activité elle-même, la distinction devait être opérée scrupuleusement. La Confédération était un Etat de droit souverain, la Croix-Rouge une organisation de droit privé international. La première avait pour devoir de préserver son indépendance, au besoin par les armes, la seconde pour mission d'atténuer les souffrances des combattants, engagés ou captifs, en vertu de l'application de ses statuts, en principe décidés et reconnus par les Etats signataires. Dès cet instant, les intérêts de la Confédération helvétique ne correspondaient pas obligatoirement à ceux de la Croix-Rouge, pas plus que ceux de cette dernière ne se confondaient avec les intérêts de la Suisse. Notamment au plan d'un ravitaillement d'origine étrangère et transporté par voie maritime ou par voie terrestre.

L'Italie, à la veille de la guerre, était pour la Suisse une des trois grandes puissances voisines. Entre les deux pays, les rapports étaient importants, suivis, nuancés. Importants et suivis au plan de l'histoire et de la parenté ethnique entre la Suisse italienne et la Péninsule. Au XIXe siècle, le mouvement liberal de Mazzini, d'ailleurs réfugié, bénéficiait d'une large approbation officielle et populaire et les efforts des patriotes italiens pour unifier leur pays, rencontraient au nord des Alpes un écho certain. Mais depuis l'avènement du fascisme, les rapports s'étaient compliqués. D'abord parce que se dessinait une menace, à la fois vague et persistant ce d'une possible ennexion du Tessin, surtout dès l'instant où le régime dictatorial se révélait en contradiction grave avec les institutions démocratiques. Mussolini lui-même était une personnalité discutée, combattue par les partis de gauche, plus ou moins toléré par une minorité de la bourgeoisie qui voulait reconnaître en lui un ami de la Suisse dans laquelle il avait travaillé, un homme d'Etat qui avait sauvé son pays du péril rouge, un éventuel allié face au danger allemand. C'est pourquoi la Suisse officielle, au cours de la guerre d'Ethiopie, se borna à appliquer modérément d'ailleurs des sanctions économiques décidées par la Société des Nations.

Le Duce lui-même — c'est ce qui apparaît dans la documentation originale — s'est cantonné dans une attitude ambigüe, parsemée de propos contradictoires. On peut, en simplifiant quelque peu, distinguer l'époque d'avant-guerre où le ton apparaît plus serein, de celle des hostilités où il se durcit. Ce qui demeure indéniable, c'est que le haut commandement de l'armée italienne a préparé des plans d'invasion et d'annexion partielle de la Suisse, qui aurait accompagné une possible agression allemande. Irréfutable aussi la constatation que Mussolini lors de ses entretiens avec Hitler, a toujours partagé les opinions du Fuhrer concernant la Confédération.

Pour la Suisse, le fait que l'Italie ne soit entrée en guerre qu'en juin 1940, allait se révéler d'importance essentielle. Au plan du commerce extérieur comme à celui du ravitaillement. Dès avant le début des hostilités, les autorités fédérales avaient préparé la mise sur pied d'une économie de guerre, portant sur les échanges avec l'étranger et les besoins de la consommation interne. En 1938, pour un revenu national d'environ 9 milliards de francs, le commerce extérieur représentait un tiers de la somme, dont 1,8 milliard pour l'exportation et 1,6 milliard pour l'importation. Dans ces chiffres, un peu moins d'un cinquième concernait l'Allemagne, un peu moins d'un dizième l'Italie, le reste, donc le 70%, les autres pays d'Europe et les pays d'outre-mer.

Dans les relations économiques entre l'Italie et la Suisse, il faut distinguer ce qui relève de la production interne des deux pays de ce qui transite par la Péninsule, après avoir franchi la Méditerranée. En rapport avec le thème général de ce colloque, c'est le second volet de ces échanges qui doit retenir notre attention. A première vue, l'Italie n'avait pas d'intérêt essentiel à favoriser le trafic en transit de produits et de biens à destination de la Suisse et venus d'outremer, ou vice versa, hormis le prélèvement d'un péage et d'une finance de transport. En revanche,

elle tenait beaucoup à la livraison de ses propres produits, ce qui lui permettait par le biais du clearing de constituer des réserves d'argent suisse devenu – ce qu'on ignore souvent – à l'époque, la monnaie la plus forte du monde parce que demeurée la plus stable. Ces réserves étaient constituées par les avances de plusieurs centaines de millions de francs concédées par le gouvernement suisse, sous condition qu'en contre-partie l'Italie accepte le passage en transit des biens destinés à la Suisse et la mise à disposition des ports méditerranéens nécessaires. Ainsi par le truchement, non seulement d'un paiement direct des marchandises italiennes importées et par l'avance aux autorités de Rome de sommes autorisant dans l'immédiat le règlement des produits suisses exportés dans la Péninsule, la Confédération pouvait entretenir un commerce en Méditerranée, donc disposer d'une voie maritime qui n'était pas contrôlée, du moins au début par l'Allemagne.

Dès l'automne 1939, l'Italie mit à disposition de la Suisse les ports de Gêne, Savone, Vado Ligure et Trieste, essentiellement pour le ravitaillement en pétrole. Par ailleurs, elle offrit l'utilisation d'un important tonnage de navires s'engageant à ne pas les réquisitionner en cas de conflit. La promesse était alléchante, mais elle était faite alors que la péninsule demeurait encore en dehors de la guerre.

Qu'en était-il des préparatifs entrepris par la Suisse en vue de constituer une flotte marchande? Fin 1938, avait été créé l'OGT (Office de guerre des transports), dont une des trois sections devait s'occuper du commerce maritime. C'est cet office qui prépara les directives données par le Conseil fédéral aux ambassades, à savoir d'entrer en rapport avec les puissances étrangères, afin de signaler l'utilisation de la mer pour des transports destinés à la Confédération helvétique ou venus de celle-ci. Il convenait d'obtenir la garantie d'une sécurité reconnue, l'utilisation de ports d'embarquement ou de débarquement, enfin le transport terrestre jusque dans la Confédération. Furent contactés tour à tour la Belgique, la Grande-Bretagne, la France, l'Allemagna, l'Italie et les Etats-Unis. Il s'agissait aussi d'obtenir la désignation sur place de commissaires de bord, puis de s'assurer, par contrats d'affrètement à terme le tonnage nécessaire et surtout d'adopter un droit maritime suisse qui fût reconnu au plan international. Pour un pays peu habitué à ce genre de démarche, le défi ou le pari apparaissait réel. Il fut honorablement tenu.

Dès la fin 1939, les bateaux loués par la Suisse, fendirent les flots de la Méditerranée. Il s'agissait de 15 bâtiments grecs appartenant tous à une compagnie privée la "Retymnis & Kalucundis Ldt". Leur capacité additionnée se montait à 134 450 tonnes. La combustion était pour 10 d'entre eux le charbon, pour 4 le mazout, pour un seul l'huile diesel. Ils pénétraient dans la Méditerranée venant d'Angleterre, du Pays de Galles, des Etats-Unis, d'Amérique du Sud, et débarquaient leur marchandise ou l'embarquaient généralement dans le port de Gênes. Tous battaient pavillon hellénique, la Grèce au cours de cette première phase étant demeurée neutre. L'entrée en guerre de ce pays, attaqué par l'Italie, devait naturellement bouleverser les données du problème. Des 15 bateaux grecs, la Confédération en conserva 10 qui naviguaient en haute mer, mais fut contrainte de céder les autres à la

Grande-Bretagne. En effet un privilège reconnu en droit maritime international, permettait à un Etat belligérant de réquistionner les bâtiments d'un pays ayant perdu sa neutralité. Autre difficulté surgie: le blocus anglais qui interdisait aux navires grecs de pénétrer en Méditerranée, bien que désormais ils arborassent le pavillon helvétique. Il fallait, par l'utilisation de bateaux portugais ou espagnols, organiser la navette des marchandises, de Lisbonne ou de Porto vers Marseille ou Gênes. Complication considérable comme on l'immagine. D'où la décision des autorités fédérales de créer une marine marchande suisse de 11 navires dont 4 appartenaient à la Confédération elle-même, et 7 à des compagnies suisses privées.

Les belligérants soumettaient le trafic maritime neutre à toutes sortes de restrictions. Il était interdit aux bateaux de pénétrer dans un port ou de le quitter, entre le coucher et le lever du soleil. Le navire neutre, pour ses transports, devait bénéficier de plusieurs permis, le "Navicert" anglais, le "Chipwarant" des autorités du blocus allié, le "Geleitschein" délivré par le gouvernement allemand, enfin bien sûr, l'autorisation italienne. Les belligérants se réservaient le droit d'arrêter, d'inspecter, voire de séquestrer les navires au cas où ceux-ci auraient transporté "une contrebande de guerre", la définition de ce terme demeurant souvent peu précise. Les belligérants en outre se réservaient le droit de couler les navires dont il était prouvé qu'ils avaient à bord des ressortissants de l'autre camp ou qu'on avait surpris naviguant sous escorte d'un bâtiment arborant pavillon ennemi.

Concernant la navigation des bâteaux affrétés par la Croix-Rouge, il convient de distinger ceux au service des sections nationales, et ceux retenus par le Comité international. Au cours des six années de guerre, la flotte de ce dernier compta une quarantaine de navires qui transportèrent 470 000 tonnes de secours, vêtements, aliments, produits pharmaceutiques, courrier. Ne pouvaient être utilisés que des bâtiments de pays demeurés neutres, battant toujours la croix rouge sur fond blanc. On compte au service de la Croix-Rouge internationale, dix vaisseaux portugais, 12 espagnols, 16 suédois, 2 turcs, 6 suisses, 1 grec. En raison des hostilités, les routes maritimes étaient longues, dangereuses, parsemées d'obstacles ou de détours. Il n'est pas sans intérêt de relever que la Suisse a toujours distingué en Méditerranée les ports d'attache mis à sa disposition, Gênes pour le ravitaillement et le commerce du pays, essentiellement Marseille ou Toulon pour le Comité international de la Croix-Rouge.

La densité du trafic maritime en Méditerranée est liée aux différentes phases de la guerre. Fréquente lors de la non-belligérance de l'Italie, elle subit bien sûr le contre-coup de son entrée en guerre. Il y a crise aussi lors des affrontements en Afrique du Nord. Enfin, l'invasion de la Péninsule en 1943, entraîne un très fort ralentissement, de même que le débarquement allié dans le sud de la France. Mais il est intéressant de constater qu'aux époques les plus difficiles, la navigation des bateaux neutres, que ce soit en faveur du ravitaillement de la Suisse ou pour les besoins de la Croix-Rouge, ne s'est jamais entièrement arrêtée.

Comme on peut l'imaginer, les différentes opérations, les nombreux voyages des vaisseaux au service de la Suisse et de la Croix-Rouge, ne s'effectuèrent pas toujours sans dommages. Au cours des années de guerre, 15 bateaux furent touchés ou coulés, 8 sous pavillon suisse, 7 arborant la croix rouge. Trois fois les mines sont responsables, deux fois les torpilles, trois fois des attaques par avions. Deux fois, il y a eu échouage, et deux bâtiments coulèrent dans leur port. Il y eut aussi des collisions en convois. En tout 62 morts et 18 blessés recensés. Dans ces chiffres, les marins d'origine suisse, constituent une infime minorité. La très grande majorité des hommes qui, au péril de leur vie, ravitaillèrent la Confédération helvétique et le Comité international de la Croix-Rouge, appartenaient à des pays où se transmettent de génération en génération la tradition et l'attrait de la mer. Je tenais à le préciser, ne serait-ce que pour rendre à tous ces marins, plus d'un demi-siècle plus tard, un hommage sincère.

BIBLIOGRAPHIE SÉLECTIVE

Sources manuscrites

Archives fédérales, Berne - Fonds du Département politique, du Département militaire, 1940-1946.

Sources imprimées

B. Barbey, P.C. du Général, Neuchâtel, 1948. *Aller et retour*, Neuchâtel, 1967.

E. Bonjour, *Geschichte der schweizerischen Neutralität*, vol. VII-IX, Dokumente 1939-1945, Bâle, 1974-1976.

O. Germann, *Erinnerungen*, Berne (1977).

Ph. Marguerat et L.E. Roulet, *Documents diplomatiques suisses*, vol. XV (1943-1945), Berne, 1992.

Rapport du Chef de l'Etat-major général de l'Armée ... sur le service actif 1939-1945, Lausanne (1946).

Rapport du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant le rapport du Général sur le service actif de 1939 à 1945, Berne (1947).

Rapport du Général Guisan à l'Assemblée fédérale sur le service actif 1939-1945, Lausanne (1946).

Ouvrages critiques

E. Bonjour, *Histoire de la neutralité suisse*. t. IV à VI, Neuchâtel, 1970 (dit aussi Rapport Bonjour).

D. Bourgeois, *Le Troisième Reich et la Suisse, 1933-1941*, Neuchâtel, 1974.

E. Bucher, *Die Schweiz im Sommer 1940 dans Revue suisse d'histoire*, 1979, p. 356-398. *Die Bundesrätliche Aussprache vom 25. Juni 1940, dans Revue suisse d'histoire*, 1989, p. 422-444.

G.A. Chevallaz, *Les plans italiens face à la Suisse en 1938-1943*. Pully, 1988.

G.A. Chevallaz, *Le défi de la neutralité: diplomatie et défense de la Suisse 1939-1945*, Vevey, 1995.

Ph. Eberlin, *Rapport de mer. Navires et marins au service de la Suisse et de la Croix-Rouge 1939-1945*. Berne, 1970.

A. Ernst, *Die Konzeption der schweizerischen Landesderteidigung 1815-1966*, Frauenfeld et Stuttgart, 1971.

A. Ernst, *Neutrale Kleinstaaten im Zweiten Weltkrieg*, Münsingen, 1973.

J.-C. Favez, *Une mission impossible? Le CICR et les camps de concentration nazis*. Lausanne, 1988.

J. Fink, *Die Schweiz aus der Sicht des Dritten Reiches 1933-1945*. Zürich, 1985.

W. Gautschi, *General Henri Guisan*. Zürich, 1989.

O. Gauye, *Le Général Guisan et la diplomatie suisse, 1940-1941, dans Etudes et Sources*. Berne, 1978, p. 5-68. Au Rütli 25 juillet 1940. *Le discours du Général Guisan: nouveaux aspects, dans Etudes et Sources*. Berne, 1984, p. 5-56.

S. Gonard, *Die strategischen Probleme der Schweiz im Zweiten Weltkrieg, dans Die Schweiz im Zweiten Weltkrieg*. Thoune, 1959, p. 39-57.

V. Hofer, *Die Bedeutung des Berichtes General Guisans über den Aktivdienst 1939-1945 für die Gestaltung des schweizerischen Wehrwesens*, Bâle, 1970.

G. Kreis, *Auf den Spuren von "La Charité"*, Bâle, 1976.

H.R. Kurz, *Operationsplanung Schweiz*, Thoune, 1974.

H.R. Kurz, *Problèmes militaires, dans Revue d'histoire de la Seconde Guerre Mondiale*. 1981, No 121, p. 5-34. *Histoire de l'Armée suisse*, Lausanne, 1985, p. 90-150.

Ph. Marguerat, *La Suisse face au IIIe Reich*, Lausanne, 1991.

P. Marti, *Die Studie Germann, dans Revue suisse d'histoire*. 1986, p. 236-256.

Ch. de Riedmatten, *Général H. Guisan, Autorité et démocratie*. Fribourg, 1983.

W. Roesch, *Bedrohte Schweiz*. Frauenfeld, 1986.

H. Senn, *Die öffentliche Auseinandersetzung um eine einheitliche und fachmännische Armeeleitung in den Jahren 1938-1939, dans Festschrift W. Schaufelberger*, Aarau, 1986, p. 23-47.

H. Senn, *Schweizerische Dissuasionsstrategie im Zweiten Weltkrieg, dans Schwedische und schweizerische Neutralität im Zweiten Weltkrieg*, Bâle, 1985, p. 197-215. *Menace militaire, dans Supprimer l'armée*, Frauenfeld, 1988, p. 39-54.

K.J. Walde, *Generalstabschef J. Huber 1883-1953*. Aarau, 1983.

SOUTH AFRICA'S NAVAL ROLE IN THE MEDITERRANEAN DURING THE SECOND WORLD WAR

THEAN D. POTGIETER

Introduction and background

During the Second World War, South African naval vessels and personnel were deployed in the Mediterranean. Hardly two decades before, South Africa had no navy and had never before even taken responsibility for her own maritime defence or territorial waters.

For centuries, the maritime defence of South Africa was in the hands of, first the Dutch and later the British, who had wrestled the Cape of Good Hope away from the Dutch because of the Cape's supreme strategic value as the link with India and a great part of her empire. This meant that for more than a century and a half (from 1806 to the abrogation of the Simon's Town Agreement in 1974) the Royal Navy had a constant presence in South African territorial waters. It also implied that when the first flickers of a indigenous maritime defence organisation appeared, it was British in character and indeed the South African Division of the part-time Royal Naval Voluntary Reserve (RNVR) came into being long before the country had a navy.

The South African Navy dates back to 1922, when the South African Naval Service was created with the arrival of three small ships from Britain. Unfortunately, as a result of budget cuts during the depression years of 1933-4 these ships and their crews were paid off and only a skeleton staff remained [1]. This was still the position at the outbreak of the Second World War in 1939.

After South Africa became involved in the Second World War, a small ocean-going navy was created for the defence of the Union's ports and coastline. This, however, was not to be the limit of South Africa's naval role during the Second World War as South African ships served in the Mediterranean for the longest part of the war and South African vessels participated in all the phases of the Mediterranean sea war: including the operations along the North African coast, the invasion of Sicily, the invasion of Southern France and subsequent operations in Greek waters [2]. Their "*little ships*", were small and uncomfortable and were built for duties vastly removed from those in which South Africans so distinguished themselves.

Furthermore, South Africans did not only serve on South African ships. As crew members on board many a Royal Naval vessel, they literally served in all corners of the world, including the Mediterranean. This paper will therefore focus on South Africans serving in the Mediterranean.

No complete or comprehensive study has yet been published or completed presenting a scientific analysis of the role of the SA Naval Forces during the Second World War or South Africa's naval role in the Mediterranean. This paper does not fill that gap, but nevertheless endeavours to, firstly give an overview of that role and secondly, survey the relevant sources available in South Africa.

In an effort to "tell the story" it was necessary to rely on both archived as well as published sources. Archived sources are chiefly in the custody of the South African Military Archives Depot, Documentation Service Directorate, Pretoria. Their Second World War Naval archives are generally speaking well-sorted and are easily accessible. Another source of primary documents is held by the South African Naval Museum, Simon's Town Naval Base. This include a number of unique, often personal, documents and the museum library, which probably contains most books or manuscripts, published and unpublished, dealing with the South Africa's naval role during the Second World War.

The published works and manuscripts are, however a poor harvest. A number of works were completed, but in general they contain no annotations or are just autobiographical recollections of intersting events. One of these works, the unpublished official history by H.C. Gordon-Cumming, is remarkable for its completeness but is, in essence no more than a list of events. Most of the other manuscripts and published works contain errors and in most cases they are but a rework or summary of Gordon-Cumming.

The study of the South Africans serving with the Royal Navy, is also not a easy matter. In order to compile a comprehensive survey of the services of the RNVR (SA Division) in the Mediterranean, one must study their files in the South African Military Archives. But details of South Africans in the RN, RNR and British RNVR are more difficult to trace. It is fortunate that a few other reliable records, such as personal letters, diaries and autobiographical manuscripts exist and are available at the South African Naval Museum. This makes it possible to compile an interim survey, which provides a good indication of their services.

South Africa is drawn into the naval war in the Mediterranean

The parliament of the Union of South Africa, was quite coincidentally in session, when the German offensive into Poland commenced on 1 september 1939. The Government knew it would finally have to decide on South Africa's position with regards to the war - a decision that could have a drastic influence on national unity. On 2 September, the Prime Minister, General J.B.M. Hertzog summoned the other 12 members of his cabinet to his residence to discuss the crisis. While Hertzog and five ministers wanted South Africa to stay neutral, General J.C. Smuts, supported by six ministers, felt that it would be in South Africa's best interest to enter the war as Britain's ally. The matter thus had to be decided by Parliament.

After a drawn out parliamentary debate the house decided (by 80 votes to 67) that South Africa would declare war on Germany. The following day Hertzog resigned his premiership and requested the Governor-General, Sir Patrick Duncan, to call a general election. Duncan refused and on 6 September he asked Smuts to form a new Government [3]. South Africa was now at war and the new government had to prepare the country for it.

As was pointed out earlier, the South African Naval Service was virtually non-existent at the outbreak of the war. It had no ships and comprised only two officers (Lieutenant Commanders) and three ratings. By comparison the SA Division of the Royal Naval Volunteer Reserve, RNVR (SA), comprising part-time volunteers, was a thriving organisation and was still under the control of the British Admiral in Simon's Town. After the outbreak of the war the recruitment of personnel for local seaward defence, for the protection of harbours, and for overseas service, had to be addressed [4].

As no purpose-built warships could be found, ships were to be requisitioned from trade and converted for maritime defence purposes [5]. To make this task easier in the case of an emergency numerous surveys were, however, done during the late 1930's. These surveyes established the type and number of vessels available in trade, fishing and whaling and selected vessels that could be used for anti-submarine and minesweeping duties [6]. The most suitable vessels available were found to be trawlers and whalers; and a comprehensive list was compiled early in 1939 [7].

Following the declaration of war, mobilization immediately started with the requisitioning of vessels for conversion to anti-submarine (AS) vessels and minesweepers [8]. Although the conversion and fitting out of the first minesweepers progressed well, sufficient equipment for AS vessels was initially a problem and *Asdic* sets had to be urgently requested from the Admiralty [9]. Furthermore, local training facilities had to be established and, here anti-submarine training was regarded as specifically important [10].

The structure and nature of SA maritime defence changed drastically during the war. The South African Seaward Defence Force (SDF) came into being after the Prime Minister informed the British High Commissioner on 25 October 1939 that " ... the Union Forces should accept full responsibility for certain services in connection with the defence of Union ports and coast line. It has therefore been decided to form a new force ... the South African Seaward Defence Force" [11]. Authority for the creation of the SDF was granted on 15 December 1939 and on 15 January 1940 this force with 15 vessels in service, a few onshore establishments and a total strength of 428 (47 officers) was formally constituted [12]. As the Union Government had for some time been in favour of amalgamating the SDF with the RNVR (SA), consultation with the Admiralty took place and this was agreed upon. A notice to this effect was published in the *Government Gazette* of 1 August 1942 and from that date onward the new force was known as the South African Naval Forces (SANF) [13].

These then were the important local developments regarding the creation of wartime navy for South Africa. But, how did vessels from a small and young South African naval establishment, which was responsible "for certain services in connection with the defence of Union ports and coastline" became involved in the Mediterranean? The answer to this question lies in an urgent request from the British Admiralty handed to the South African Government by the Senior Naval Officer in Simon's Town on 20 November 1940 [14]. The Commander in Chief (C-in-C) of the Mediterranean Fleet, Admiral A.B. Cunningham, was urgently in need of AS patrol vessels. The Admiralty also specified ships that were currently in use in South Africa. Rear Admiral G.W. Hallifax, the Director of the SDF, however, suggested that four newer and larger vessels than those specified by the Admiralty, be sent. These vessels (the *Southerns*) were at the time being converted and would soon be ready for commissioning [15]. Jan Smuts, the South African Prime Minister, granted approval and the Admiralty was notified on 22 November that the Union Government would instead sent four *Southerns*, as they were both superior in speed and seaworthiness [16]. This the C-in-C Mediterranean appreciated and, as they were a welcome addition, requested that they sail for Alexandria as soon as possible [17].

But first, something about these ships. Just after their arrival in South Africa in 1936, the "*Southerns*" had been surveyed and it was established that in an emergency, they could be used as AS vessels. These ships, build by Bremen Vulkan, Vegesack, Germany, were described as the "most modern type of whaling vessels afloat". They were fine sea boats with a very high low (which was said to be ideal as a gun position) and of fine workmanship [18].

Probably because of their appearance, after their arrival in Alexandria Trew was at pains to explain that the ships were *not* trawlers, that the men were *not* trawlermen, and that the ships were organised and disciplined along the lines of service costoms and tradition. The *Southerns* had a maximum speed of 14 knots, burned oil (not coal) and had an endurance of 4300 miles at 10 knots [19]. They were regarded as excellent ships, reckoned to be far better fitted and armed and better steaming ships than other ships in their class in the Mediterranean [20]. The most important shortcoming of the *Southerns* was their lack of AA armament but, this was fitted to them in Alexandria [21].

The *Southerns* were small ships and since they had quite a low freeboard, they were constantly under water in rough weather; and the *Southern Sea* even once received a signal from a larger RN vessel "If you constantly hide yourself in spray, we shall come and depth charge you" [22].

This small flotilla consisting of four converted whalers (the *HMSAS Southern Floe, HMSAS Southern Isles, HMSAS Southern Maid*, and *HMSAS Southern Sea*) was called the 22nd South African Anti-Submarine Group, with Lieutenant Commander (Lt Cdr) A.F. Trew being appointed the Senior Officer South African Ships in the Mediterranean [23]. Trew was informed that his vessels were to sail for the Mediterranean [24], but the officers and crews, who were all volunteers, were not to know

their destination and every care were to be taken that no knowledge of their destination leaked out[25]. On 5 December 1940, Hallifax notified Cunningham that the four South African auxiliary AS vessels, ordered to report to him would be under the command of Lt Cdr Trew and mentioned that, though the vessels were fitted with Asdics, the crews had little experience because of "the absence of any training apparatus to provvide any opportunities for exercises [and] owing to shortage of ammunition supples, very few firing practices have been carried out"[26].

The 22nd Anti-Submarine Group left Durban and sailed for the Mediterranean on 15 December 1940 at 09:00[27]. They arrived in Alexandria on 11 January 1941 when the ships were placed under the command of the C-in-C Mediterranean. Admiral (Adm) Cunningham regarded their arrival as "most welcome"[28]. Soon after their arrival Trew met Cunningham, who enquired about the age of the officers and men. After being informed they were mostly in their early twenties, Cunningham responded "Good - that's what you want in small ships. Young men, hard work, hard fighting!"[29]. Trew quickly realised that, this, indeed was the case.

South African vessels in the Mediterranean: type of vessels, operations, duties and casualties

The discussions of the operations in which South African vessels participated in the Mediterranean and duties they performed, are in the form of short narratives. As the focus cannot fall on all events, certain of the more interesting incidents and the tasks of more important vessels, are discussed in some detail. Other occurrences are merely mentioned. Attention is also briefly paid to South African vessels that sank in the Mediterranean during the war.

The Southerns and the HMSAS Protea

Shortly after the four vessels of the 22nd Anti-Submarine Group arrived in Alexandria on 11 January 1941, two of the ships, the *Southern Maid* and the *Southern Isles*, were assigned their first escorting duty: The escorting of a troopship to Tobruk[30]. These ships soon participated in several spirited exploits and carried out a variety of tasks such as AS patrols; escort duties; the repelling of enemy aircraft (often as the sole escort of a ship or small convoy); towing disabled ships; and the ferrying of prisoners of war and stores[31]. On the Tobruk run, their duty principally involved the escorting of small convoys of one or two ships carrying supplies to Tobruk. They would then spend four or five days in Tobruk, on local patrols, often experiencing heavy air attacks. Thereafter they returned to Alexandria as escorts, often taking back prisoners-of-war and experiencing air attacks at sea[32].

The first South African casualty in the Mediterranean war at sea, was the *Southern Floe* under the command of Lieutenant (Lt) J.E.J. Lewis. She had probably hit a mine off Tobruk, in the early hours (about 04:00) of 11 February 1941[33]. The explosion broke the ship in two and she immediately sank, leaving no time to

lower the boats [34]. After the ship sank, about nine surviving crew members, including the CO, Lt Lewis, were floundering in the water. Lewis called the swimmers together, said a prayer, they all sang a hymn; and then, as they drifted apart, he told them that it was now every man for himself [35]. The following day an Australian destroyer picked up the sole survivor, Stoker C.J. Jones who had spent more than fourteen hours in the water [36]. Jones incidently, was a South African rating serving aboard the *HMS Gloucester*, who had been "loaned" to the *Southern Floe* for the trip. The loss of this ship, although a trivial incident in the war, was the first the SDF suffered and was a grievous blow. The ship spent less than a month on station and few people in South Africa were aware of that they had arrived or had been in action [37].

By April, the *Southerns* always operated alone and, as a rule, they were the sole escort to their convoys, "a true reflection of the difficult times the Navy [were] having" [38]. On these convoys, the *Southerns*, as mainly anti-aircraft (AA) escorts, regularly and heavily engaged the enemy. For the crews life was very strenuous: The AA guncrews were kept closed up throughout the day and still had to keep their usual watches at night. Trew informed the South African Naval authorities that the *Southerns* were the only ships of their type doing ocean escort-work on the Northern supply route; where they had practically alone shouldered the burden of that difficult task; and that the ships engines and the men had suffered. Despite very good morale, the officers and men were "beginning to feel the strain" and they badly needed rest after three weeks away. The rest period was normally one week after three weeks of escorting and patrolling. During this period, boilers had to be cleaned, many defects had to be attended to and since the officers and men usually went "on a spree" at night, they were not getting real rest [39].

The South African ships took no part in the evacuation of Greece and Crete in April and May 1941, but were nonetheless affected by the reduced number of ships available off the Libyan coast, where an Axis offensive was driving east. This offensive by-passed Tobruk and captured Bardia; and, from April, Tobruk was cut off and could only be supplied by sea [40]. The town suffered heavily from consistent bombardment and was essentially in ruins. No building, other than the Roman Catholic church, appeared to be intact [41]. Allied land forces, having accumulated some months' supplies at Tobruk, were anxious to hold it despite the situation in the Western Desert which was rapidly growing worse and a surrounded Tobruk came under constant attack. Following the decision to hold Tobruk, the supply of the town by sea became a major responsibility for the Navy. Convoys were heavily bombed at sea and in the harbour; and later the Navy was forced to send a single ship at a time as "there was no fighter protection at all" [42]. Tobruk became a " ... long tale of ships lost and damaged in supplying the fortress ... all ships approaching it, were mercilessly bombed" [43]. The *Southerns* often sailed for Tobruk and were soon running the gauntlet of air attacks in "*bomb alley*" between Alexandria and Tobruk.

Despite these pressing air attacks, the supply line to Tobruk was maintained due largely to the courage of the small escorting craft and minesweepers which were hard put to keep the channel clear and run in the necessary supplies. The South African whalers, *Southern Maid, Southern Isles* and *Southern Sea* were "among the smaller vessels which distinguished themselves in these hazardous escorting duties" [44]. According to Adm Cunningham, the losses in small ships and minesweepers was the price they had to pay for "the almost complete lack of air cover" [45].

Soon, however, the South African ships received considerable praise for their service and commitment to duty. The Commanding Officer (CO) of the First Submarine Flotilla was of the opinion that these ships have "shown their mettle under fire on many occasions. They normally operate without the support of other ships and it says much for the leadership of their CO's that the spirit of ships companies is so excellent throughout" [46].

Tobruk was relieved on 8 December 1941, after 242 days of siege, during which a total of 27 ships were sunk and 27 damaged [47]. In a speech on the supplies at Tobruk in the House of Commons, the British Prime Minister made no mention of how the supplies reached Tobruk, or the hard time small ships had in carrying out this obligation. As a result Cunningham wrote to Sir Dudley Pound (First Sea Lord) stating that the Prime Minister's speech had annoyed everybody concerned and that the men in the small ships were "a bit sore-hearted at receiving no official recognition of what has been gallant work as has ever been done ..." [48]. Cunningham also sent a signal to the Government of the Union of South Africa in which he stated that he had noted with great admiration the work South African warships had performed under the most arduous conditions and that although "... they are rather out of the limelight, their excellent work and seamanlike handling coupled with the courage and determination shown in the face of continual air attack reflects the greatest credit on officers and men" [49].

Although the *Southerns* were to return to South Africa at the end of May 1941, events in that theatre of war were so pressing that the Admiralty not only requested that the ships stay for another six months, but also asked for a replacement of the *Southern Floe*. The replacement vessel, the *HMSAS Protea*, was an up-to-date whaling ship, of a very similar design to the *Southerns* [50] and received a full mechanical overall during her conversion [51]. She sailed from Durban during August, joined the 22nd Anti-Submarine Group in November and was soon in the thick of the fighting in the Mediterranean.

At the end of 1941 the South African flotilla of four ships had already received six DSO's, ten DSM's, one CGM, one DSM and five crewmembers were mentioned in despatches [52]. Trew, the first Senior Officer South African Ships was, later in the war, also awarded the DSC for "courage and devotion to duty while in command of a SANF whaler carrying supplies to Tobruk" [53].

The South African 22nd Anti-Submarine Group was to return to the Union at the end of 1941. Adm Cunningham "was reluctant to see these ships go particularly

as they had done such good work on the Tobruk Run". He signalled the Admiralty asking for an extension of their stay, saying that: "The loss of these efficient little ships and experienced crews will be deeply felt. I beg that a request be made to the Union Government, asking that they be allowed to remain in their essential work, which is hand in hand with the fine exploits of the troops of their Dominion ashore" (54). As a result of the request from the British Admiralty the Union Government again in November decided to extend the loan period - eventually untill the end of the war (55).

The extension of their services in the Mediterranean implied only one thing for the 22nd Anti-Submarine Group: active duty and a continuation of bitter fighting. A glance at the frantic scribbling on many a logbook page confirms this, with uneventful voyages being the exception. Reports from the Mediterranean also tell of constant active duty: varying from convoy duty and submarine contacts to continuous subjection to air attack (56). According to a war-time author the crews of these ships were always manning their guns at an istant, and he states that, "... by their readiness to beat of air attacks, the *Southerns* undoubtedly earned respect ..." (57). This busy schedule and the considerable time these ships spent at sea, were having an effect on the crews and the ships. The Senior South African Officer, as a result warned that more time were needed for maintenance and if this did not materialise "the efficiency of these ships will suffer considerably" (58).

One of the more notable exploits in which a South African ship took part, occurred in May 1942. A small convoy consisting of three ships (*SS Hecla*, the sloop *HMS Grimsby* and the *Southern Maid*) approached Tobruk on Saturday 24 May. With a sand storm over the coast, conditions were very unpleasant. This meant that the convoy had to enter Tobruk the following day. But, before entering Tobruk, they came under insistent air attacks, with at least twenty-seven Ju87's with fighter escorts participating in one attack. The *Southern Maid* was hit several times, suffering four wounded and one dead, but zig-zaged and maintained a continues fire, expending 1750 20mm rounds in 20 minutes. As a result, several planes were observed to be hit and one was downed (59). Both the other ships (*Hecla* and *Grimsby*), were badly hit and later sank. The *Southern Maid* picked up 160 survivors, with some wounded amongst them, altogether six times more than the ships normal complement; and sailed for Mersa Matruh, where she arrived the following morning. Less than a week later she was performing similar duties. Other South African vessels had similar experiences, with the *Southern Isles* for example suffering four casualties and shooting down a Ju87 on the Tobruk Run (60).

On 11 July 1942, the *Protea* and the *Southern Maid* succeeded in sinking an Italian submarine, the *Ondina*. After hunting and depth-charging the submarine for about two hours it was forced to the surface "*in a sinking condition*" (61). The gun crews of the South African ships "*immediately fired*" *at the submarine, but as it was sinking and its crew had abandoned ship, the Protea's* boats were used to pick up survivors, taking 29 aboard the *Protea* and 12 aboard the *Southern Maid* (62). The CO of the *Protea*, Lt G. Burn Wood was afterwards awarded the Distinguished Service Order (DSO) for his part in this action (63).

During March 1943, in a "gruelling hunt in heavy seas lasting more than three days" [64] the *Protea* participated in a hunt for a submarine. Two ships in the convoy (*Deflia* and *Kaiyang*) were torpedoed and the crews were intermittently at AS stations for days on end [65]. During the action the ships came under torpedo attack but on the last day, following an AS contact, a considerable amount of diesel and oil bubbled to the surface. This gave reason to presume that the submarine was badly damaged or destroyed.

Ships of the 22nd Anti-Submarine Group also participated in the invasion of Sicily. In August 1943 during Operation *Husky*, they escorted a convoy which included landing craft. At this time a convoy system, extending over the whole length of the Mediterranean was created, and South African ships escorted convoys from Gibraltar to Port Said, a passage of nearly 2000 miles. *En route* ships arrived and were detached to numerous destinations such as Malta, Sicily, and about eight North African ports. This meant that the size of the convoys was continuously changing and occasionally convoys were rather large, consisting of as many as 80 ships with about five escort vessels [66].

These convoys came frequently under attack, on many occasions while South African ships acted as escorts. On 27 October 1943 for example, a convoy came under submarine attack while the *Southern Isles* and the Fleet Minesweeper *HMS Hythe* were on convoy duty. Torpedo's aimed at vessels in the convoy, hit and sank the *Hythe*. The *Southern Isles* immediately counter-attacked with dept charges, and no other vessels in the convoy were sunk. After briefly sighting the submarine's stern and some oil on the surface, she lost contact with the submarine but managed to rescue the 19 survivors of the *Hythe* [67]. Arduous convoy duty between Alexandria and Gibraltar continued; although, owing to the loss of their Italian bases and other supply difficulties the German submarine threat was decreasing. A modest air offensive against the convoys, however, continued [68].

While the *Protea*, *Southern Sea* and *Southern Isles* were still involved in escort duties between Port Said and Gibraltar, the *Southern Maid* was performing similar duties in the Levant [69]. One of *Southern Maid's* more unusual experiences was a spirited engagement on 2 October 1944 with a German shore battery on Aegina island [70]. After departing from the Island of Poros she came under fire from the shore battery on Aegina fo about 30 minutes. She immediately fired back, her gunnery officer utilising the upward role of the ship to try and add extra distance, but the range of her 4" guns was too limited. A number of shots fell quite close to ship but, with the exception of a bridge window broken by shrapnel, she suffered no damage [71]. In November 1944, while the *Protea* was busy with escort duties in the Aegean and along the Greek coast, she assisted the evacuation of hard-pressed British and Indian troops from Krioneriin. These troops encountering ELAS (National People's Liberation Army) opposition to the Allied reoccupation of Greece and had to be evacuated [72].

In December 1944, the *Southern Sea* and the *Southern Isles* were recalled back to South Africa [73]. They arrived in Durban shortly before Christmas 1944; the

end of four years of service in the Mediterranean [74]. The *Southern Maid* and *Protea* remained in the Mediterranean for an additional year. This was something of an anti-climax, as they were employed in destroying mines and lying dan-boys. Both arrived back in Durban on 12 December 1945 [75].

Minesweepers and minesweeping

In May 1941, at the time when the extension of the period of service for the AS vessels was agreed upon, the Union Government also agreed to send eight L.L. Minesweepers for service with the Royal Navy in the Mediterranean [76]. As the fitting out of the minesweepers entailed considerable reconstruction and all the equipment was not available in South Africa, four of these ships sailed in July for conversion in the Mediterranean (Haifa and Beirut) while the remainder were fitted out in Durban and Cape Town. The South African "L.L." or "Double L" minesweepers carried two magnetic or "L" sweeps to deal with magnetic mines; but were not fitted with the minesweeping gear required when dealing with moored mines. These ships were inferior to the *Southerns* and, as their equipment added a considerable amount of top weight, they carried light-gun armament. They did however became "maids of all work" and did many extraneous tasks, which could be attributed to the staunchness of the small complements [77].

The South African minesweepers in the Mediterranean were soon in action and on 20 June 1942, under heavy fire, the *Bever* and the *Parktown* distinguished themselves in the evacuation of Allied personnel in Tobruk. Shelling of Tobruk started at 07:00 and during the course of the morning, the South African minesweepers swept the channel entrance to the harbour. After receiving orders to pick up evacuation parties, the two vessels went alongside at 16:00, while heavy enemy shelling occurred. By 20:00 the Axis forces were already in the town and both ships came under heavy fire, with tanks, motorised troops and armoured cars firing from all sides. While embarking their evacuation parties and with most of their allocated men already on board, they received a signal to leave [78]. The *Bever* received two direct hits from a German tank, suffering one dead and having four wounded onboard, but with the aid of a smoke screen from a motor torpedo boat, she managed to passed through the harbour entrance under heavy fire.

The *Parktown* came under heavy machine-gun fire from motorised troops and despite her small size, managed to embark 60 troops. As she was casting off, men kept arriving and several attempted to swim to the ship. A member of the ships' company (Able Seaman P.J. Smithers) swam to the assistance of some men in the water and eventually, in the confusion and rush to get out of the harbour, he had to be left behind [79]. To her honour, the *Parktown* was the last Allied ship to leave Tobruk before its capture and thus attracted tremendous fire. Although she was hit several times, only one man was killed. At sea the *Parktown* took a disabled tug, crowded with men, in tow. This reduced her speed to only five knots and she fell behind the *Bever* and the other ships which were proceeding independently to Mersa Matruh and Alexandria [80].

At about 07:15 the following morning, the *Parktown* was attacked by four or five E-boats, considered to be Italian. Both sides immediately opened fire: *Parktown* with her 20mm *Oerlikon* and the other side with what appeared to be three-pounder guns. Outgunned and outmanoeuvred, the *Parktown* was no match for her agile opponents, attacking her from all sides. Shells hit the engine and boiler room, while another hit the bridge killing her CO Lt L.J. Jagger [81] and several others. The crew fought valiantly and her First Lieutenant, Sub-Lieutenant (SLt) E.R. Francis, though severely wounded, manned a gun and took charge until all ammunition were expended [82]. As they abandoned their burning ship the E-boats fired on the men in the water but an aircraft, considered to be Allied (but possibly German) appeared, opened fire on the E-boats and drove them off [83]. Out of a total complement of 21 the *Parktown* suffered 13 casualties: the survivors being rescued towards the evening. SLt Francis, wounded in both legs, was subsequently awarded the DSO [84], while the CO of the *Bever*, Lt P.A. North, was awarded the DSC [85].

With the Axis forces in possession of Tobruk, conditions in Alexandria became more perilous. The Axis forces parachuted mines from aircraft and this kept the South African L.L. sweepers quite busy. Following the stabilization of the land front at the Alamein Line and the ensuing Allied advance, a number of the South African sweepers assisted in minesweeping operations as the Allied forces advanced westward across North Africa [86]. At the same time, some vessels were also involved in the laying of dan-buoys, marking areas swept or about to be swept and completed tasks ranging from the ferrying of troops to the towing of disabled ships [87]. These duties were varied by occasional convoy protection, and South African minesweepers were sometimes on the spot when ships were torpedoed. This was the case when the tanker *SS Crista* was torpedoed and subsequently exploded; and the *Boksburg* had to pick up 31 survivors out of the inferno [88].

During 1944, South African minesweepers were primarily involved in minesweeping operations in the Eastern Mediterranean and also served as convoy escorts between Alexandria and Port Said. On 15 October 1944 five minesweepers (*Boksburg, Gribb, Treen, Seksern* and *Bever*) sailed to participate in the liberation of Greece and became heavily involved in extensive minesweeping operations off the Greek coast. Minesweeping operations were hectic and in December 1944 the *Seksern* destroyed 97 mines in the Aegean in three days [89]. But minesweepers sometimes had to pay the price and on 30 November 1944 after striking a mine the *Bever* was lost, in the Gulf of Nauplia, off Crete [90]. The explosion had the inevitable effect on such a small ship: with fragments flying in all directions, she disintegrated and sank within seconds. Considering the rapidity of the *Bever's* destruction, it is remarkable that seven survivors, out of a crew of 23, were rescued [91].

The *Treen* was the next South African loss. She sank in the Trikeri channel, in the Aegean, after striking a mine at 09:00, on 12 January 1945 [92]. This happened while the ship was towing a small vessel carrying high octane spirit and only

one crew member survived [93]. In order to make up the losses, two other South African minesweepers stationed at Alexandria, the *Langlaagte* and *Imhoff*, were ordered to the Aegean.

Throughout 1945 South African minesweepers were involved in a considerable amount of work including dan-laying and mine destruction. It was not until 12 December 1945, that the last South African minesweeper, the *Langlaagte*, arrived in Durban from the Mediterranean [94].

HMSAS Gamtoos and salvage work

During the war in the Mediterranean and particularly during the first few years, salvage vessels were urgently needed to clear captured harbours. Adm Cunningham send a personal signal to the South African prime minister, Field Marshal Smuts, asking him to provide a salvage vessel and equipment for urgent service in the Mediterranean. Cunningham further stated that he would be pleased if such a ship could be manned by South Africans as they had done excellent work in the Mediterranean and he had "always been able to place complete reliance in them" [95]. Smuts agreed in April 1942 and the *Gamtoos* a "rugged little coalburning" coaster with good seaworthiness, displacing 794-gross ton, was surveyed and found suitable for conversion to a salvage vessel. After being requisitioned from a sugar magnate, she was immediately converted and on 19 November 1942, the *HMSAS Gamtoos* sailed from Durban for the Mediterranean. On her way to Alexandria the she participated in the raising of *HMS Antwerp* and *HMS Malines* in Port Said [96].

After arriving in Alexandria, the *Gamtoos* was assigned the task of clearing the entrance to the Tripoli harbour. The retreating Axis armies had effectively blocked this harbour with seven blockships, filled with submerged obstructions. The *Gamtoos* arrived off the Tripoli on 23 January 1943 but as there was a heavy swell alongside the outside wreck, it was at times impossible at to do any salvage work. However, with the aid of pumps, air compressors and charges set by divers, the *Gamtoos* scraped into the harbour on 30 January and distinguished herself by becoming the first Allied ship to enter Tripoli harbour after the Axis evacuation [97]. Work went ahead and within a week, it was possible for the first two merchant vessels to berth alongside with supplies for the Eighth Army, which was advancing against the retreating Axis forces in North Africa. The Admiralty regarded *Gamtoos'* work as "admirable" [98] and congratulations were received from Mr Winston Churchill and General Montgomery; Mr Churchill later coming aboard, when he visited Tripoli [99]. The *Gamtoos* added to the "already considerable reputation" of South African ships in the Mediterranean by clearing Tripoli harbour ahead of schedule and so enabling supplies by sea to reach the Eight Army [100].

During February, the *Gamtoos* continued salvage and clearance work at Tripoli despite an average of two air attacks per day and the mines which made work dangerous. She even assisted vessels in distress and had a narrow escape when the *Ocean Voyager*, fully laden with ammunition, blew up close to her [101]. Divers from the

Gamtoos performed a particularly nerve-racking task on 26 March, when they succeeded in salvaging a circling torpedo and took it ashore [102]. At Tripoli, the *Gamtoos* also successfully salvaged numerous ships and during September and October she performed another unusual job, that of patching up the bomb damaged Italian battleship *Italia* which had fallen into Allied hands [103].

Initially nineteen of the *Gamtoos'* 41 crew members were "non European" and one of them (Stoker M. Greeves) was awarded a British Empire Medal at Tobruk. With time, however, they were replaced by "European" members [104]. By the war's end, very few "non European" SANF members had served at sea in the Mediterranean, while a considerable number of "non European" or black South Africans served on land with South African Army and Air Force units.

From Tripoli, the *Gamtoos* proceeded to Alexandria for a much needed refit and then to Tobruk, were she floated the wreck of the sunken *SS Corona* on 21 December 1943. Following salvage work on wrecks on the North Africa shore she was transferred to Naples after the start of the Italian campaign. At the time (from June 1944 to December 1945) the CO of the *Gamtoos* was Lt H.H. Biermann, a legend in South African Naval History. Under his command, the ship mainly performed salvage work on the Mediterranean coast of Europe and was also involved in the Italian Campaign and the invasion of southern France.

As in the case of Tripoli, the *Gamtoos* was the first allied ship to enter the harbour of Marseilles. On her arrival off Marseilles, in a heavy sea on 3 september 1943, shortly after the Allied landings in southern France and the liberation of Marseilles, she was greeted by a scene of destruction. Wreckage was everywhere. Dock cranes were tipped into the water. The wharfes were blasted to rubble and even the locks between the different sections of the harbour were filled with sunken barges and other wreckage [105]. The inner entrance of the main harbour was completely blocked by a large sunken liner, the SS *Cape Corse*, which had been filled with rubble from wrecked buildings and towed across the entrance at Vieux Port where her bottom was blown off, thereby sealing the channel. As the clearing of the entrance to Marseilles was vital to the Allies [106], the *Gamtoos'* crew immediately proceeded with demolition and salvage work, working seven days a week. There was the ever-present and considerable risk of mines and on 7 September the *Gamtoos* had a narrow brush with a mine when she quickly "had to put about" [107]. Demolition charges removed the stern of the *Cape Corse* and on 12 September, the *Gamtoos* literally scraped through the gap into the inner harbour: apart from light-draught vessels, the first ship to do so. She continued salvage work and after a record eighteen days work, ships could enter the inner harbour [108].

With her reputation established beyond doubt, the *Gamtoos* was called to clear other harbours. At the neighbouring port of La Ciotât, important for her graving-dock [109], the *Gamtoos* were put to work on the wreck of the *Sidi Cussa* which had been scuttled in the harbour entrance and filled with gravel. Despite the presence of magnetic mines, the wreck was pumped empty, floated, and towed clear; and on 14 December 1944 the port of La Ciotât was opened [110]. The *Gamtoos* received numerous messages of congratulations, while Biermann received an OBE (Officer of the British Empire) [111].

For the duration of the war, the *Gamtoos* continued her active career and did salvage duties in ports ranging from Ajaccio to Naples, Malta and Genoa. At Genoa, during May-June 1945 she removed the blockship, the tanker *Sterope*, from the harbour entrance and after considerable work inside the harbour, Genoa was likewise opened [112]. Rich in laurels and with abundant complements for her intrepid performance, the *Gamtoos* arrived back in Durban on 11 December 1945 [113].

In order to further meet the increasing need for salvage ships, the SANF agreed to man the *HMS Salvestot*, which was commissioned at Naples on 31 August 1944 [114]. The CO was Lt Cdr C.F. O'Brien, formerly CO of the *Gamtoos*. The *Salvestor* did valuable salvage work in the Aegean until she was sent to Hong Kong in march 1945 [115].

South Africans serving in the Royal Navy in the Mediterranean during the Second World War [116]

Whereas the Mediterranean was the war zone in which the largest number of South African sailors served in their own ships outside South African Waters, it was but one of the many theatres in which South Africans in the Royal Navy served. Most of these men were seconded from the South African Division of the RNVR. Some of them had joined the Royal Navy before the war and others had joined the RNR or RNVR in England. All of them were volunteers.

But why did South African RNVR officers and ratings chose to be seconded to the Royal Navy rather then serve in South African vessels? Numerous reasons exists. In the first instance, by 1939-40 the role of South Africa's Navy, then known as the Seaward Defence Force, was considered a monotonous one "with little chance of any adventure beyond those usual to service in small craft which generally are those accompanied by great discomfort [117]. Most of the SA naval personnel were also serving in South African waters, in ships based in their own home towns, while many a sailor wished to serve further afield. The possibility of "seeing the world" even in war-time has a great attraction to youth, irrespective of the means. And lastly, with the South African naval establishment not having purpose-build warships, the possibility of service in other and more varied types of craft also had a great attraction [118].

South Africans serving with the Royal Navy served in a variety of vessels and participated in many an action in the Mediterranean. *HMS Gloucester*, a Southampton class cruiser first visited Cape Town in April 1940, when South African RNVR personnel joined the ship. This meant that when she participated in the Battle of Cape Matapan, in March 1941, thirty-four seconded South Africans were on board [119]. The *Gloucester* had a active war-time career and endured many hits by bombs and according to Adm Cunningham, "always came up smiling" [120]. But unfortunately, the *Gloucester* was finally bombed and sunk by enemy aircraft, while returning from covering the destroyers rescuing survivors from *HMS Greyhound* south of Kithera on 22 May 1941.

South Africans were also in the thick of the fighting in Greece and Crete. Two Royal Navy anti-submarine whalers were commanded by South Africans, *HMS Kos 21* (Lt Cdr I.F.H. Wilson) and *HMS Syvern* (Lt A.R.J. Tilston who took over command when the CO was wounded). *HMS Syvern* survived an attack by enemy aircraft on 21 May 1941, in which her ammunition locker was ignited and another on 23 May 1941, in which she was apparently hit by fourteen bombs. On 27 May 1941 the *Syvern* and *Kos 21* were discovered, lying beneath some cliffs in Crete, by enemy aircraft and the *Syvern* were bombed and sunk. Survivors from the *Syvern* then trekked overland to Sphakia and were in "a terrible state, thin and haggard" when they arrived there[121]. The *Kos 21*, managed to escape and was one of the three little ships from Crete which succeeded in reaching Alexandria. *En route* she survived heavy air attacks, which twice disabled her engines, wrecked her compass and wireless but she managed to shoot down three enemy aircraft. Lt Cdr Wilson was later mentioned in despatches "for outstanding gallantry, fortitude and resolution during the Battle of Crete"[122].

One of the South Africans who was kept very busy during the evacuations of Greece and Crete, was SLt Victor P. de C. de Kock who commanded a Motorised Landing Craft. In Greece, his MLC was overloaded with up to eighty soldiers, although it was only designed to carry forty five men. In Crete he ferried between 1500 and 2000 men to the ships and was mentioned in despatches for his achievements. In his diary, he wrote that the three MLCs at Sphakia beach could have evacuated another 3000 men if the organisation on the beach had been better[123]. De Kock and another seconded South African officer, Lt A.H. Crossley, later presumably lost their lives on a combined operations pilotage party beach reconnaissance mission. They were ordered to obtain vital information needed for the invasion of Sicily, but went missing and no record of their fate has been traced.

During November 1941, the Queen Elizabeth class battleship *HMS Barham* was sunk by the *U-547* off Sollum. The ship went down with a terrific explosion and disappeared in just over three minutes after being hit by three torpedo's. Altogether 55 officers and 806 men lost their lives (eight South Africans amongst them), while 450 men were rescued. Two of the South African survivors, H.T. Bailey and A. Duffel-Canham have written gripping accounts of the last moments of the ship and their narrow escape. Both of these accounts were published[124].

Another eighteen South Africans were lost when the Leander class cruiser *HMS Neptune* hit a mine off the Libyan coast on 19 December 1941. Details of some of them have been included in Jack Harker's (1991) published history of the ship. Fifteen seconded South Africans also served on board another cruiser, the *HMS Birmingham*, which joined the Mediterranean Fleet in 1942. Dr B.M. Stacey, who was then a seconded able seaman gunner, describes in his unpublished memoirs, the ship's ordeal as a Malta convoy escort in June 1942. This short extract gives some idea of what it was like: "Apart from some very short breaks the action lasted four hours. Our guns were white hot. We were dressed in overalls, antiflash masks and tin hats and were almost as hot as the guns. *Birmingham* had 38 near misses"[125].

A number of South Africans also served on submarines, among them the CO of the *P35* (later *HMS Umbra*), Lt S.L.C. Maydon, RN, and one of his officers, SLt A.H. Maccoy, RNVR (SA). On 15 June 1942, the *Umbra* attacked and badly damaged the Italian heavy cruiser *Trento* and on 27 September she sank the *Francesco Barbero*, whose cargo included oil, tanks, vehicles and ammunition, urgently needed by the Axis forces in North Africa[126]. Another South African submariner who served in the Mediterranean was Lt G.E. Day, who was mentioned in despatches whilst serving on *HMS Tactician*[127].

Whilst it would be difficult to say which of the Royal Naval ships in which South Africans served, saw the most action in the Mediterranean, it is probable that none earned more battle honours there than the Dido class cruiser *HMS Sirius*. These were: Malta Convoys 1942, Mediterranean 1942, North Africa 1942-43, Sicily 1943, Salerno 1943, Aegean 1943-44 and South France 1944 which were awarded for the ship's role in the landings at Algiers, Oran, Sicily, Salerno, Anzio, Leros, Cos and in the south of France. On 7 October 1943, while in company with *HMS Penelope* and two destroyers, the *Sirius* attacked a German convoy carrying a battalion bound for Cos and sank an ammunition ship and five ferry barges.

These then are just a few incidents concerning some of the South Africans officers and men serving in the Royal Navy in the Mediterranean. They served well and participated in numerous untold exploits. This narrative on South Africans serving with the Royal Navy in the Mediterranean, however, is by no means complete as a comprehensive study still needs to be compiled. All in all the major contribution of these men lies in their service to the Royal Navy.

Conclusion

It is clear from this brief survey, that the South Africans who served in the Mediterranean during the Second World War, did so in a variety of functions. South African vessels and personnel participated in all phases of the Mediterranean sea war, from operations along the North African coast to the invasion of southern Europe and the subsequent operations in Greek waters.

South Africans that went to sea in the small South African vessels, often served under difficult conditions. They manned ships that were not at all designed for the a war in the Mediterranean but rather for fishing and whaling in the southern oceans. This makes their achievement all the more remarkable.

The experiences of most of the South Africans serving in the Mediterranean, was on par with the day to day war-fighting in that theatre. The South African ships as small as they were and with their limited combat application, played a minor role in the greater scheme of things. The exception, however, is the contribution made by the *Gamtoos*. Despite her unglamourous appearance, humble origin and the fact that she was not a combat vessel, her achievements were important. Strategically, she performed the vital task of clearingblocked and booby trapped

harbours. In North Africa, her clearance of the Tripoli harbour entrance was of the utmost importance to the Allied Forces, as it enabled badly needed supplies to reach the army when they needed it most. She completed a considerable amount of salvage work and was also the first Allied ship to enter Marseilles. For her remarkable achievements she won several laurels and the praise of many.

South Africa recalls with pride the great sacrifices made by her sailors in the Mediterranean during the Second World War and the hazardous minesweeping operations which continued after it ended. The achievements of South Africans serving in the Mediterranean, in their own ships, as well as aboard Royal Naval ships, established the proud fighting tradition which has served as an inspiration for the South African Navy and those who serve in it.

SOURCES AND AVAILABLE MATERIAL

The South African Military archives depot, directorate documentation service, Pretoria (Mad)

In general the Second World War archives are easily accessible and well ordered. The navy archives are arranged in the following groups: The most important as far as the Second World War archives is concerned, is the Seaward Defence (SD) Group. This group deals with the entire war. Beside numerous reports and documents dealing with operational aspects, it also contains material regarding the organisational and personnel matters, but pays scant attention to technical matters. The Naval Ships Logbooks are unfortunately incomplete. Although the Seaward Defence Force and the SA Naval Forces Archive Groups deal mainly with the Second World War, documents in these groups contains predominantly administrative, financial and personnel information; and do not have much material on operations matters.

The Personnel Files, also in the custody of the South African Military Archives Depot, are very complete. But during a "thinning-out" process, all routine documents were removed from the files of non-permanent members. These files have thus the bare necessities on them, but sufficient to be able to piece together the specific member's war-time career. The archives of the Secretary for Defence, which addresses policy matters particularly well, is extremely voluminous, containing archives from 1912 to 1966: and this enormous group is not arranged chronologically.

Department of Defense

General Orders. 99/77. Battle Honours for the SADF. 17 June 1977.

Naval Ships Logs

Box 14 *HMSAS Bever.*
Box 50, Box 52. *HMSAS Gamtoos.*
Box 115, Box 117. *HMSAS Protea.*
Box 150. *HMSAS Southern Maid.*
Box 216. *HMSAS Parktown.* Loss of the *HMSAS Parktown*, 24 June 1942.

Seaward Defence (SD)

SD3 Batch I. A/S Vessels and Equipment.
SD3 Batch II. A/S Vessels.
SD3/13. *HMSAS Southern Maid and Floe.*
SD3/15. Batch I. A/S Vessels detached for General Duty.
SD3/15. Batch II. Releasing of Vessels for Service with RN.
SD3/15. Batch II. Volume 2. Four A/S Vessels detached for General Duty.

SD3/15/1. Casualties No 22 A/S Flotilla.
SD3/15/1. Reports of Proceedings.
SD3/15/2. Reports of Proceedings.
SD3/15/10. Replacement of *HMSAS Southern Floe (HMSAS Protea).*
SD3/15/16. SA Naval Forces. Monthly Reports Med Station.
SD3/16. *HMSAS Southern Main and Floe.*
SD3/27. South African Naval Forces, *HMSAS Protea.*
SD10/10/14. SANF. Historical Records.
SD10/10/14. NS/48. Records Historical.
SD49. SANF. Part in final phase of Italian and Adriatic Campaigns.
SD50. SANF. Loss of Stores: Vessels and Detachments.
NS/10/10/14. Records Historical.

SANF

Box 10. Reports on Vessels registered at South African Ports.

Secretary for Defence

Group 2 Volume 9. Requisition of Vessels for SDF.

Personal Files

70054V SANF. G. Burn Wood.
71634 SANF. P.A. North.
70101 SANF. E.R. Francis.
70016 SDF. L.J. Jagger.
70019 SANF. J.E.J. Lewis.
71634 SANF. P.A. North.
67437 SANF/RN. C.J. Jones.
P1/4869. A.F. Trew.
70008 SDF. H.H. Biermann.

Union Defence Force Orders

Union Defence Force Order. 159/57. Battle Honours for the Union Defence Forces in the Second World War, 1939-45, and the Korean War, 1950-53. 1 November 1957.

Government Gazette. Union of South Africa, 1 August 1942

Jaarboek van die Unie van Suid-Afrika 1948: *Die Unie van Suid-Afrika en die Oorlog.* Hoofstuk XXIX: 18.

The South African Naval Museum, Simon's town

At the South African Naval Museum, Simon's Town Naval Base, a small amount of important documents are available. They are generally well-arranged and includes a number of unique, often personal, documents. The Museum's library has a very

complete selection of books and manuscripts, published and unpublished, dealing with the South Africa's naval role during the Second World War. It also houses numerous South African and British official pubblications.

BR1736(10) Naval Staff History: *The Tobruk Run, June 1940 to January 1943*. Battle Summary No 52. Historical Section Admiralty, S.W.I., no date.

London Gazette Supplement. 8 January 1942.

London Gazette Supplement. 29 August 1944.

File: Lt Cdr A.F. Trew, DSC.
File: SA Naval Force.
Files concerning the different South African ships.

Bisset, W.M.: *South Africans in the Royal Navy in the Mediterranean during the Second World War 1939-1945*. Unpublished paper, 1996.

Duffel-Canham, J.: *Seaman Gunner do not Weap. A Story of The SANF up North during World War II*. Unpublished Manuscript, No date, SA Naval Museum.

Gordon-Cumming, H.R.: *History of South African Naval Forces, 1939-45*. Unpublished Official History, No date.

Stacey, B.M.: *My War*. Unpublished Manuscript, No date. SA Naval Museum.

Unpublished thesis

Pienaar, E.: *Enkele ekonomiese aspekte van die voorsiening van krygsvoorrade aan die Unie-verdedigingstaf met spesifieke verwysing na die produksie van krygsvoorrade in die Unie van Suid-Afrika gedurende Wêreldoorlog II, 1939 tot 1945*. Unpublished D. Phil thesis, University of Pretoria, 1964.

Potgieter, T.D.: *Die Geskiedenis van Projek Taurus en die Missielbootprojekte*. Unpublished MA-thesis, Rand Afrikaans University, 1992.

Published Books and articles

No single publication deals with South Africa's Naval role in the Mediterranean or the experience South African seaman and ships had in the Mediterranean during the war. Those publications covering the South African Navy's history and involvement in the Second World War, have no annotations.

Cameron, T. (ed.): *Nuwe Geskiedenis van Suid-Afrika*. Human & Rousseau, Cape Town, 1986.

Cape Argus. 2 October 1944, 17 February 1944, 16 November 1944.

Cape Times. 2 March 1943, 29 March 1943, 17 February 1944, 28 December 1944, 29 December 1944, 17 May 1945.

Cunningham, A.B.: *A Sailor's Odyssey. The Autobiography of Admiral of the Fleet Viscount Cunningham of Hyndhope.* Hutchinson, London, 1951.

Gordon-Cumming, H.R.: Early SDF Organisation: January to May 1940. *Militaria*, 22/2, 1992.

Goosen, J.C.: *Ons Vloot. Die Eerste Vyftig Jaar.* W.J. Flesch & Partners, Cape Town, 1973.

Harris, C.J.: *War at Sea.* Ashanti, Rivonia, 1991.

Keeble, P.: *Ordeal by Water.* Longmans, London, 1957.

Playfair, I.S.O. et al: *History of the Second World War, Volume IV. The Mediterranean and Middle East.* H.M. Stationary Office, London, 1966.

Stitt, G.: *Under Cunningham's Command, 1940-43.* George Allen & Unwin, London, 1944.

Turner, L.C.F. et al: *War in the Southern Oceans, 1939-1945.* Oxford, London, 1961.

Van Soelen, S.: *SAS Donkin 1921-1992.* Port Elizabeth, 1994.

Weekend Argus Magazine. 21 March 1942.

APPENDIX I

Battle honours awarded to South African ships in the Mediterranean, 1941-45

Libya 1941-43

Protea (1941-42), *Bever* (1942), *Boksburg* (1942), *Gribb* (1942), *Imhoff* (1942), *Langlaagte* (1942), *Parktown* (1942), *Seksern* (1942), *Southern Isles* (1941-42), *Southern Maid* (1941-42), *Southern Seas* (1941-42), *Treern* (1942).

Mediterranean 1941-45

Protea (1941-45), *Bever* (1942-44), *Boksburg* (1942-45), *Gamtoos* (1943-45), *Gribb* (1941-45), *Imhoff* (1941-45), *Langlaagte* (1942-45), *Parktown* (1942), *Salvestor* (1944-45), *Seksern* (1941-45), *Southern Floe* (1941), *Southern Isles* (1941-44), *Southern Maid* (1941-45), *Southern Seas* (1941-44), *Treern* (1942-44).

Aegean 1943-45

Protea (1944), *Bever* (1944), *Boksburg* (1944), *Gribb* (1944), *Salvestor* (1944), *Sekstern* (1944), *Treern* (1944).

Sicily 1943

Protea (1943), *Southern Maid* (1943).

Italy 1943-45

Gamtoos (1944).

South of France 1944

Gamtoos (1944).

APPENDIX II

Specifications and particulars of ships

HMSAS Gamtoos

Builder:	Scott & Sons Bowling, Glasgow
Year Built:	1936
Previous Owner:	Smith's Coasters, Durban
Length:	58,52m
Beam:	9,37m
Draught:	3,96m
Gross Tonnage:	794 tons
Nett Tonnage:	377 tons
Armament:	One 12 pdr HA/LA Two 20 mm Oerlikons
Machinery:	Triple-expansion reciprocating engine One shaft, 700 hp
Designed speed:	9 knots
Complement:	8 Officers 47 Ratings
Disposal:	Transferred to Dept of Agriculture 1946. Expended as a target 10.06.76.

HMSAS Protea (Terje Class)

Builder:	Deutshe Shiffbau-und Machinen-Fabrik AG, Seebeck Wesermund
Year Built:	1936
Previous Owner:	United Whalers Ltd London
Length:	39,17m
Beam:	7,92m
Draught:	4,42 m
Gross Tonnage:	335 tons
Nett Tonnage:	116 tons
Armament:	One 4-inch gun fwd Three single 20mm Oerlikon guns 0,5-inch Browning in twin mountings Two DC throwers and two sets of rails (A/S vessels only) 72 DCs carried

Machinery:	One oil-fired 3-cyl triple-expansion reciprocating engine One shaft
Designed speed:	13 knots
Complement:	28 - 32 men
Disposal:	Laid up Jan 46 Returned to owners 31.12.46

Southern Class

Builder:	Bremer Vulkan Schiffbau, Vegesack, Germany
Year Built:	1936
Owner:	Southern Sealing & Whaling company, London
Length:	42,46m
Beam:	7,96m
Draught:	4,18m
Gross Tonnage:	344 tons
Nett Tonnage:	123 tons
Armament:	One 4-inch LA gun forward Three 20 mm guns (two fwd and one aft) Various light weapons (*)
Machinery:	One oil-fired 3-cyl triple-expansion reciprocating engine One shaft, 700hp
Designed speed:	13 knots
Disposal:	*Southern Floe*: Sunk by mine off Tobruk 11.02.41 *Southern Maid*: Laid up Jan 46. Sold to Union Whaling Co. 07.05.46 *Southern Isles*: Laid up Jan 46. Sold to Union Whaling Co. 07.05.46 *Southern Sea*: Laid up Jan 46. Sold to Union Whaling Co. 07.05.46

(*) For most of their service in the Mediterranean, these vessels were armed with a combination of Allied and captured Axis weapons.

HMSAS Langlaagte and Parktown

Builder:	Smith's Dock Co. Ltd, Middlesborough
Year Built:	1929
Owner:	Union Whaling Co. Durban

Length:	35,36m
Beam:	7,38m
Draught:	3,87m
Gross Tonnage:	250 tons
Nett Tonnage:	88 tons
	One Single 20mm Oerlikon One Quadruple 12,7mm Vickers
Machinery:	One oil-fired 3-cyl triple-expansion reciprocating engine One Shaft
Designed speed:	12 knots
Disposal:	*Langlaagte*: Laid up 21.01.41 Sold to LHC Corp 25.06.46 *Parktown*: Sunk after action with E-boats off Tobruk 21.06.42

HMSAS Boksburg

Builder:	Nylands Verksted, Oslo, Norway
Year Built:	1926
Owner:	Union Whaling Co.
Length:	35,20m
Beam:	7,07m
Draught:	4,02m
Gross Tonnage:	240 tons
Nett Tonnage:	78 tons
Armament:	Three single 20mm Oerlikon guns
Machinery:	One oil-fired 3-cyl triple-expansion reciprocating engine One shaft
Designed speed:	10,5 knots
Complement:	28 - 32 men
Disposal:	Laid up Jan 46 Returned to owners 31.12.46

HMSAS Imbof

Builder:	Nylands Verksted, Oslo
Year Built:	1927
Owner:	Kerguelen Sealing & Whaling Co.

Length:	35,17m
Beam:	7,07m
Draught:	4,05m
Gross Tonnage:	244 tons
Nett Tonnage:	82 tons
Armament:	One single 20mm Oerlikon AA gun
Machinery:	One oil-burning 3-cyl triple-expansion reciprocating engine One shaft
Designed speed:	11 knots
Disposal:	Laid up at Saldanha Bay Oct 45. Sold by auction 07.05.46

HMSAS Bever, Gribb, Seksern and *Treern*

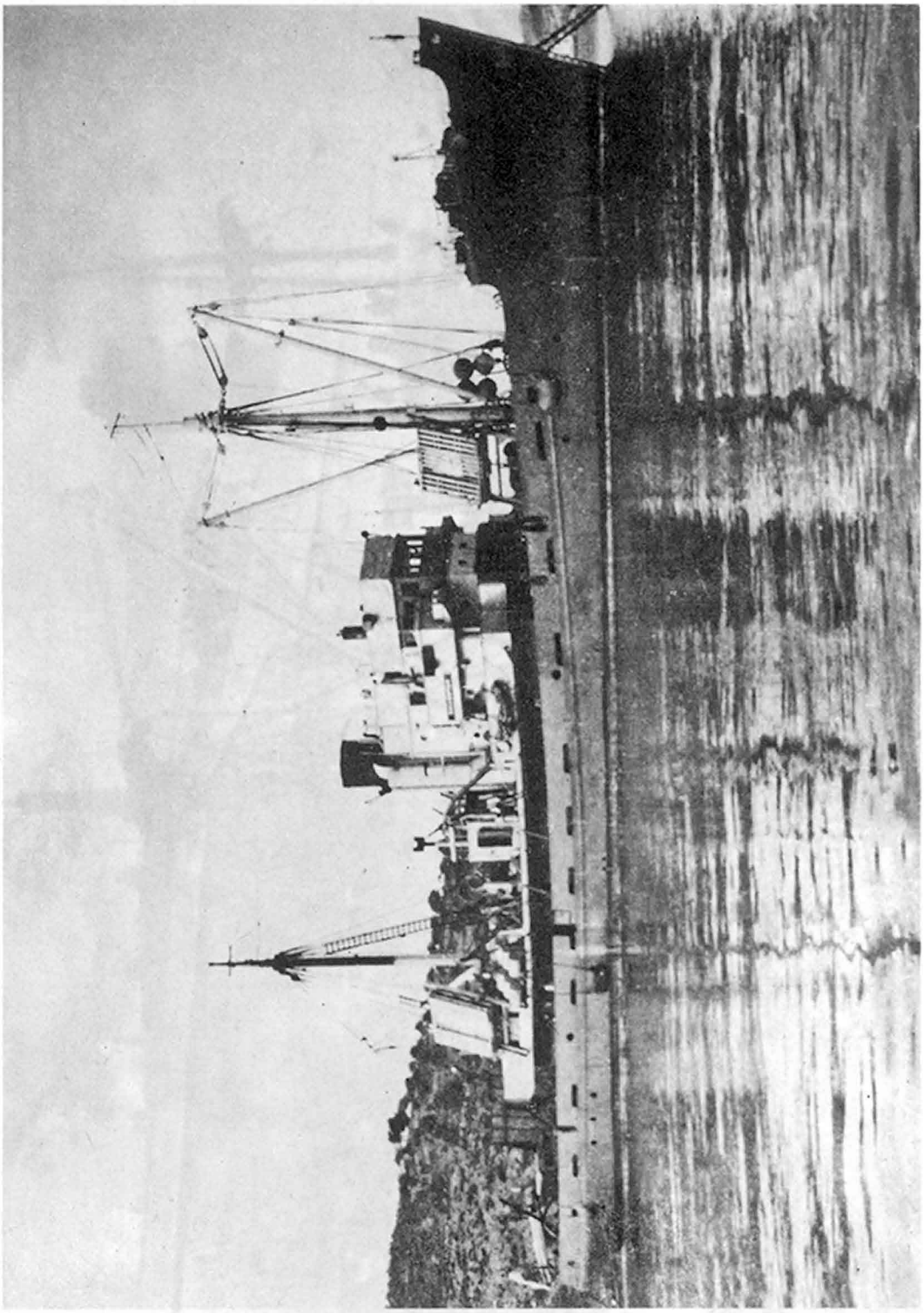
Builder:	Nylands Verksted, (*Brever, Gribb, Seksern*) Oslo, Norway Akers Mek Verksted, (*Treern*) Oslo, Norway
Year Built:	1930 (*Bever, Gribb* and *Seksern*) 1929 (*Treern*)
Owner:	Thor Dahl & Co.
Length:	35,08m (*Bever*) 36,36m (*Gribb*) 35,30m (*Treern* and *Seksern*)
Beam:	7,32m
Draught:	4,02m (*Bever* and *Seksern*) 4,25m (*Gribb* and *Treern*)
Gross Tonnage:	252 tons (*Bever*) 280 tons (*Gribb*) 247 tons (*Treern*) 249 tons (*Seksern*)
Nett Tonnage:	84 tons (*Bever*) 94 tons (*Gribb*) 85 tons (*Treern*) 81 tons (*Seksern*)
Armament:	Two single 20mm Oerlikon guns

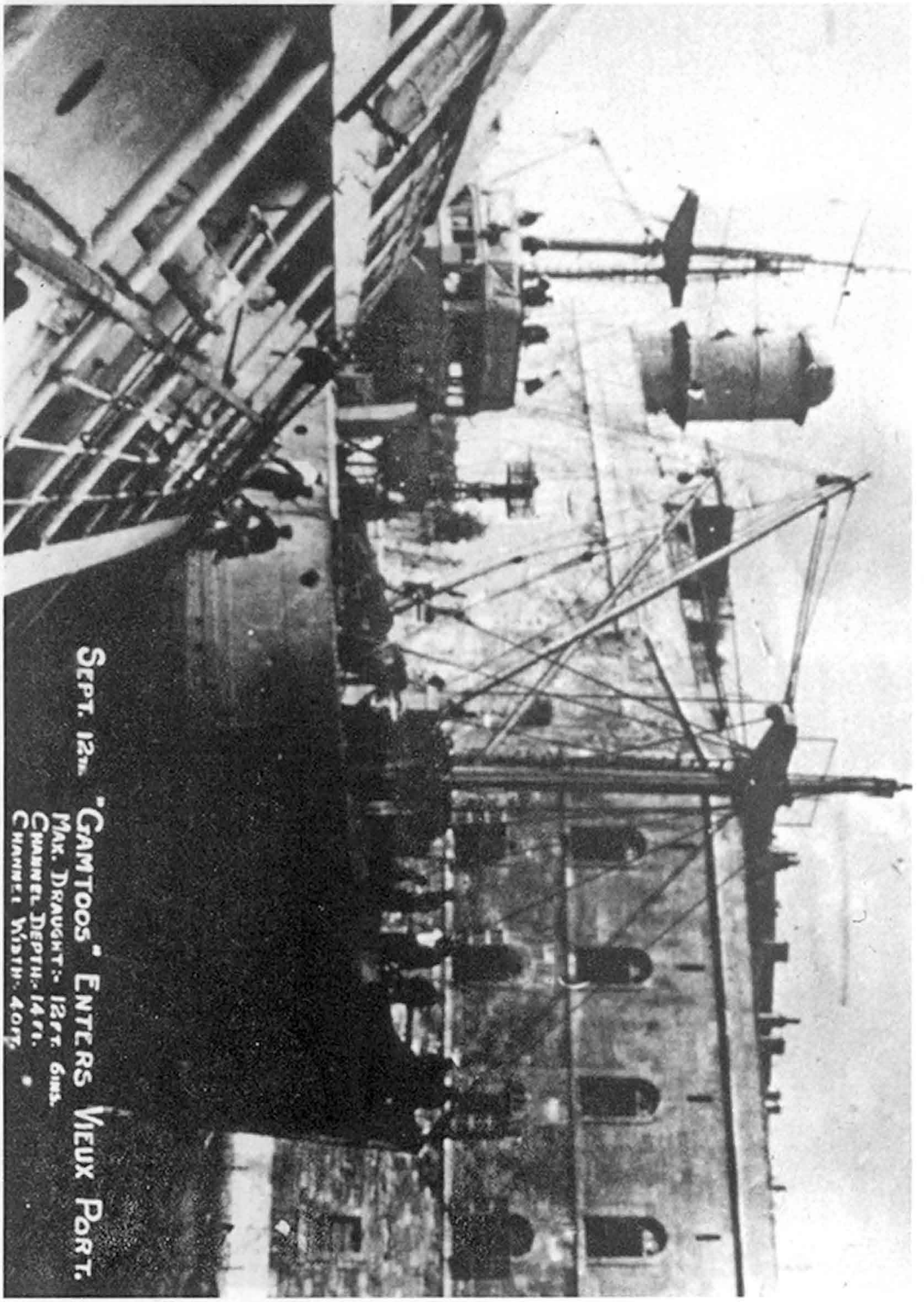
Machinery:	One oil-fired 3-cyl triple-expansion reciprocating engine One shaft	
Designed speed:	11 knots	
Disposal:	*Bever:*	Sunk by a mine off Gulf of Nauplia 30.11.44
	Gribb:	Laid up 1945. Handed over to RN 05.04.46
	Seksern:	Laid up 19.10.45. Handed over to RN 17.04.46
	Treern:	Sunk by a mine in Aegean 12.01.45

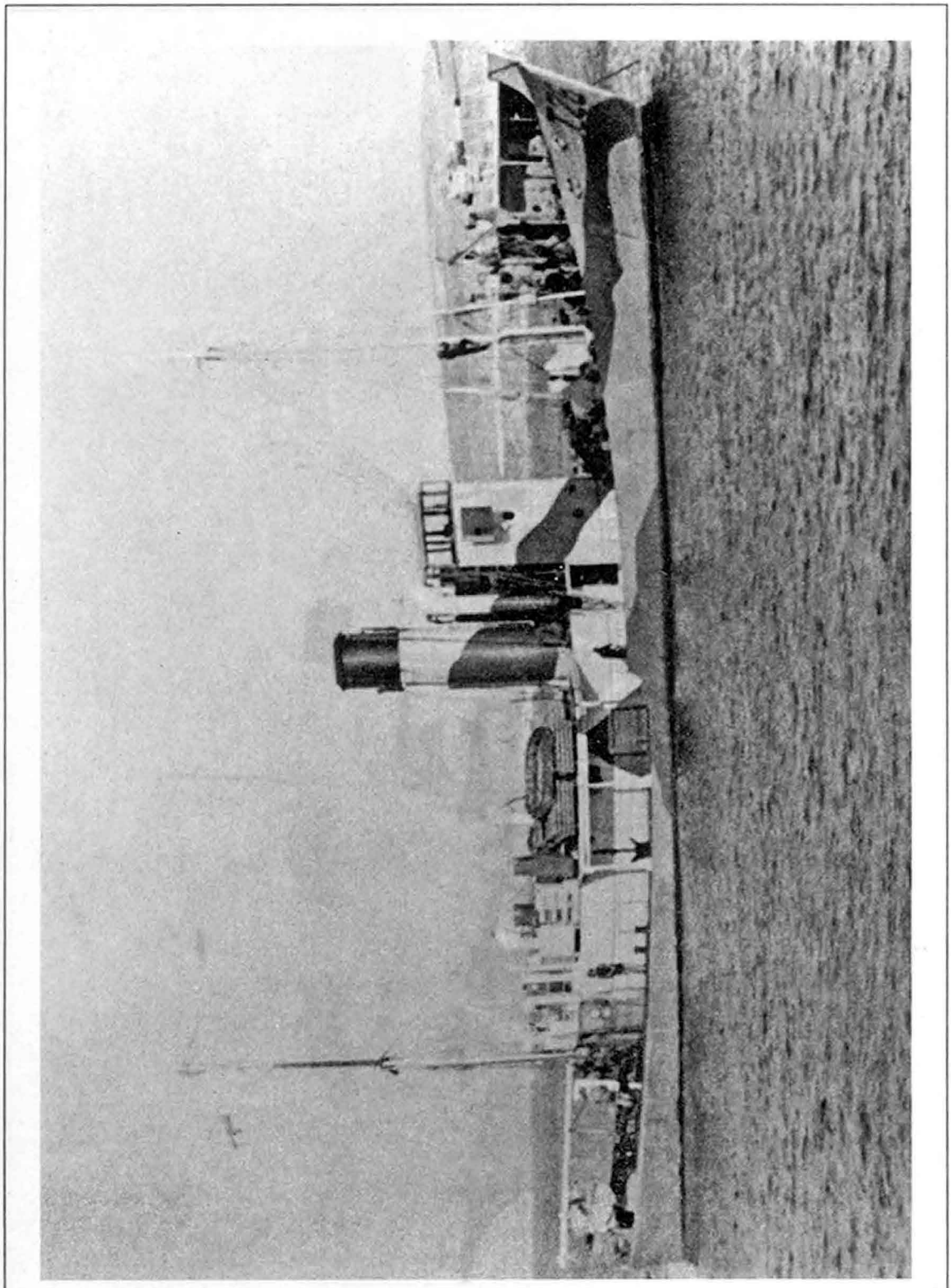
APPENDIX III

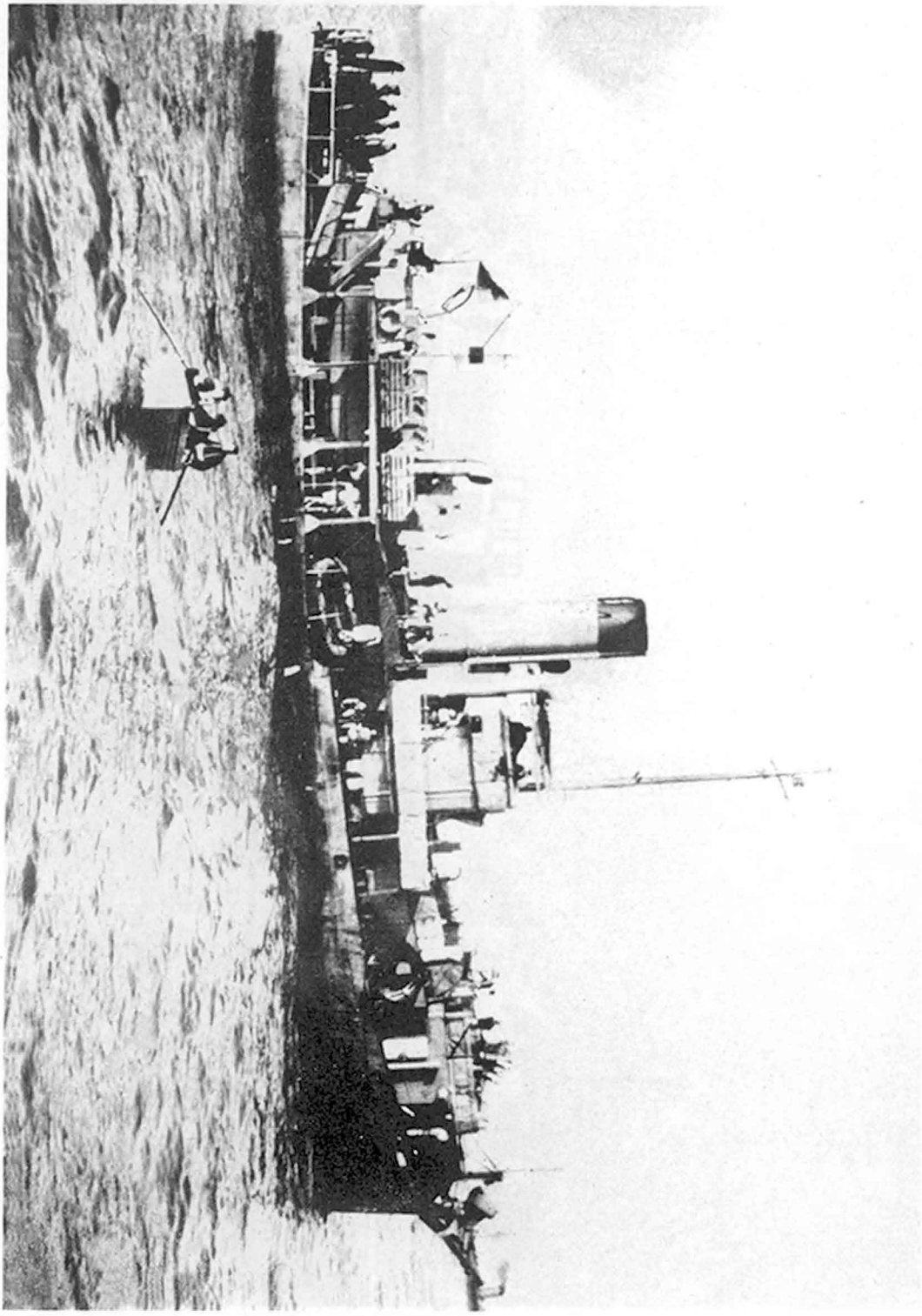
Some of the ships in which South Africans serving in the Royal Navy in the Mediterranean served during the Second World War

Ship or shore establishment (HMS)	Type and class
Abdiel	Manxman class minelayer
Alarm	Algerine class minesweeper
Barham	Queen Elizabeth class battleship
Birmingham	Southampton class cruiser
Canopus	Training Establishment, Alexandria
Cleopatra	Dido class cruiser
Cumbrae	Isles class minesweeper
Encounter	'E' class destroyer
Glengyle	Combined Operations Assault Ship
Glouchester	Southampton class cruiser
Grebe	RN Air Station, Dekheila, Egypt
Hecla	Destroyer depot ship
HM LST 48	Landing Ship tank
HM MI 126	Motor Launch
HM MI 140	Motor Launch
HM MI 842	Motor Launch
Janus	'J' class destroyer
Kimberley	'K' class destroyer
King Salvor	King Salvor class salvage vessel
Kos 21	Anti-submarine vessel
Kos 22	Anti-submarine vessel
Latona	Manxman class minelayer
Mauritius	Fiji class cruiser
Neptune	Leander class cruiser
Quentin	'Q' class destroyer
St Angelo	Parent ship Malta
Saunders	Combined Operations Base, Canal Zone
Sirius	Dido class cruiser
Skudd III	Minesweeper
Sotra	Minesweeper
Sphinx	RN Transit Camp Alexandria
Stormwrack	LL minesweeper
Syvern	Anti-submarine vessel
Tactician	'T' class submarine
Umbra	'U' class submarine
Virginia	Flower class corvette
York	Cruiser




SEPT. 12TH. "GAMTOOS" ENTERS VIEUX PORT.
MAX. DRAUGHT:- 12FT. 6INS.
CHANNEL DEPTH:- 14 FT.
CHANNEL WIDTH:- 40 FT.





NOTES

(1) T.D. Potgieter: *Die Geskiedenis van Projek Taurus en die Missielbootprojekte*, p. 14-16.

(2) The South African Military Archives Depot, Pretoria. Hereafter MAD. SD. Box 59. SD 10/10/14. SANF Historical Records.

(3) T. Cameron (ed.): *Nuwe Geskiedenis van Suid-Afrika*, p. 260-61.

(4) Potgieter: *op. cit.*, p. 16.

(5) MAD. Secretary for Defence, Group 2. Vol. 9. Box 3204-3207. See also E. Pienaar: *Enkele Ekonomiese Aspete van die Voorsiening van Krygsvoorrade aan die Unieverdedigingstaf*, p. 12.

(6) MAD. South African Naval Forces SANF. Box 10. Reports on vessels registered at South African Ports.

(7) J.C. Goosen: *Ons Vloot*, p. 25.

(8) *Militaria*, 22/2, p. 3-5.

(9) MAD. Seaward Defence. SD. Box 3: A/S Vessels and Equipment. Office of Senior Naval Officer Simon's Town to Secretary for Defence, 29 december 1939.

(10) MAD. Seaward Defence. SD. Box 3, SD3, Batch II, A/S Vessels. Director of Seaward Defence to Secretary of Defence, 6 February 1940.

(11) Goosen: *op. cit.*, p. 38.

(12) MAD. SD. Box 59. SD10/10/14. SANF Historical Records. See also Jaarboek van die Unie van Suid-Afrika 1948: *Die Unie van Suid-Afrika en die Oorlog*. Hoofstuk XXIX, p. 18.

(13) *Government Gazette*. Union of South Africa, 1 August 1942.

(14) Goosen: *op. cit.*, p. 51.

(15) MAD. SD. Box 3. SD3/13 and 16.

(16) MAD. SD. Box 3. SD3/15. Signal message Operations Centre Cape Town to Admiralty, 22 November 1940.

(17) MAD. SD. Box 3. SD3/15. Signal SNO to Dechief, 25 November 1940.

(18) MAD. South African Naval Forces SANF. Box 10. Inspection of vessels for service in Emergency, 22 December 1936.

(19) SANM. File: Lt Cdr A.F. Trew, DSC. Trew to Halifax, 25 February 1941.

(20) SANM. File: Lt Cdr A.F. Trew, DSC. Trew to Dalgleish, 28 April 1941.

(21) SANM. File: Lt Cdr A.F. Trew, DSC. Trew to Halifax, 25 February 1941.

(22) *Cape Times*: 29 December 1944.

(23) MAD. Personnel Files. P1/4869 A.F. Trew. History Sheet Lt Cdr A.F. Trew. See also SANM. File: Lt Cdr A.F. Trew, DSC. Biographical details.

(24) MAD. SD. Box 4. SD3/15 Batch II. A/S Vessels detached for General Duty. Director SDF to A.F. Trew, 5 December 1940.

(25) MAD. SD. Box 3. SD3/15. A/S Vessels detached for General Duty. Director SDF to Cdr Gordon-Cumming, 22 November 1940.

(26) SANM. File: Lt Cdr A.F. Trew, DSC. Halifax to C-in-C Mediterranean, 5 December 1940.

(27) SANM. File: Lt Cdr A.F. Trew, DSC. Sailing Orders, 14 December 1940.

(28) MAD. SD. Box 3. SD3/15. Releasing of Vessels for Service with RN and Box 4. SD3/15. Batch II, Signal message C-in-C Med, 22 January 1941.

(29) SANM. File: Lt Cdr A.F. Trew, DSC. Trew to Halifax, 25 February 1941.

(30) SANM. File: Lt Cdr A.F. Trew, DSC. Trew to Halifax, 25 February 1941.

(31) G. Stitt: *Under Cunningham's Command, 1940-43*, p. 241.

(32) SANM. File: Lt Cdr A.F. Trew, DSC. Trew to Dalgleish, 28 April 1941.

(33) MAD. Personnel Files. 70019 SANF J.E.J. Lewis. Application for Campaign Medals and Statement of Service. Killed due to enemy action.

(34) MAD. SD. Box 4. SD3/15/1. Casualties 22 A/S Flotilla. Signal C-in-C Med to SNO Simon's Town, 12 February 1941 and signal Dirsea to Dewarec, 15 February 1941.

(35) Harris: *War at Sea*, p. 38.

(36) MAD. Personnel Files. 67437 SANF/RN C.J. Jones. Application for Campaign Medals.

(37) H.R. Gordon-Cumming: *History of the South African Naval Forces, 1939-45*. Mediterranean Section I, p. 12.

(38) SANM. File: Lt Cdr A.F. Trew, DSC. Trew to Dalgleish, 28 April 1941.

(39) SANM. File: Lt Cdr A.F. Trew, DSC. Trew to Dalgleish, 28 April 1941.

(40) Stitt: *op. cit.*, p. 211.

(41) SANM. File: Lt Cdr A.F. Trew, DSC. Task for Royal Naval Staff College, 10 August 1944.

(42) Cunningham: *A Sailor's Odyssey*, p. 350.

(43) Cunningham: *op. cit.*, p. 339.

(44) Stitt: *op. cit.*, p. 211.

(45) Cunningham: *op. cit.*, p. 359.

(46) *Weekend Argus Magazine*, 21 March 1942, Signal Captain (S) First Submarine Flotilla to C-in-C Mediterranean.

(47) Cunningham: *op. cit.*, p. 427. See also *Cape Argus*: 16 November 1944.

(48) Cunningham: *op. cit.*, p. 428.

(49) SANM. File SANF. Signal Message, 1150C/6.

(50) MAD. SD. Box 4. SD3/15/10. Replacement of *HMSAS Southern Floe*. Signal Dechief to Foic Simon's Town, 7 July 1941.

(51) MAD. SD. Box 8. SD3/27. *HMSAS Protea* - Ex Terje 7.

(52) *Cape Times*: 17 May 1945.

(53) MAD. Personnel Files. P1/4869 A.F. Trew. SANF A.F. Trew: Distinguished Service Cross.

(54) Cunningham: *op. cit.*, p. 427.

(55) Gordon-Cumming: *op. cit.*, Mediterranean Section II, p. 5.

(56) MAD. SD. Box 5. SD3/15/16. SANF Monthly Reports Mediterranean Station. Report March-April 1943.

(57) Stitt: *op. cit.*, p. 243.

(58) MAD. SD. Box 4. SD3/15/2. Report of Proceedings to R Adm in Alexandria, 31 July 1942.

(59) MAD. SD. Box 4. Reports of Proceedings. Mediterranean Fleet Narrative No 2. Tobruk Convoy. 269/41.

(60) Stitt: *op. cit.*, p. 215-6.

(61) MAD. Naval Ships Logs: Box 115. *HMSAS Protea*, July 1942.

(62) MAD. Naval Ships Logs: Box 150. *HMSAS Southern Maid*, July 1942.

(63) MAD. Personnel Files. 70054V SANF G. Burn Wood. Application for Campaign Medals, 7/1/46.

(64) *Cape Times*: 29 March 1943.

(65) MAD. Naval Ships Logs: Box 117. *HMSAS Protea*, March 1942.

(66) Gordon-Cumming: *op. cit.*, Mediterranean Section V, p. 3-5.

(67) MAD. SD. Box 59. NS10/10/4. Records Historical. The Sinking of *HMS Hythe* and an attack on the U-boat by *HMSAS Southern Isles*, 5 November 1943.

(68) Gordon-Cumming: *op. cit.*, Mediterranean Section V, p. 7.

(69) MAD. SD. Box 150. SD49. SANF part in final phase of Italian and Asiatic Campaigns, 14 June 1945.

(70) A. du Toit: *South Africa's Fighting Ships*, p. 101.

(71) MAD. SD. Box 5. SD3/15/16. SANF Monthly Reports Mediterranean Station. CO HMSAS Southern Maid to Flag Officer Levant, 4 October 1944.

(72) MAD. SD. Box 150. SD49. SANF part in final phase of Italian and Asiatic Campaigns, 14 June 1945.

(73) MAD. SD. Box 150. SD49. SANF part in final phase of Italian and Asiatic Campaigns, 14 June 1945.

(74) *Cape Times*: 29 December 1944.

(75) Du Toit: *op. cit.*, p. 102-3 and 107.

(76) Gordon-Cumming: *op. cit.*, Mediterranean Section II, p. 5.

(77) Gordon-Cumming: *op. cit.*, Mediterranean Section III, p. 8.

(78) MAD. Naval Ships Logs. Box 14. *HMSAS Bever*, June 1942.

(79) MAD. Naval Ships Logs. Box 216. Reports of Proceedings. Loss of the *HMSAS Parktown*, 24 June 1942.

(80) Du Toit: *op. cit.*, p. 78.

(81) MAD. Personnel Files. 70016 SDF L.J. Jagger. Statements of Service. Killed in action, 21/6/1942.

(82) MAD. Naval Ships Logs. Box 216. Reports of Proceedings. *HMSAS Parktown*. Lost by enemy action, 21 June 1942. Loss of the *HMSAS Parktown*, dated 24 June 1942.

(83) Sources differ considerably on the identity of the aircraft. See for example Gordon-Cumming: *op. cit.*, Mediterranean Section III, p. 15; Du Toit: *op. cit.*, p. 79; Goosen: *op. cit.*, p. 61 and MAD. Naval Ships Logs. Box 216. Reports of Proceedings. Loss of the *HMSAS Parktown*, 24 June 1942.

(84) MAD. Personnel Files. 70101 SANF E.R. Francis. Records of Service and Details of Service.

(85) MAD. Personnel Files. 71634 SANF P.A. North. Details of Service.

(86) Gordon-Cumming: *op. cit.*, Mediterranean Section IV, p. 1-2 and 7.

(87) *Cape Times*: 29 December 1944.

(88) MAD. SD. Box 5. SD3/15/16. SANF Monthly Reports Mediterranean Station. Lt Fraser to Cdr Dean, 16 June 1943.

(89) MAD. SD. Box 150. SD49. SANF part in final phase of Italian and Asiatic Campaigns, 14 June 1945. See also *Cape Times*: 17 May 1945.

(90) MAD. SD. Box 59. SD10/10/14. SANF Historical Records. See also *Cape Argus*: 28 December 1944.

(91) Goosen: *op. cit.*, p. 68.

(92) MAD. SD. Box 150. SD49. SANF part in final phase of Italian and Asiatic Campaigns, 14 June 1945 and Box 59. SD10/10/14. SANF Historical Records.

(93) Goosen: *op. cit.*, p. 69. See also *Cape Times*: 17 February 1945.

(94) Du Toit: *op. cit.*, p. 80-81.

(95) P. Keeble: *Ordeal by Water*, p. 15.

(96) MAD. SD. Box 59. SD10/10/14. SANF Historical Records. See also *Cape Times*: 17 May 1945.

(97) MAD. Naval Ships Logs: Box 50. *HMSAS Gamtoos*, January 1943.

(98) I.S.O. Playfair et al: *The Mediterranean and Middle East*, p. 255-6.

(99) Du Toit: *op. cit.*, p. 131.

(100) *Cape Argus*: 2 March 1943.

(101) MAD. SD. Box 5. SD3/15/16. SANF Monthly Reports Mediterranean Station. Report March-April 1943.

(102) MAD. Naval Ships Logs: Box 50. *HMSAS Gamtoos*, March 1943.

(103) MAD. SD. Box 5. SD3/15/16. SANF Monthly Reports Mediterranean Station. Report 18 September-14 October 1943.

(104) MAD. SD. Box 59. SD10/10/14. NS148. Non European Personnel serving in SANF, 19 November 1943.

(105) Du Toit: *op. cit.*, p. 132.

(106) MAD. SD. Box 150. SD49. SANF part in final phase of Italian and Asiatic Campaigns, 14 June 1945.

(107) MAD. Naval Ships Logs: Box 52. *HMSAS Gamtoos*, September 1943.

(108) MAD. SD. Box 150. SD49. SANF part in final phase of Italian and Asiatic Campaigns, 14 June 1945.

(109) Gordon-Cumming: *op. cit.*, Mediterranean Section V, p. 15.

(110) MAD. Naval Ships Logs: Box 52. *HMSAS Gamtoos*, December 1943 and SD. Box 5. SD3/15/16. SANF Monthly Reports Mediterranean Station. Report of Proceedings December 1944.

(111) MAD. Personnel Files. 70008 SDF. H.H. Biermann. Statement of Service.

(112) Gordon-Cumming: *op. cit.*, Mediterranean Section V, p. 15.

(113) Du Toit: *op. cit.*, p. 132.

(114) MAD. SD. Box 5. SD3/15/16. SANF Monthly Reports Mediterranean Station. Monthly Report 16 August-14 September 1944. See also Keeble: *op. cit.*, p. 163.

(115) MAD. SD. Box 59. SD10/10/14. SANF Historical Records.

(116) Research for the section of the paper dealing with "South Africans serving in the Royal Navy in the Mediterranean during the war", was completed by Commander W.M. Bisset, Director of the South African Naval Museum.

(117) MAD. SD9/1 Recruiting General.

(118) *Ibid.*

(119) *Ibid.*

(120) Cunningham: *op. cit.*, p. 371.

(121) B.M. Stacey: *My War*, p. 10.

(122) *London Gazette Supplement.* 8 January 1942.

(123) SANM. Personal diary of Lt V.P. de C. de Kock, MBE, DSC.

(124) Harris: *op. cit.*, p. 237-241.

(125) Stacey: *op. cit.*, p. 11.

(126) Harris: *op. cit.*, p. 202-207.

(127) *London Gazette Supplement.* 29 August 1944.

COMBAT ACTIONS OF THE POLISH NAVY VESSELS IN THE MEDITERRANEAN SEA DURING THE SECOND WORLD WAR

JÓZEF W. DYSKANT

The Polish Navy (PMW) was formed with the re-birth of the state after 123 years of partitions, which took place in November 1918. The Navy – formed according to Decree N° 155 issued by the State's Leader Józef Pilsudski – was forced to develop without access to sea. Its first port, therefore, was Modlin – a river port situated at the junction of the Vistula and the Bugo-Narew. Consequently, its first vessels were inland vessels armed with field artillery and machine weapons. The maritime gateway of the Republic of Poland acquired under the Versailles was a 140 km strip of coast situated near Gdańsk and on Hel peninsula but without the town of Gdańsk, which the victorious Entente converted into a Free Town (Freie Stadt). The coastal area was taken over by Polish authorities as late as February 1920. Therefore, the development of the Polish Navy was characterized by tremendous difficulties caused by the absence of shipbuilding and military industry, naval bases, and low budget investments resulting from a poor condition of Poland's economy devastated both during the period of partitions and that of the First World War. In spite of that, within the 20-year period between the two wars, Poland succeeded in building a modern port in Gdynia (formerly a fishing village), and through procurement and by constructing ships in domestic shipyards (then in the phase of development), Poland managed to form a small – in terms of numerical strength – but well-trained navy. In the year 1939, Poland's Navy consisted of the two operational formations:

- The Fleet based in two Baltic sea-ports i.e. Gdynia-Oksywie and Hel;
- The River Flotilla based at Pińsk (in the region of Polesie) and designated for combat actions within the river Prypeć and its tributaries (protection of the State's eastern border).

The Fleet commanded by Rear-Admiral Józef Unrug included the following assets: 4 destroyers, 5 submarines, 1 torpedo-boat, 2 gunboats, 1 minelayer, 6 minesweepers, and 2 training vessels (total displacement 16 625 standard tons) and 15 auxiliary vessels (total displacement 19 939 standard tons). During combat at sea, the above vessels were to be supported by 19 hydroplanes (older generation), 3 aircraft, 12 coastal artillery pieces (152-75 mm) and 14 anti-aircraft coastal artillery guns (75 mm). The above forces (excluding the destroyers and the submarines designated for high-sea combat) plus ground formations were to defend the areas of Gdynia and Hel (the latter termed as the Fortified Area of Hel) and were

categorized as Maritime Defence of the Coast (MOW) and Land Defence of the Coast (LOW). Land Defence of the Coast included 2 maritime battalions of riflemen, 4 battalions of the Maritime Brigate of National Defence, and a Border Guard sub-unit – altogether 130 officers and 3500 men. In subordinated structures, Commander-in-Chief, Fleet had a transit-depot located in Gdańsk in the district of Westerplatte.

In turn, the River Flotilla (commanded by Captain Zajaczkowski) consisted of 6 monitors, 3 river-gunboats, 24 armoured craft, 1 minelayer, 7 minesweepers (total displacement 1585 standard tons) and 53 to 55 auxiliary vessels (total displacement 1900 standard tons). However, the formation possessed neither organic aviation nor riverside artillery; and, its anti-aircraft artillery consisted of two 40 mm 8 km guns.

The commanding body of the Polish Navy was the Naval Board (Rear-Admiral Jerzy Swirski was Chief of the Board), which was headquartered in Warsaw. The structures subordinated to the Naval Board were also the Naval College, Bydgoszcz, the Main Depot of the Navy in Modlin, and the New Vessels Building Supervisory Committee (Le Havre, France). In the spring of 1939, total number of the Navy's personnel ammounted to 537 officers and 6184 NCO's and ratings.

It is that small navy about which the British historian Brian Tunstall wrote ..."Among all Allied Fleets, none of them acted in more difficult operational conditions than the Polish Navy"... and which, from the very beginning of the war, was forced to conduct combat within two closed seas – that is the Baltic and the Mediterranean Sea – and the Atlantic Ocean, and which took part in nearly all naval operations of the Second World War (except those in the Pacific). Moreover, the Polish Navy crossed the equator twice, which can be considered a major event in its history.

In September 1939, we fought a defensive war against the German agressor. The German Navy Task Force "OST" consisting of 57 combat vessels (including 2 training battleships) and 10 auxiliary vessels – all sent to fight against Poland's Navy – had a threefold superiority in the number of vessels and fivefold superiority in terms of tonnage; and, it should be noted that three of Poland's most valuable destroyers had left for British ports just before the outbreak of the war (the "Peking" project). The Germans' superiority was enhanced by absolute domination of the Luftwaffe in the air, which made it impossible for our ships to conduct offensive combat and which caused considerable losses. Therefore, with an overwhelming superiority of both the Luftwaffe and the Kriegsmarine – the latter also set up a blockade in the Danish Straits – one can consider a real tactical or even operational success the fact that 5 Polish submarines had been protected from destruction. 3 of them managed to get to Swedish ports where they were interned. However, the submarines *Wilk* and *Orzel* – the latter famous for her daring escape from the trap in the port of Tallin (Estonia) – managed to reach British ports despite a German blockade of the Danish Straits.

It is those submarines and the three destroyers *Blyskawica*, *Grom*, and *Burza*, which arrived in Leith on the day of the outbreak of the war (the "Peking" project), and also two training vessels "Iskra" and "Wilja" with the Naval College cadets undergoing training in the Mediterranean and the Atlantic (total number of naval personnel ammounting to 70 officers, 69 cadets, 804 NCO's and ratings) together with two motor torpedo-boats (then under construction at Samuel White's, Cowes) became the backbone of Poland's Navy cooperating with the Allies and acting against the countries of the "Axis". On 18 November 1939, the Chief of the Naval Board (reactivated in France) signed an agreement with the British Admiralty concerning cooperation at sea (supplemented with the Secret Protocol of 3 December 1940) whereby the Polish Naval Detachment in Great Britain was formed. The Polish Navy vessels becoming part of allied tactical force had, therefore, to continue war against the Germans, and the Admiralty were obliged to provide aid in ships (lease), equipment, and specialist training of the crews.

For Poland's Navy, the war thitherto fought in isolation, became a war for the coalition; and, operational subordination of its assets to the Admiralty made it possible for Polish seamen to participate in major naval operations of the war. A majority of Polish naval vessels (their number increased gradually due to a lease of ships from the Allies – on the average from 12 to 16 per year) took part in operations in the Atlantic – the most important water region of the Second World War – either in direct escort of convoys or in anti-submarine search-and-strike teams, and, in exceptional cases, in pursuit of German raiders. In these circumstances, the Mediterranean sea became a secondary battle-area, upon which the matter of formal declaration of war against Italy by the Polish Government in exile had definite influence.

Although the Mediterranean Sea was a secondary battle area in terms of operational significance, in the years 1940-1944, 6 destroyers the *Garland*, *Blyskawica*, *Piorun*, *Slazak*, *Krakowiak*, and *Kujawiak*, 2 submarines the *Sokol* and the *Dzik*, and three special-purpose craft the *Dogfish*, *Seadog*, and *Seawolf* (subordinated through the Polish Maritime Mission in Gibraltar to the British SOE, therefore, they retained their English names) conducted combat in the said water-region. Moreover, for the purpose of projection of troops and logistics for the Allies, 15 Polish Merchant Navy Ships were used. The surface vessels took part in convoys to Malta and in landing operations. The submarines participated in patrol service and in fighting the enemy's shipping. The special-purpose craft were used for transporting refugees from the areas occupied by the states of the "AXIS" and for transfers of intelligence and subversion agents.

The first Polish naval vessels to act in the Mediterranean was the destroyer *Garland* (formerly HMS *Garland*), which was leased through the Admiralty and included into the 14th Destroyer Flotilla, Mediterranean Fleet (MF). On 18 May 1940, the ship began post-repair trials and training of the crew in Alexandria, However, she did not participate in combat actions against the Italian Fleet (Regia Marina)

because of undeclared war and faulty fire-control system (repaired a few weeks later). She performed only patrol service in the eastern part of the Mediterranean Sea (July - August) and accompanied the *Warszawa* a Polish ship carrying Polish refugees to the Polish Brigade of Carpathian Fusiliers in the process of formation in the Palestine. On 30 August, as a result of the efforts made by the Naval Board, she was sent back to Great Britain. As part of a convoy to Malta, she reached La Valetta in order to set out for Gibraltar (with 4 British destroyers) on 3 September. The following day, she had a damage of her mains steam boilers, which occurred during an Italian air-raid. However, she managed to reach Gibraltar; and, after the repair, she arrived in Plymouth where she was included into the Polish destroyer force. But the *Warszawa* (which after the surrender of France passed from Beirut to Haifa) for 5 months (from 11 August) sailed between Mersin (Turkey) and Haifa carrying Polish soldiers from the camps of internment in Romania and in Hungary. After the evacuation, she was under the orders of the British Command in the Middle East and she transported Australian troops from Port-Said to Tobruk, and she carried supplies for the British troops in Crete, Cyprus, and Peloponnese in order to evacuate the British from the ports of Greece after the German aggression in the Balkans. In the second half of the year 1941, she sailed between Alexandria and Tobruk providing the fortress besieged by the Africa-Korps with food, ammunition, and military equipment till 26 December 1941 when she was torpedoed by the U-559 in the area of Marsa Matruh. The transport of Polish refugees from the North African Territories belonging to the Vichy-ruled France was also the task of the three special-purpose craft (formerly fishing vessels) of the Polish Maritime Mission in Gibraltar. In September 1941, the task was begun by the *Dogfish*, which carried, from the area of Casablanca, the crew of the Polish ship *Oksywie* thither interned. Next, the craft sailed to Casablanca four times, and then she initiated sailings to the area of Oran, which took place at the beginning of the year 1942. In April, the task was taken over by the *Seawolf* (the vessel larger in dimensions); and, at the same time, the range of actions increased because she also had to transfer agents of the British SOE to the Nazi-occupied part of Europe. In June 1942, the third of the craft i.e. the *Seadog* joined the *Seawolf* to carry out the above tasks.

In September 1941, the Polish Navy vessels again returned to the Mediterranean Sea. It was the destroyers *Garland*, and *Piorun*, and the submarine *Sokol*. Both destroyers took part in a convoy to Malta (Operation *Halberd*, 24-27 November), and then, they escorted to Gibraltar, HMS *Nelson* - the battleship damaged by the Italian Air Force (28-30 November). It was also the submarine *Sokol*, which reached Malta after having patrolled the waters north of Sicily. In La Valetta, she was included into the 10th Submarine Flotilla, Mediterranean Fleet within which she began combat actions against Italian shipping.

According to the agreement of the representatives of the Allied Countries on "Further joint combat actions against German and Italian aggression" signed in

London on 24 September 1941, Poland became formally involved in the war against Italy. Probably, not everyone knew that declaration as Lt. (N) Borys Karnicki-Commanding Officer of the submarine *Sokol* – in order to have a clear conscience and to conform with normally accepted standards declared war against Italy in a humorous way – that is by sending a letter arranged in a knightly manner, to the enemy. The letter was placed inside a 76 mm artillery shell and projected from the submarine at a small island near Naples (Isola di Nisida?) on 26 October. On 28 October, during a patrol near Ischia, the submarine launched 4 torpedoes towards the auxiliary cruiser *Città di Palermo* probably scoring one hit. On the way back on 2 November, she sank the Italian Transport ship *Balilla* (2463 GRT) with artillery fire near the island of Marettimo. For those particular exploits, General Sikorski – The Polish Prime Minister, who was staying in Malta at that time – decorated Lt. (N) Karnicki with the Cross of Virtuti Militari, Class Five, and he handed the Jolly Roger to the crew of the submarine.

The next patrol of the submarine *Sokol* took place in the waters around Peloponnese and it was also a success. On 19 November, she was trapped in a protective steel-net at the entrance to the naval base of Navarino. However, she managed to escape despite escort vessels charge. She returned there 2 days later and lauched 3 torpedoes through the clearing between two island – i.e. Sfacteria and Pilos – towards one of the two destroyers anchored in the bay. It was probably the destroyer *Ascari*. Two detonations were heard but the Italians did not confirm the hit. On the night between 19 and 20 November, the submarine launched 3 torpedoes towards a small convoy, but it is not certain if any of those did hit the target (2 explosions were heard). The following patrolling missions were conducted by the *Sokol* in the Bay of Tarent between December 1941 and January 1942; and, in February, she carried out her tasks within Tunesian and Libyan waters where she sank the sailing vessel *Giuseppina* (392 GRT) on 12 February. The return of the *Sokol* to Malta coincided with massed raids of the Luftwaffe and Italian Air Force over the island, which occurred between 17 March and 16 April. On 17 April, the *Sokol* damaged several times managed to reach Gibraltar unaided and with only one propeller working. After a minor repair, she set out for Great Britain on the same day.

In June 1942, the next Polish Navy vessel which reached the Mediterranean Sea was the destroyer *Kujawiak*. However, her service had adramatic end. Included into a convoy heading for Malta (Operation "Harpoon") the *Kujawiak* attempting to aid the damaged British destroyer HMS *Badsworth* ran into an Italian mine after midnight 16 June and sank near La Valetta at 01.20 (13 seamen were Killed, 7 were wounded).

The succeeding Polish naval nad merchant vessels returned to the Mediterranean Sea in November 1942 during the Allies landing in North Africa (Operation "Torch"). They constituted parts of the British convoy and landing task groups. The destroyer *Blyskawica* protected convoy KMF A1 and landing at Beer Beaches

abutment near Algiers. In the same area, the m.s. *Sobieski*, which had been converted into an infantry landing ship (LSI), participated in the landing operation; whereas, our transatlantic ship *Batory* debarked troops at Les Andalouses near Oran. When both transport ships returned in order to project the successive echelons of the landing, from 9 September, the destroyer *Bliskawica* protected Bear Beaches from German air-raids; and, next, she escorted a convoy to Bougie where, on 12 November, she was damaged during an air-raid (3 servicemen were killed, 43 were wounded), so she had to pass to Gibraltar for an overhault. Afterwards, on 6 December, she returned to convoys in North African waters; and, beginning on 10 March 1943, as part of Force H, she escorted convoys from Gibraltar to Oran (Mersel - Kebir). As part of Force Q, she also patrolled the western areas of the Mediterranean Sea (to Bone) in search of enemy U-Boots and fought enemy aviation. In the period between 16-19 April, she participated in a simulated landing at Sidi Mishrik; and, on 7 May, in the Strait of Sicily, she had her rudder damaged during an air-raid. Therefore, after temporary repairs in Gibraltar, on 22 May, she set out for Cowes to undergo a general overhaul thus ending her campaign in the Mediterranean Sea. The operation was continued by both transatlantic ships, which, in the period between December 1942 and January 1943, brought new contingents of troops to Algiers and Philippeville. The third contingent of troops was carried to Algiers between 4 and 6 March 1943, but, this time, it was only the *Batory*, which performed the task. Yet two other vessels participated in Operation "Torch". The first was the *Lewant* – a small tanker which carried the cargo of air-fuel to Bone, and the second was the *Kroman* – a transport ship that carried equipment and supplies for the fighting troops. Although only four merchant ships were engaged at that time, they constituted 20% gross register tonnage of the whole Polish Merchant Navy (PMH) of those days.

A replacement for the *Błyskawica* was provided by other destroyers. The *Krakowiak*, which after her engagement in escorting convoys to Oran and to Algiers (on 24 March, 8 survivors were picked from a torpedoed ship), returned to the Mediterranean Sea for good, and her sister ship *Slazak* arrived there too (on 25 May both ships were included into Force H). In April, the submarine *Sokol* also returned to Malta with her sister submarine *Dzik*. Assigned to the 10th Submarine Flotilla they began patrolling France's and Itali's coastal waters, which was part of preparatory actions before the Allies' invasion in Sicily. For both submarine, the patrolling tasks had fortunate ends; however, they were different for each of them. On 6 May after midnight, the *Sokol* managed to aviod three torpedoes launched at her by a German U-Boot; and, the *Dzik* damaged with a torpedo the Italian tanker *Carnaro* (8257 GRT) near Cape Spartivento on 24 May. Also, on 12 June, she struck with 2 torpedoes a large transport ship in the area of Messina (however, the sinking was not confirmed). On 28 June, the two Polish destroyers were joined by the third one i.e. the *Piorun*, which was famous for her chase of the German raider – the superbattleship *Bismarck*. After theinclusion into the 24th Destroyer Flotilla,

one of her assignments was escorting the 1st Battleship Squadron, Force H (battleships HMS *Rodney* and HMS *Nelson*, and aircraft-carrier HMS *Indomitable*).

During the Allies' landing operation in Sicily (Operation "Husky") begun on 10 July 1943, Poland's Navy was represented by the above described vessels, i.e. 3 destroyers and 2 submarines, and also 7 troops and equipment transport ships (i.e. *Batory*, *Sobieski*, *Kosciuszko*, *Narwik*, *Lublin*, *Lwow*, and *Lewant*). The submarine *Sokol* patrolled the area around the Liparyan Islands, and the *Dzik* with 3 British submarine set up a blockade in the Bay of Tarent. On 19 July, she hindered the attack of a German submarine on the British vessel her – HMS *Unshaken*; although none of the four *Dzik's* torpedoes hit the enemy, the German submarine promptly escaped from the site of the attack. However, the destroyers *Krakowiak* (included into Escort Group S) and *Slazak* (Escort Group T) protected the landig of convoys carrying the troops of Britain's 8th Army. Among the carriers, there were Polish transport ships i.e. the *Batory*, *Sobieski*, *Kosciuszko*, and *Narwik* heading for their landing sectors. The destroyers also provided the landing troops with artillery support. Between 29 July and 24 August, the destroyers sailed in convoys between Gibraltar and Alexandria, and Haifa (as part of 48 EG), after which, on 27 August, they were transferred to Force V. However, the *Piorun* included into the 24th Destroyer Flotilla protected the ist Battleship Squadron, which was supporting the landing operation on the side of the Ionic Sea (6-7 July), and she also escorted the torpedo-damaged aircraft carrier HMS *Indomitable* (16 July). Moreover, together with the light cruiser HMS *Aurora* and 7 British destroyers, she patrolled the waters of South Calabria (18 July), those of the Bay of Squillace, she repelled Luftwaffe raids over La Valetta's Great Harbour (20 July, Malta). Finally, operating in concert with 2 British light cruisers and 5 destroyers, she shelled Crotone (21 July), but in August, she patrolled the Strait of Messina and protected (acting with 2 British cruisers and 4 destroyers) the battleships HMS *Nelson* and HMS *Rodney* engaged in the barrage of the Italian coastal artillery batteries in the area of Cap Fellaro. In turn, the transport ships *Lublin*, *Lwow* and *Lewant* carried supplies for the fighting Allies till the end of August.

As far as the following landing operations are concerned - that is the landing in Calabria (Operation "Baytown") and that in the Bay of Salerno (Operation "Avalanche"), which coincided with the armstice (3 September 1943) and surrender of Italy (8 September 1943), it should be noted that Polish naval vessels and transport ships were engaged in combat actions of the above operations(*). The Polish Navy destroyer *Piorun* escorted the battleships of the 2nd Squadron i.e. HMS *Valiant* and HMS *Warspite*, which shelled Reggio di Calabria (2 September) and protected the ist Battleship Squadron (HMS *Rodney*, HMS *Nelson*, and aircraft-carrier HMS *Formidable*). During that mission, on 8 September, she shot down an Italian torpedo-bearing aircraft, and also she fought German Submarines and torpedoboats in the waters of Calabria (on 23 September, she escorted the monitor *Roberts* during the passage to Malta). The destroyers *Krakowiak* and *Slazak* as part of

Force V protected the group of 5 escort aircraft-carriers the aircraft of which supported the troops landing in the Bay of Salerno (5-12 September); and, next, the *Krakowiak* returned to convoy service, and the *Slazak* came back to the bay of Salerno with a group of 5 British destroyers (16 September) as part of anti-aircraft defence of HMS *Valiant* and HMS *Warspite* operating therein. Therefrom, she escorted to Malta HMS *Warspite* damaged with a German guided aerial bomb type FX 1400 (17-19 September). In turn, the transport ships *Batory*, *Sobieski*, *Narwik*, *Bialystok*, and *Lewant* carried the troops of the Allies and supplies from the bases in North Africa. It should be noted that the *Sobieski*, which sailed from Tripolis to the Bay of Salerno, shot down an attacking German aircraft.

At the same time, the submarine *Sokol* passed to the Adriatic Sea patrolling the area of Bari and Brindisi where between 8 and 15 September, she and British vessels received the surrender party of a group of Italian ships; whereas, the submarine *Dzik*, after her return from the Adriatic Sea, from 15 September, patrolled the Liguryan Sea where she achieved a spectacular success near Bastia (Corsica). During the German evacuation of the port, between 21 and 22 September, she torpedoed the transport ship *Nicolaus* (6793 GRT); and by applying the method of launching with surface adjustment (own method invented by the submarine's Commanding Officer Lt. N. Boleslaw Romanowski), she torpedoer 3 medium landing craft and 4 cargo-scows, and she damaged a tanker (the former French ship Champagne - 9946 GRT). The next patrol of the *Sokol* in the Adriatic Sea (the area of Istria - Premuda) was also a success. On 4 October, she launched 2 torpedoes aiming at a large transport ship in the area of the Bay of Quarnaro (the sinking was not confirmed), and the following 3 torpedoes she sent near Pula on 7 October, the result being the sinking of the former Italian transport ship *Eridania* (7095 GRT). The waters of the Adriatic Sea were also patrolled by the destroyer *Piorun* together with HMS *Quail* (Strait of Otranto, Corfu, and Preveza). Between 28 September and 10 October, the destroyer provided escort of honour of the light cruiser *Scipione Africano* onboard which His Majesty Emmanuel King of Italy accompanied by His Excellency Marshal Badoglio – Prime Minister of Italy – proceeded from Brindisi to Malta.

In the autumn of 1943, combat actions were concentrated on Greek, Turkish, and Levantine waters. Faced with the dissolution of the 10th Submarine Flotilla, the Polish Navy submarines *Sokol* and *Dzik*, now, had to operate from the base in Beirut (Lebanon); as part of the ist Submarine Flotilla the fought against German shipping in the Aegean and the Candean Sea. The targets were, first of all, small schooners and cutters (caiques) seized from the Greeks (therefore, no losses were claimed by the enemy). Generally, the targets were destroyed with 76mm gunfire. All in all, according to the reports coming from both submarines, 12 vessels were sunk in the period between 11 October and 17 December, of which only the sinking of the schooner *Argentina* (64 GRT) by the *Sokol* near the island of Amurgos on 11 November and the damage of the ship *Balkan* in the sea-area of Dodecannese

were confirmed. The destroyer *Krakowiak* sent to the waters of Dodecannese as part of British force (light cruiser *Aurora* plus 2 destroyers), from 28 October, patrolled the Turkish coast and barraged the island of Kalimnos (1 November). Next, in tandem with HMS *Petard*, she projected troops from Cyprus to 2 islands i.e. Leros and Samos (7-12 November and 16 November), and she also shelled 3 other islands i.e. Levitha and Kalimnos (10 November), and Kos (17 November). However, the *Slazak* was included into convoy escort groups on 25 October, and she carried the troops of the Allies from Port-Said and Alexandria to Tarent and Augusta, to Malta, and to Tobruk and Algiers. The vessels were joined by the *Krakowiak* (30 November), and together, among other ships, in a convoy to Tobruk, they escorted the Polish transport ship *Kroman* (10-12 December) and 8 other transport ships carrying to Tarent a detachment of the Polish 3rd Division of Carpathian Fusiliers (DSK) (19-21 December). At the end of the year 1943, the destroyers were engaged in search for German U-Boots in the western part of the Mediterranean Sea calling at Mers el-Kebir on 1 January. It was also the destroyer *Piorun* which operated in that water region and which, on 14 November, passed to Great Britain providing the escort of the French battleship *Richelieu* thus ending her service in the Mediterranean Sea.

In the campaign of 1943, the Polish Merchant Navy had further losses. During the night of 2-3 December, in a raid of 105 German bombers over the port of Bari filled with 40 merchantmen carrying the cargo for the U.S. 8th Army, two Polish merchant vessels i.e. the *Puck* and the *Lwow* were sunk (3 seamen were killed, 5 were wounded).

The 1944 winter patrols of the *Dzik* (from 23 December 1943) and the *Sokol* (from 9 January 1944) were the last patrols conducted by the submarines based at Beirut. The said patrols brought only a minor success. The *Dzik* is believed to have torpedoed an unknown ship near Tenedos; however, on another occasion, after halting two small cutters, she did destroy them with explosives. In yet another situation, on 9 January, the *Sokol* destroyed a small schooner with her 76 mm artillery near the island of Milos. The next patrols were suspended, which resulted from the dissolution of the submarine base in Beirut. Consequently, the submarines were sent to Malta where they arrived at the beginning of March. On the orders of the Chief of the Naval Board (KMW), they were sent back to the United Kingdom, and they reached Plymouth on 30 March (*Sokol*) and 8 April (*Dzik*) ending their courageous combat in the Mediterranean Sea. In recognition of their combat at sea, the British Admiralty gave them the nickname of "terrible twins".

The vessels which remained in the Mediterranean Sea were the destroyers *Krakowiak* and *Slazak*, and transport ships of the Polish Merchant Navy. The destroyers spent the winter of 1944 escorting convoys sailing from Tarent, Augusta, and Naples to Alexandria, Algiers, and Mers el-Kebir, and those covering the distance between Gibraltar and Port-Said. Among other tasks, between 3 and 8 February and 17 and 21 February, they escorted the Polish transatlantic ships *Batory* and *Sobieski*,

which were carrying the troops of the 3rd Borderland Infantry Division. The destroyers also patrolled the Bay of Naples (on 14 March, they took part in the anti-aircraft defence of Naples fighting Luftwaffe aircraft) and the waters of North Africa fighting German submarines and aviation. The last convoy of the *Slazak* was a small convoy to Ajaccio in Corsica (27 March - 1 April), after which both destroyers passed to Gibraltar. They were sent to Plymouth where they arrived on 17 April ending their service in the Mediterranean.

On 5 April, the two vessels were replaced by the destroyer *Garland* - the last Polish naval vessel in that area. Based at Naples, till 28 April, she escorted convoys heading for Bizerta, Oran, and Gibraltar; and, then, she performed patrol service in the Tyrrhenian Sea searching for German U-Boots. On 2 August, she passed to Alexandria for a routine repair and an exercise, after which, on 8 September, she was included into Force A.

Also, a majority of Polish merchantmen left the Mediterranean Sea; and, it should be noted that, for them, the last major war-event was their participation in the landing of the Allies in the south of France in August 1944 (Operation "Dragoon"). The *Sobieski* and the *Batory* converted into infantry landing ships (LSIs) debarched French troops in the area of Saint Tropez (sector Delta and Alfa); and, it should be emphasized that the *Batory* was the flag ship of Gen. Jean de Lattre Tassigny, Commanding Officer, French Troops. The third transport ship i.e. the *Tobruk* debarked the second echelon troops within the same sectors between 25 and 30 August.

In the meantime, the Polish Navy destroyer *Garland* as part of Force A patrolled the Aegean, and Candian Sea fighting German shipping and aviation. Between 13 and 16 September, the ship protected the island of Kithera, and, the following day, near the island of Santoryn, she carried out an unsuccessful attack on a U-Boot (navigating "under her snorkel"). However, 2 days later on 19 September, she had a spectacular success in sinking a German submarine U-407, which was previously damaged by two British destroyers i.e. HMS *Troubridge* and HMS *Terpsichore*. It was the second U-Boot sunk by the Polish Navy vessels during the war(**). Although as a result of the attack and her collision with the diving submarine, the destroyer had an 8 metre cut in her hull-plating, she picked 47 German survivors whom she brought to Alexandria where she underwent an 8-day dock repair. On 28 Septembre, the destroyer returned to Force A and continued her combat tasks in the waters around Crete (on the night between 30 September and 1 October, she participated in the barrage of Maleme Airport in the Bay of Chania) and the Aegean Sea (on 8 October, she shelled German postions in Pallena peninsula and the island of Kinaros). From 13 to 20 October, the ship protected the landing of British troops in Pireus (Operation "Manna") and took part in an exercise of Force A (13-19 November), after which she was withdrawn from the force and transferred to Gibraltar where she arrived on 25 November. Three days later, she was the last Polish warship which left the Mediterranean Sea and set out for Falmouth. The few

merchant ships which remained in that water region were the *Lech*, *Lewant*, *Lublin*, and *Wisla* maintaining coastal trade between British, French, Greek and Italian ports (***).

During combat actions in the Mediterranean Sea, the crews of Polish naval vessels and merchant ships were characterized by high training standards, courage and patriotism. Their attitudes gained full recognition not only with Allies' commanders but also with our former enemies and latter Allies - that is to say the Italians for whom Poles never felt hatred. The withdrawal of the Polish vessels from the Mediterranean Sea resulted both from the weakening of combat in the said water region and from political-military factors. The termination of the war in Europe was approaching; therefore, the Polish government wanted to have it closer to the Baltic Sea.

NOTES

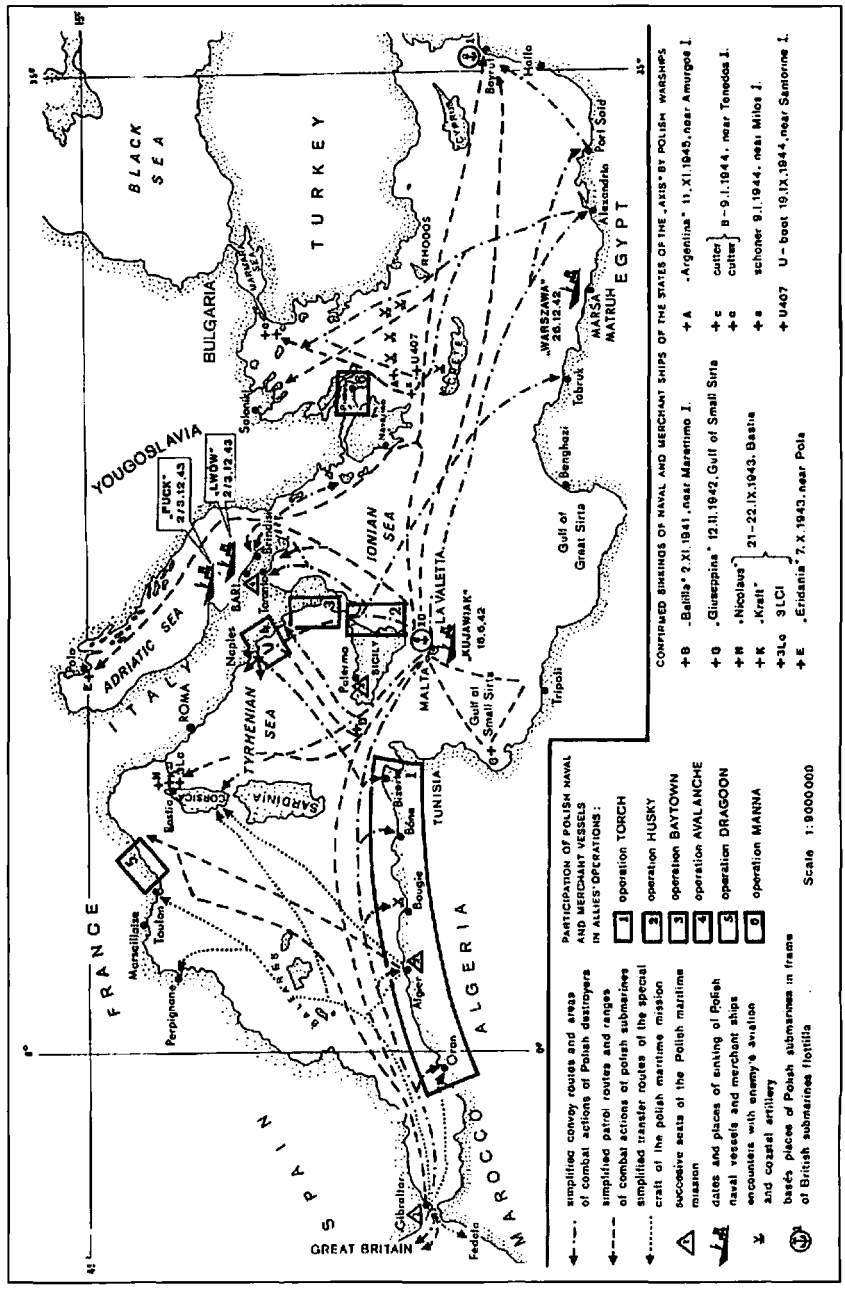
(*) In the face of the involvement of a considerable number of Polish Navy Vessels and Polish Merchant Navy ships in Allies' operations, on 8 September 1943, the position of Senior Officer, Mediterranean Fleet was established in order to coordinate the said actions. The post was held by the Chief of the Polish Maritime Mission. The mission was transferred to Algiers, then to Palermo, and, finally, on 26 November 1943 to Bari (where it was dissolved on 1 September 1944).

(**) During the Second World War, Poland's Navy and the Aviation of the Polish Armed Forces definitely sank 4 German submarines (losses confirmed by the enemy). They were as follows:

— U-606 sunk by the destroyer *Burza* in the North Atlantic on 22/23 February 1943;
— U-407 sunk by the destroyer *Garland* west of Santoryn on 19 September 1944;
— U-441 sunk by 304 Squadron, Coastal Command in the English Channel on 18 April 1944;
— U-321 sunk by 304 Squadron, Coastal Command south-west of Ireland on 2 April 1945.

(***) Sporadically, other ships also sailed in the Mediterranean Sea. For example, the transatlantic ship *Batory* was there twice i.e. on the way from Glasgow to Bombay (16-27 December 1944) and from Bombay to Gourock (4-14 February 1945).

COMBAT ACTIONS OF THE POLISH NAVY VESSELS IN THE MEDITERRANEAN SEA DURPAGENG THE SECOND WORLD WAR



U.S. NAVY PRESENCE IN THE MEDITERRANEAN AFTER THE SECOND WORLD WAR, AND THE ROLE OF THE SIXTH FLEET IN THE 1960's AND 1970's

PAOLO E. COLETTA

Two Russian researchers in recently opened Russian archives on Soviet Cold War policy between 1945 and 1962 conclude that it was shaped by there major factors: a revolutionary-inspired paradigm that blended Marxism with messianic tsarist geopolitical goals; the policies of the West, particularly of the United States; and the personalities of Joseph Stalin, Nikita Khrushchev, and four party apparatchiks. The ultimate goal remained communist world revolution, which sea power could sponsor [1].

Six phases in the evolution of the Soviet Navy since World War II have been defined:

1945-1953. Postwar Recovery Phase
1953-1956. Post-Stalin Retrenchment
1956-1961. Counter Massive Retaliation Phase
1961-1964. Transition Phase
1964-1968. Shift to Blue Water Phase
1968 to the Present. Detente, Soviet Style [2].

After Hiroshima and Nagasaki, Stalin saw how "the bomb" could support Soviet security, yet he wanted naval power with which to interdict any American supplies and military force sent to Western Europe. By the time of his death in 1953 his fleet contained more than 300 submarines, 8 heavy cruisers, 15 light cruisers, and 60 destroyers [3]. His successor, Nikita Khruschchev, who did not understand sea power, reduced his naval building program except for submarines-yet in innovative fashion he acquired long-range nuclear missiles. These missiles would either take out American aircraft carriers before they launched their aircraft or the aircraft before they delivered their weapons [4].

With U.S. military forcs quickly reduced to near impotence after World War II, the alert Soviets promptly filled the power vacuum created in Eastern Europe. Short of using atomic weapons, the United States could neither force them to honor their wartime agreements nor stop their territorial expanion [5], but an American fleet in the Mediterranean might at least deter them. This fleet would exercise its command of the sea in a periperhal strategy in which particularly its

aircraft carriers would be pitted against Soviet air power and shore objectives from floating bases near littoral coasts.

America's post-World War II naval presence in the Mediterranean began on 5 April 1946 when the Battleship *Missouri* called at Istanbul to deliver the remains of the Turkish ambassador, who had died in Washington during the war, and at the Piraeus [6]. Those calls, and the later Truman Doctrine, supported Turkey and Greece against Soviet efforts to gain control of the Turkish Straits and aid Greek revolutionaries [7].

The first American carrier arrived in the fall of 1946. Soon, however, there would be three of the best carriers, of the *Midway* class, there. Carrier planes, able as early as 1947 to carry atomic bombs, provided both sea control and power projection. Naval power thus bolstered the foreign policy of containment.

The restoration of wartorn Western Europe was then greatly aided by the Marshall Plan. Russia refused aid offered it and prevented its puppets from doing so. Fifteen nations of the Atlantic community, eleven with navies, then banded together in the North Atlantic Treaty Organization, 1949. The Sixth Fleet is not under NATO command but, with the United States a member, its ships could use French, Italian, Moroccan, Grek, and Turkish ports. These ships showed the flag in NATO'S "southern flank" and were prepared to react to crises or the needs of American citizens in the area. At 25 knots, they could reach Lebanon from Gibraltar in there days and nine hours. U.S. naval aviators meanwhile familiarized themselves with the littoral areas of the entire Mediterranean.

Perceiving Korea as a sideshow for Communist expansion in Europe, in 1951 President Truman doubled the size of the Sixth Fleet. With NATO to its west and Americans occupying Japan, it appeared to the Soviets that they were being subjected to "capitalist encirclement". That encirclement expanded when the United States made agreements with many of the world's other free nations. Its navy's responsibilities thus became worldwide. The Soviets countered with the Warsaw Pact and Cominform, building up their naval surface, and having their large merchant and fishing fleets spy on American warships. They could also launch formidable attacks on seaborne trade and oppose naval surface forces with their numerous fleet submarines. With surface-to-surface and antiaircraft missiles, Soviet ships could operate beyond the protecting fringe of land-based air cover and thus support global Soviet interests [8].

Adm. Sergie G. Gorshkov assumed command of the Soviet Fleet in 1956. Deeming heavy cruisers and carriers inordinately expensive, he eschewed a balanced fleet and relied upon submarines, on shipboard missiles rather than guns, and on missile-laden aircraft. Submarines patrolled the Mediterranean out of Vlone, Albania, beginning in 1958, until that base was lost in 1961 [9].

Although NATO would be weakened when France withdrew from it, the Cyprus issue pitted Greece against Turkey, and Spain reduced American base rights, the inability of the Soviet navy to counter Western naval forces in the Suez crisis

of 1956 and especially American naval forces in the Cuban missile crisis of 1962 undoubtedly determined the Soviets to speed up their oceangoing program. Rated seventh in the world in 1942, a decade later their navy would be rated as third [10]. In 1964 Admiral Gorshkov would proclaim "an end ... to the complete domination of the sea by the traditional naval powers [11].

The Soviet production of atomic and hydrogen bombs between 1949 and 1952, of tactical and strategic missiles for ships nd submarines as well as for its army and air force, and the shock of sputnik caused the United States to overhaul its strategy in the "New Look" of the Eisenhower administration. This focused on nuclear deterrence and "Massive Retaliation". Because nuclear weapons give "more bang for the buck", the New Look called for strategic air and submarine power, but in the absence of conventional forces any confrontation would result in a backdown or a general war. It therefore denigrated conventional forces that would be needed in the 1960s and 1970s [12].

Between 1957 and 1961 the Soviets shocked the world by launching an intercontinental ballistic missile while the United States as yet had only intermediate ones, putting a satellite into orbit in outer space, and in April 1961 safely oribiting a man about the earth [13]. During those same years the U.S. Navy shrank by 15 percent [14], but the Sixth Fleet, beefed up in 1958 with an additional carrier and Marine battalion landing team, remained the strongest force in the Mediterranean.

In the presidential election of 1960 Richard M. Nixon took a hard line toward the Soviets while John F. Kennedy opposed America's reliance upon military nuclear power. Kennedy won and adopted Gen. Maxwell Taylor's idea of "flexible response": conventional forces would respond to challenges in which nuclear activity would be ineffective or represent an irrational overreaction [15]. He increased special forces five-fold, opted for counterinsurgency and additional conventional forces, greatly speeded up the nuclear arms race and range of intercontinental missiles, and sent some of the last to the Mediterranean [16]. Its operations during the Vietnam war, however, severely weakened his navy. Meanwhile, the Soviets acquired more long-range land-based missiles and strategic missile-launching submarines than the United States, armed many surface ships with anti-ship missiles, and accelerated their naval "forward deployment".

In 1965 the average number of Soviet ships in the Mediterranean was three surface ships, three submarines, and ten auxiliaries. In 1970 there were 24 surface ships, at least 13 submarines, and 24 auxiliaries. At times, as in 1969, the Soviets had as many as seventy, and during the Arab-Israeli wars of 1967 and 1973 and other Near East crises of 1970 and 1972, ninety-six-thus outnumbering those of the Sixth Fleet, usually composed of sixty-six. Now American "dogged" Soviets rather than vice versa. The Soviets disregarded the Montreaux Convention of 1936 and passed ASW helicopter ships through the Dardanelles into the Mediterranean. Their navy thus challenged the U.S. navy in every conventional category except carriers [17].

Until President Nixon's Incidents at Sea Agreement with Russia of 15 May 1972, some Soviet ships engaged in harassment in a "game of chicken". While seeking to penetrate screens about U.S. carriers they caused collisions and sometimes loss of life. Ironically, Nixon, a former Cold War Warrior [18], initiated overtures of detent with Communist Party boss Leonid Brezhnev. Their SALT Treaty – valid for five years and renewed in 1974 – at least fixed the number of strategic weapons each side could have.

That Soviet ships could win a war in the Mediterranean was doubtful because they faced not only the Sixth Fleet but some three hundred NATO ships [19]. The CNO, Elmo Zumwalt, nevertheless concluded in 1973 that the United States could not control the Mediterranean, for during the Yom Kippur War of that year the Soviets almost doubled their Mediterranean Squadron and created a series of international crises. Because these crises are addressed in papers that follow, no comment is offered about them.

In 1978 the United States had 217 oceangoing warships, the Soviets, 454 [20]. The Soviets reduced their number of ships in the Mediterranean until 1980 except during some antisubmarine and anti-carrier exercises and during the Cyprus crisis of July 1974 and Lebanese civil war of 1976. No U.S.-Soviet confrontation resulted.

In sum, between 1967 and 1977 U.S. Naval power had dropped by almost half while the Soviet navy registered its largest gains in history. Sadly lacking were American general purpose forces capable of projecting power and insuring sea control. Yet the United States had three carrier task groups, two amphibious task forces, ASW patrol aircraft, and several attack submarines in the Middle Sea.

On 24 April 1967 Brezhnev had demanded the withdrawal of the Sixth Fleet. His demand went unanswered, but it was reiterated even while he still further built up his Mediterranean Squadron. Meanwhile, the Soviets had suffered several setbacks. First, a reinforced Sixth Fleet sped from Villefranche to the Eastern Mediterranean during the Jordanian crisis of mid-July 1958 in spite of the presence of the Soviet Squadron. Second, Israel defeated Soviet-sponsored Arab states in 1967 [21]. Third, in a surprise move, President Anwar Sadat of Egypt ordered Soviet advisers and military personnel, in his country since 1955, to leave. Also suprisingly, the Soviets agreed-but the order was soon rescinded [22].

In conclusion, by the end of the 1970s the Soviet had greatly diminished U.S. influence in the Mediterranean, yet they still faced a powerful threat from the Sixth Fleet.

NOTES

(1) Vladislav Zubok and Constantin Pichsakov, *Inside the Kremlin's Cold War: From Stalin to Khrushchev*. Cambridge, MA: Harvard University Press, 1966; "Mr. X" [George F. Kennan], "Sources of Soviet Conduct", *Foreign Affairs* 25 (July 1947): 566-82. See also Norman A. Graebner, ed., *The Cold War: A Conflict of Ideology and Power*, 2d ed. Lexington, MA: Heath, 1970, and Robert J. Kerner, "Russian Naval Aims", *Foreign Affairs* 24 (Jan. 1946): 290-99.

(2) Kenneth McGruther, *The Evolving Soviet Navy*. Newport, RI: Naval War College Press, 1978, p. 9.

(3) *Ibid.*, p. 11-12.

(4) *Ibid.*, p. 18-19; Richard M. Nixon, *Six Crises*. Garden City, NY: Doubleday, 1962, p. 265.

(5) Herbert Feis, *From Trust to Terror: The Onset of the Cold War, 1945-1950*. New York: W.W. Norton, 1970; Charles Gatti, *Caging the Bear: Containment of the Cold War*. Indianapolis: Bobbs-Merrill, 1974; Lynn E. Davis, *The Cold War Begins: Soviet-American Conflict Over Eastern Europe*. Princeton, NJ: Princeton University Press, 1974.

(6) Stephen Xydis, "The Genesis of the Sixth Fleet", United States Naval Institute *Proceeding* 84 (Aug. 1958): 41-50 (hereafter cited as USNIP); Paolo E. Coletta, "Bald Eagle": Admiral Marc A. Mitscher and U.S. Naval Aviation", Ms., p. 352.

(7) Harry A. Howard, *Turkey and the Straits, and U.S. Policy*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1974.

(8) Steve E. Miller, "Assessing the Soviet Navy", *Naval War College Review* 32 (Sept.Oct. 1979): 58 (hereafter cited as NWCR).

(9) Admiral of the Fleet Sergie G. Gorshkov, *Red Star Rising at Sea*. Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1974; Robert W. Herrick, *Soviet Naval Strategy*. Annapolis, MD: U.S. Naval Institute, 1968. Among many other sources, see also Michael K. MccGuire, *The Gorshkov Series: "Navies in War and Peace": A Preliminary Analysis*. Arlington, VA: Center for Naval Analyses, 22 April 1973. Herein the author analyses eleven articles Gorshkov published in the official Russian naval history magazine, *Morskoi sborni* (*The Naval Digest*). Between February 1971 and February 1972. A similar analysis is that by James M. McConnell, *The Gorshkov Articles, the New Gorshkov Book and their Relation to Policy*. Arlington, VA: Center for Naval Analyses, July 1976.

(10) Frank Uhlig, Jr. "The Threat of the Soviet Navy", *Foreign Affairs* 30 (Apr. 1952): 444-54.

(11) On Suez, see Bruce W. Watson, *Red Navy at Sea: Soviet Naval Operations on the High Seas, 1956-1980*. Boulder, CO: Westview Press, 1982, p. 76-77; Herman Finer, *Dulles over Suez*. Chicago: Quadrancle Books, 1974, and William B. Garrett, "The U.S. Navy's Role in the Suez Crisis", NWCR 22 (July 1970): 66-78.

(12) Among many other sources, see Paolo E. Coletta, "John Foster Dulles". In Robert-Muccigrosso, ed., *Research Guide to American Historical Biography*. Washington, DC: Beacham Publishing, 1988, I: 424-30.

(13) Robert D. Lapidus, "Sputnik and Its Repercussions: A Historical Analysis, *Aero History* 17 (1970): 188-93.

(14) Jurgen Rohwer, *Superpower Confrontation on the High Seas: Naval Developments and Strategy*. A Sage Policy Paper. Beverly Hills, CA: Sage Pubblications, 1975, p. 2.

(15) Ernest F. Fisher, "A Strategy of Flexible Response", *Military Review* 67 (Mar. 1967): 41-55.

(16) Douglas S. Blaufarb, *The Counterinsurgency Era: U.S. Doctrine and Performance, 1950 to the Present*. New York: Free Press, 1977.

(17) Elmo R. Zumwalt, Jr., Admiral USN (Ret.), *On Watch: Memoir*. Quadrancle: The New York Times Book Co., 1976, p. 333,345; Paul Cohen, "The Erosion Of Surface Naval Power", *Foreign Affairs* 49 (Jan. 1971): 330-42; Mel Freeden, "Scrapping Our World War II Navy", USNIP 105 (Feb. 1979): 63-73.

(18) Nixon, *Six Crises*, p. 235.

(19) Lawrence L. Whetten, *The Soviet Presence in the Eastern Mediterranean*. New York: National Strategy Information Center, Sept. 1971. See also "U.S.-Soviet War Scenario", in Jesse W. Lewis, *The Strategic Balance in the Mediterranean*. Washington: American Enterprise Institute, 1976, p. 80-86, and "Scenarios for Crisis and Conflict", p.87-116.

(20) Paul B. Ryan, *First Line of Defense: The U.S. Navy Since 1945*. Stanford, CA: Hoover Institution Press, 1981, p. 73.

(21) Michael T. Isenberg, *Shield of the Republic: The United States Navy in an Era of Cold War and Violent Peace*. New York: St. Martin's 1993, p. 711-17; Adm. Arleigh Burke, "The Lebanon Crisis". In Arnold Shapack, ed., *Proceedings of the Naval History Symposium*. Annapolis, MD: U.S. Naval Academy, 1958, p. 70-80; Robert McClintock [U.S. Ambassador to Lebanon], "The American Landing in Lebanon", USNIP 99 (Oct. 1962): 64-77; "Dateline: Lebanon", *Leatherneck* 41 (Oct. 1958): 14-23.

(22) Robert O. Freedman, "The Soviet Union and Sadat's Egypt". In Michael K. MccGuire, Ken Booth, and John McConnell, eds., *Soviet Naval Policy: Objectives and Restraints*. New York: Praeger, 1975, p. 211-36.

DISSUASIONE E SORVEGLIANZA NELLA GUERRA FREDDA

PIER PAOLO RAMOINO

Alcune impegnative definizioni

Il Mare Mediterraneo dalla prima metà degli anni cinquanta è stato per quaranta anni una delle palestre mondiali in cui si è sviluppata la "Guerra Fredda" tra Est ed Ovest, tale confronto ha avuto in questo complesso teatro operativo una connotazione marittima, che se pur la relativa vicinanza degli avvenimenti non può ancora farci definire *storica*, apparirebbe se non altro esemplare ad un Mahan o ad un Corbett.

Per chiarire il mio punto di vista debbo premettere a questa comunicazione due importanti definizioni, che forse non rispettano i canoni strategici a cui la letteratura specializzata ci ha abituato, ma servono a delimitare meglio i confini dei nostri interessi.

Intendiamo per DISSUASIONE una azione pianificata a forte matrice politica con cui uno Stato od una Coalizione minaccia l'impiego della sua forza, nel nostro caso prevalentemente navale, affinché l'avversario sia distolto da quanto vuole fare in quanto convinto che facendo una determinata azione e le sue perdite saranno maggiori dei suoi guadagni. Pertanto, per essere effettiva, la dissuasione deve essere psicologicamente e praticamente credibile, vale a dire che chi la pratica deve avere e dimostrare la volontà politica e le possibilità militari di portare sino in fondo la sua azione programmata.

Per SORVEGLIANZA intendiamo quel complesso di operazioni aeronavali intese a conoscere con continuità le capacità dell'avversario, vigilandone lo sviluppo, monitorizzandone le variazioni e conoscendone le motivazioni allo scopo di neutralizzarle nel modo più rapido ed efficace.

Leggendo insieme le due, forse difficili e non da tutti condivise, definizioni spero possa apparire più chiaramente il loro legame: senza un accurata sorveglianza non può esservi adeguata dissuasione. Tra il 1950 ed il 1990 nel Mediterraneo infatti dissuasione e sorveglianza sono state in un certo modo le due facce della stessa medaglia.

L'opera della VI Flotta e delle Marine NATO in Mediterraneo

Schierata in modo continuativo sin dal 1948 sotto la "dottrina Truman" di contenimento, la VI Flotta americana aveva il compito, con le sue vaste capacità di *power projection ashore*, di fornire idoneo supporto al fianco Sud dell'Europa a fronte di possibili azioni militari dell'URSS [1]. Inoltre il suo potenziale, unito a

quello delle Marine Alleate, doveva rappresentare ed ha effettivamente rappresentato un significativo contributo alla deterrenza, mantenendo nel tempo una rispettabile capacità di controllo delle linee di comunicazione non solo dei paesi NATO, ma anche delle nazioni costiere più vicine politicamente all'Occidente. Una chiara dimostrazione si ebbe nella prima crisi libanese del 1958: i *Marines* sbarcarono a Beirut stabilizzando la difficile situazione politica locale del momento. L'opera dissuasiva dei reparti navali alleati si sviluppò poi in un crescendo di attività addestrative ed operative intese a creare l'amalgama tra le Marine NATO, ma anche a dimostrarne la potenzialità militare e la volontà politica di non accettare imposizioni da nessuno.

Durante i conflitti arabo-israeliani l'opera della VI Flotta si intensificò, mostrando i muscoli, e riuscendo a svolgere un'attività di *naval diplomacy* da tutti riconosciuta come non solo fortemente dissuasiva, ma anche altamente stabilizzante. Anche dopo l'allontanamento dal Mediterraneo delle principali forze navali britanniche e francesi, a seguito dei fatti di Suez, dell'indipendenza algerina e dell'abbandono di Malta da parte dei Comandi NATO del Mediterraneo, quest'opera stabilizzante e, come abbiamo detto, fortemente dissuasiva delle forze navali alleate si mantenne costante ed efficace.

Dal punto di vista storico più che i cambiamenti strutturali dei Comandi NATO dell'area, può interessare nel quadro della dissuasione, la costituzione già nel 1969 di una forza navale "su chiamata", che attivata periodicamente con caccia e fregate di Grecia, Turchia, Italia, Regno Unito e Stati Uniti, ha dimostrato per venti anni la volontà politica e la vocazione marittima dell'Alleanza in tutto il Mediterraneo e, attraverso la regolare partecipazione alle esercitazioni multinazionali, ha contribuito alla reciproca conoscenza e stima tra i marinai della NATO oltre ad essere un potente veicolo di integrazione. Come sappiamo, dal 30 aprile 1992 questa forza è divenuta permanente ed il suo nome, STANAVFORMED, è divenuto assai noto per le recenti operazioni in Adriatico [2].

In tutto il periodo della Guerra Fredda le operazioni di sorveglianza sono state il pane quotidiano delle Marine Alleate: sin dal passaggio dagli Stretti Turchi le unità d'Oltre Cortina venivano seguite, fotografate, monitorizzate in modo da rendere possibile nel deprecato, e fortunatamente non avvenuto, caso conflittuale l'applicazione immediata del concetto operativo della allora cosiddetta "*maritime campaign*" [3] intesa a contenere e neutralizzare le forze navali avversarie per rendere il Mediterraneo libero da impedimenti per lo schieramento delle portaerei USA e delle forze anfibie alleate in supporto alle operazioni terrestri.

La presenza sovietica in Mediterraneo

Il cosiddetto "desiderio navale" russo per i mari caldi ha radici storiche almeno dal 1682, anno della salita al trono dello zar Pietro I, detto il Grande, e vide molte alterne vicende di grande interesse, che dovrò trascurare per mancanza di

tempo e perché non fanno parte del tema storico-strategico che mi è stato assegnato [4].

Partiremo quindi da anni a noi più vicini, che però la straordinaria accelerazione della storia recente sembrano ormai molto remoti. Alla fine degli anni '50 la Marina Sovietica iniziò a dislocare forze navali permanenti in Mediterraneo e precisamente nel 1958 un gruppo di sommergibili con alcune unità di supporto fu basato a Valona in Albania. Questa presenza subito giudicata pericolosa dalla NATO, che vi vedeva giustamente una minaccia alle proprie SLOCs, si fece saltuaria con l'allontanamento dell'Albania dalla sfera d'influenza russa attorno al 1961. Sino al 1964 quindi possiamo vedere una mediocre forza di uno o due sommergibili presenti nel teatro con carattere di continuità accompagnati spesso da un rifornitore, una nave *intelligence* (AGI) ed una nave idrografica (AGS) [5]. L'incremento delle forze è dal quel momento continuo e già nel 1965 il cosiddetto SOVMEDRON acquista una precisa struttura di comando, quasi autonoma, alle dipendenze del Comando della Flotta del Mar Nero. Il 22 Maggio 1967, siamo nel periodo della "guerra dei sei giorni" in Medio Oriente, l'URSS dichiara un transito dagli Stretti Turchi, in base alla Convenzione di Montreux, di 10 unità di superficie e nel giugno di tale anno la Squadra Sovietica in Mediterraneo è di 27 unità, molte delle quali armate di missili ed in grado di formare un "gruppo operativo antinave" di buona consistenza con cui ombreggiare e sorvegliare le portaerei americane.

È interessante esaminare come dal quel periodo i sovietici utilizzarono la Convenzione sugli Stretti Turchi in modo assai spregiudicato con richieste di accesso al Mediterraneo, dette nel linguaggio NATO di "contingenza", sempre superiori a quelle effettivamente onorate, ma idonee in caso di necessità ad aumentare rapidamente il numero di unità combattenti e di supporto schierate nel *Mare Nostrum* provenendo dal Mar Nero [6]. Ecco quindi una prima dimostrazione da parte della coalizione dell'Est di una capacità navale di dissuasione nel clima di continuo confronto di quegli anni. Si giunge così nei primi anni settanta ad una presenza sempre più cospicua, che arriva in occasioni particolari a 60 unità, tra cui una decina grandi unità di superficie, che svolgono non solo attività informativa ed addestrativa, ma vere manifestazioni di *naval diplomacy* con capacità di *power projection* assai considerevoli. Per quanto riguarda i sommergibili la situazione diviene per la NATO ancora più critica con la permanenza nelle acquee del Mediterraneo di forze subacquee importanti per numero e qualità, anche a propulsione nucleare, provenienti dalla Flotta del Nord e transitanti in immersione da Gibilterra e quindi non soggette alla Convenzione di Montreux.

È logico condividere il giudizio espresso a quei tempi sull'evoluzione della strategia navale sovietica: non più uno schieramento esclusivamente dimostrativo di una capacità di "guerriglia navale" attraverso l'arma subacquea ed il minamento delle rotte di accesso ai porti dell'Occidente, ma una manifestazione di presenza navale qualificata e minacciosa in appoggio alla propria politica estera in modo quasi simmetrico a quanto la 6ª Flotta degli Stati Uniti faceva sin dal 1948 [7].

In occasione della guerra dello Jom-Kippur il SOVMEDRON raggiunge le 34 unità combattenti di superficie e 23 sommergibili, disponendo di un complesso di 88 lanciatori per missili S/S.

Dal 1973 l'URSS dimostra quindi "una capacità di impiegare le forze dislocate in Mediterraneo per influenzare il corso di una crisi internazionale anche attraverso un confronto diretto, se necessario" [8]. Non abbiamo ancora dati storicamente probanti, dato il poco tempo trascorso, di quanto questo grande schieramento di forze abbia effettivamente influito sulle relazioni internazionali. Dobbiamo certamente condividere il parere di un illustre commentatore di Politica Estera di qualche anno fa, l'Amb. Tornetta, che dichiarava in un suo lucidissimo articolo [9] "come l'Unione Sovietica si sia dimostrata pronta ad utilizzare con accortezza e spesso con efficacia, a sostegno della propria politica estera su scala mondiale, lo strumento di potenza navale che è andata sistematicamente costituendo e rafforzando durante questi ultimi anni" e ancora "Pur nella cautela manifestata da parte sovietica nel senso di evitare coinvolgimenti diretti nelle vicende mediorientali, le oscillazioni della presenza navale sovietica nella parte orientale di questo mare hanno spesso rappresentato un barometro delle tensioni locali".

L'espansione navale sovietica era quindi giustamente all'attenzione dei massimi responsabili della NATO anche dal punto di vista della politica internazionale.

Una importante considerazione va fatta in chiave geopolitica: la Squadra sovietica in Mediterraneo ebbe sempre un suo costante "tallone di Achille", il supporto logistico fisso, vale a dire una catena di basi funzionali dal punto di vista della posizione geografica ed efficienti dal punto di vista tecnologico per sopperire alle necessità sempre crescenti di mezzi divenuti assai sofisticati per tenere il passo con quelli occidentali.

Infatti dopo l'utilizzo per soli due anni del buon porto di Valona (1958-1961) si dovette arrivare al 1967, quando dopo l'assistenza ad alcuni Paesi Arabi, i Sovietici riuscirono ad impiantare delle stazioni aeronavali in Siria ed in Egitto, ma il Presidente Sadat nel luglio 1972 espulse i militari dell'URSS da quest'ultimo paese e la 5ª Eskadra, come veniva chiamato dai Russi il SOVMEDRON, dovette far ricorso ad occasionali e limitate soste in porti nei Paesi non-allineati e a più lunghe fermate in desolati ancoraggi ai limite delle acque territoriali di Nazioni non avverse.

Sarebbe interessante oggi avere dai protagonisti di questi avvenimenti un resoconto della "qualità della vita" sulle navi sovietiche in quegli anni e sulla ricaduta di queste esperienze sul morale, sulla disciplina e sull'addestramento degli equipaggi.

Nel quadro della reciproca sorveglianza queste soste facilitarono in un certo senso i contatti informali: occasionali o programmati avvicinamenti di unità occidentali o sorvoli di aerei da pattugliamento marittimo permettevano un'osservazione più accurata dei mezzi in dotazione, mentre il sapere da dove partivano le unità permetteva di seguirne i movimenti e spesso di monitorizzarne l'attività addestrativa.

Il cospicuo numero di unità ausiliare dello Stato sovietico faceva un lavoro simmetrico raccogliendo una grande massa di dati sulle attività addestrative ed operative delle Marine Occidentali e soprattutto venivano programmate delle vere e proprie campagne idrografiche e idroacustiche nel Mediterraneo, tali da far commentare ad alcuni esperti che la conoscenza fisica di questo mare era meglio sviluppata in URSS che nelle stesse nazioni rivierasche. È chiaro che questa stessa attivissima presenza sovietica nelle acque prospicienti il Sud dell'Europa era di fatto un importante elemento di "dissuasione" convenzionale e faceva parte del gioco delle parti nel più grande confronto Est-Ovest.

Conclusioni

Il Mediterraneo negli ultimi quaranta anni ha mantenuto il suo ruolo storico di crocevia internazionale. Sulle sue azzurre acque la Guerra Fredda ha avuto uno scenario di grande interesse, possiamo vederne due quadri, che forse meriterebbero l'opera di un grande pittore veneto di scene navali: l'ingresso nel 1946 della corazzata *Missouri* nel Bosforo per dissuadere l'URSS da mire eccessive sugli Stretti Turchi ed il passaggio dei Dardanelli nel 1968 dell'incrociatore portaeromobili *Moskva*, chiara testimonianza di una nuova presenza navale in questo bacino, che oggi speriamo non sia teatro di attività belliche, ma sia sempre più pacifico e portatore di ricchezze per chi lo percorre.

NOTE

(1) Greenbacker J. E., "*Do We Still need the Sixth Fleet?*", Usni Naval Review 1966.

(2) NATO Ufficio Informazioni e stampa, "*Manuale della NATO*", ed. 1993.

(3) Small W. N., "*The Southern Region: the Key to Europe's Defence*", Armed Forces Jan. 1986.

(4) Giorgerini G., "*Cenni di Storia e Politica Navale Russa*", Rivista Marittima 1986.

(5) Fantoni G., "*La Flotta Sovietica nel Mediterraneo*", Luiss, Giugno 1993.

(6) *Ibid.*

(7) Greenbacker J. E., *op. cit.*

(8) Fantoni, *op. cit.* e Vego M., "*Soviet Naval Presence in the Mediterranean Sice 1973*", Navy International July 1983.

(9) Tornetta V., "*La Politica Marittima dell'URSS*", Affari Esteri, Estate 1983.
Luns J., "*Conseguenze Politico-Militari dell'Espansione Navale Sovietica*", Notizie NATO 1982.

RUSSIA AND THE SOVIET UNION IN THE MEDITERRANEAN

IGOR A. AMOSOV

The Mediterranean and Russia connection between those two neighbouring geographical spaces are rooted into a remote past. As far back as the VII century Slav ships were navigating to the shores of Greece. In the X century 9 Russian ships participated in an expedition to the island of Crete. Russian merchants reached Spain. But only in the XVIII century Russian fleet appeared in the Mediterranean as a real naval force. In 1769-71 5 squadrons came there from the Baltic Sea. In 1770 the famous Chesma battle took place, which ended in a complete rout of the Turkish fleet. Alltogether in the First Archipelago Expedition participated 20 battleships (ships of the line), 5 frigates and 27 other ships. In autumn 1775 all of them returned to Kronshtadt.

Since 1774 Russian ships obtained the right of passage through the Black Sea Straits. A great importance for future development of events connected with the Mediterranean had creation in 1783 of the Black Sea Fleet with its main base in Sevastopol. During the Russian - Turkish War 1787-91, when the main events happened in the Black Sea, in the Mediterranean Russian representitaves, having recruited several thousands of Greeks and Slavs, organaized two corsair flotillas commanded by a Greek Kachoni and a Maltese Gilgelmo, accepted in the Russian service. (In 1789 Napoleon Bonaparte submitted an application for Russian service, but he did not agree to be accepted in a grade lower).

One of the most glorious pages of history of the Russian fleet in the Mediterranean was the campaign of admiral F. Ushakov during wars against Napoleonic France, liberation of the Ionian islands in 1798-99 and the Italian campaign of 1799. Assault and seizure of Corfu from the sea is a remarkable example of a naval operation against a strong fortress. Maybe historians in Italy have not forgotten the operation of Russian fleet during the liberation of Neaples from French and the entry of the Russian sailors detachment into Rome 30.9.1799.

In the first years of the XIX century, when arose danger of an alliance between Turkey and France, the Russian naval presence around the Ionian Islands was considerably strenghened. By January 1806 to Corfu came two squadrons from the Baltic, ships detachments from the Black Sea, an infantry division, in all 42 ships (including 10 battleships), 13 000 land forces. These forces were commanded by

an able admiral Seniavin. He began active operations in the Adriatic. The Russians seized Catarro and several islands. When the war against Turkey began Seniavin's fleet returned from the Adriatic into the Aegean Sea, where together with the British squadron organized blockade of the Dardanelles. On the 19th of June 1807 Seniavin gained a decisive victory over the Turkish fleet in the Battle of Athos. The prestige of the Russian flag strengthened for many years among the Western Slavs, especially in the Montenegro and among the Greeks fighting against the Turkish rule.

In the Navarino Battle in 1827 the Russian squadron together with the French and the British played the main role in the defeat of the Turkish-Egyptian fleet.

Among Russian ships especially distinguished itself the battleship *Azov* commanded by M. Lasarev.

Thus the Russian fleet played a very considerable role in supporting Russia's foreign policy in the Mediterranean and in the liberation of the people of Balkan countries from the Turkish rule in the end of the XVIII and the beginning of the XIX centuries.

From the 30th of the XIX century and up to the 1st World war ships of the Russian Navy had not participated in major combat activities in the Mediterranean, exept events around the islands of Crete in 1896-98, when a squadron of Russian ships under command of admiral P. Andreev and N. Skrydlov operated as a part of the so called "international squadrons".

By the middle of the XIX century it became clear that the Russian Navy was lagging in its development behind the Navies of major European countries. The Crimean War 1853-56 revealed that fact with great force. But still Russians ships used to navigate in the Mediterranean in training cruises, carried representative missions, conducted scientific researches and hydrographical explorations. Beginning with 1856 squadrons from the Baltic Fleet sailed for several month as a practical part of midshipmen training. In 1860 a squadron of admiral I. Shestakov together with British and French ships was cruising for a year and a half along the shores of Syria. After the rebellion of Greeks on Crete in 1866 a squadron of Russian ships under command of admiral I. Butakov was sent to the area and stayed there to the beginning of the Russian - Turkish War of 1877-78. Admiral Butakov on board of clipper *Yahont* participated in the ceremony of opening of the Suez Canal in 1869. After the Russian - Turkish War cruises of Russian sailors in the Mediterranean renewed. Since that time the period of rapid development of the Russian Navy began. Russian naval detachments again were navigating in Greek waters, its commanders were based in Athens.

In the last years of the XIX century the Mediterranean squadron of admiral S. Makarov was sent into the Pacific Ocean in connection with the deterioration of relations of Russia and Japan. Before the Russian - Japanese War 1904-05 presence of Russian ships in the Mediterranean, as a rule, was linked with their passages to the Far East. After the disastrous loss of the Russian squadron in the Tsushima

Battle reconstruction of the Navy become one the most important problems of Russia. Since 1906 in the Baltic Fleet a special group of ships was formed with purpose of regular training cruises in the Mediterranean. It should be noted that the relations between Russian sailors and the people in ports and towns of Mediterranean countries was always kind and friendly. In Italy good qualities of Russians were shown during the heavy earthquake in Messina in 1908. Russian sailors from the crews of two battleships, two cruisers and two gunboats were saving people from the ruined houses, helped the wounded. The memory of that event is not forgotten until now.

With the beginning of the 1st World War the Mediterranean assumed strategical importance and also for Russia. From the Far East to the North of Russia through the Mediterranean passed battleship *Tchesma*, cruisers *Askold* and *Variag*, six destroyers. In 1916-1917 en expeditionary corps of Russian troops (about 45 000 men) was transported to France. During the Dardanellas campaign Russian cruiser *Askold* distinguished itself, his action were highly commended by a British admiral.

The Russian revolution in 1917 had a certain influence in the fleets of some Mediterranean countries – there occured disturbances on French ships in Odessa, a rebellion on Austria-Hungarian ships in Catarro. By the end of the Civil war when the Red Army in December, 1920 took the Crimea, the Saint-Andrew's flag of the Russian Empire for the last time appeared in the Mediterranean. The remnants of the Black Sea Fleet, after the evacuation of general Vrangel's troops from the Crimea, sailed to Bizerta - one battleship, two cruisers, ten destroyers and five submarines. Their fate was sorrowful - they were rusting unattended since 1924.

After the Civil War ended building of a new Red Navy slowly began. In 1924 for the first time Neaples had a call of a Soviet ship - avizo *Vorovski* on its passage to Vladivostok. In 1925 and 1929 Soviet destroyers visited Neaples. An important event in the life of the arising Red Navy - battleship *Pariskaia Kommuna* (ex. *Sevastopol*) and cruiser *Komintern* (ex. *Pamiat Mercuria*) crossed Mediterranean of their passage from the Baltic to the Black Sea. In 1930 cruiser *Tchervona Ukraina* and two destroyers made a two week cruise in the Mediterranean.

For the first time in the combat conditions Soviet naval officers appeared in the beginning of the Civil War in Spain - they served as advisors in ships and submarines of the Republican fleet.

A special reference should be made of Italy's role in creation of the modern new Soviet Navy. In the 30th the Soviet Union began a large program of naval shipbuilding and Italian specialist rendered serious assistance in developing designs for cruisers and destroyers. The most interesting episode was building in 1935-38 a destroyer-leader *Tashkent* for the Soviet Navy in the Italian shipyard in Livorno. The Italian shipbuilders should be proud of this ship - she was the fastest ship in the world at that time (more than 44 knots) with exellent manoeuvring, and combat qualities which were proved in her short but heroic war-life in the Second World war in the defence of Odessa and Sevastopol.

During the Second World war though the Soviet Navy did not participate in fighting in the Mediterranean, but the very fact that the main efforts Germany concentrated at the Eastern front against the Soviet Union influenced indirectly the course of war operations on the Mediterranean theatre.

When the 2nd World war ended a new epoch started in the history of the Mediterranean. This most important strategical region became firmly dominated by the United States Navy. American task forces which were there in the last period of war at the end of the 40th were organized in an operational structure - the 6th Fleet.

For the first time after the war ships under the Soviet naval flag passed into the Mediterranean in July 1946. The author of this paper in his temporary capacity of the flag navigator of the Special Expedition - 22 participated in a transfer of a group of former German ships destined for the Black Sea Fleet from the Baltic ports with stops in Gibraltar and Malta. Unforgettable impressions were produced on us by beautiful views of the Adriatic and the Aegean Sea, islands, the Straits. In February 1949 Soviet crews recived in Italy as reparations Italian ships destined for the Black Sea Fleet - battleship *Giulio Cesare* and two submarines (Cruiser *Duca D'Aosta* and five destroyers were recived by Soviet crews in Odessa).

Since the end of the 40th strategical importance of the Mediterranean was growing considerably. In 1949 NATO was formed and only after remilitarization of West Germany and its entrance in NATO in 1955 the Warsaw Treaty Organisation was created. The military-political situation were getting tense. The existence of a potential threat from the seaside not only for costal objectives but for those in the depth of the Soviet Union demanded to undertake countermeasures.

In 1958 the Soviet government asked Albania, a member of WTO, for a permission to organize a temporary base for a group of Soviet submarines. In August 1958 four submarines (project 613 *Whiskey* and a submarine tender entered the Bay of Vlora. In a year the number of submarines grew to twelve, one more submarine tender arrived and they formed the 40th submarine brigade, subordinated to the Black Sea Fleet. The appearance of Soviet submarines in the Mediterranean caused sharp reaction in naval forces of NATO. So the state of military opposition between the two blocks began in the area.

The presence of the Soviet boats was marked in one episode, when our submarine S-360 surfaced for a seance of radio communication just inside the battle order of an American task force in the vicinity of the flagship of the 6th Fleet cruiser *Des Moines* with the president of the US D. Eisenhower on board. Khrushchev, when informed about the fact, was very pleased and instructed to commend the submariners. But very soon ideological differences disrupted relations between Moscow and Tirana and the brigade returned to the Baltic, leaving 4 submarines which were transfered to Albania before.

Until 1964 Soviet ships, mostly submarines, were making individual cruises in the Mediterranean. But the threat of the all-out nuclear-missile strike on the

objectives in the Soviet Union with ballistic missiles from submariners and attack planes with A-bomb remain quite real. And conditions for launching missiles from submarines were even better in the Mediterranean than on ocean combat stations, more favorable weather, support of the Allied naval forces, better conditions of fixing ship's position for the launch.

This situation could not remain without responsive measures by the Soviet government. And at the end of the 60th Soviet ships began systematic combat service in the Mediterranean. In 1967 it was decided to form a strong multipurpose task-force - the Mediterranean squadron (MS) or the 5th operating squadron. It was subordinated directly to the Cin CH of the Soviet Navy. The composition of the MS changed from time to time depending on the situation. In summer 1968 it included one cruiser, two light cruisers (in Russian classification - large antisubmarine ship - BPK) with long-range cruise missile, five destroyers, five frigates and corvettes, three amphibious ships, several boats with cruise missiles, submarine tender, several auxilary ships and about 10 submarines (half of them nuclear with ballistic or cruise missiles). Surface ships were sent from the Black Sea Fleet, submarines mostly from the Nothern fleet. Periodically one of the two helicopter cruisers *Moskva* and *Leningrad* (in Russian classification - antisubmarines cruisers) participated in the operation of the MS. Naval aviation was represented by one mixed airsquadron of reconaissance and antisubmarine planes based at the airfield Cairo-West.

The main obstacle to overcome was the problem of basing, ships which had to serve in the MS about 6 mounth.

The solution of the problem was found in the combination of a system of the so called "points" and the use of some kind of a "fleet train system of supply ships at sea" developed by Americans during the war. Along the shores out of the territorial waters there were chosen about 60 of the "points". The depth of the sea at "points" allowed to stay at anchor or to be chained to a special solid buoys fixed to the bottom at greater depth. "Point N° 5" at the island of Kitira was the principal point for ships coming from the Black Sea, "Point N° 52" for ships and submarines coming through Gibraltar. Naturally such conditions of operations of the ships of the MS represented a heavy burden on their crews and machinery. Some relief in that situation were given by so-called "business visits" into ports of Egypt - Alexandria, Port - Said, Mersa - Matruch; Syria - Latakia, Tartus; Algeria - Annaba; Yugoslavia - Split, Kotor; Tunis - Bizerta. Staying there 2 - 3 days ships could replenish fresh water, buy vegetables and fruits and get some rest for the sailors. In case of necessity ships could be repaired in Alexandria and Tartus by repair ships. Commander of the MS and his staff rotated every 2 years and had their flag mostly on board of a cruiser, or sometimes on board of a submarine tender.

The main general task of the MS was keeping watch on the ships of the 6th fleet. Each American aircraft carrier was followed by at least one Soviet ship. Diesel submarines checked the passage of aircraft carriers and other ships through the

screen made by 3-4 submarines. But the main task was to search position of American SSNG, which represented the most serious threat for the territory of the Soviet Union.

24.XI.68 an official communication of TASS stated: "The Soviet Union as a Black Sea and consequently a Mediterranean state realizes its undeniable right of the presence in this region. Soviet naval ships are in the Mediterranean not to create a threat to any people or state. Their task is to render help to the cause of stability and peace in the Mediterranean region".

And in fact opposing stands of the naval forces in the US and in the USSR were a factor of deterrence in all cases of aggravating situation. Though the Soviet ships demonsrated support to its allies - Arab countries in the East of the Mediterranean, and American actively supported their strategic ally in the region - Israel, but the one and the other side clearly understood inadmissibility of a serious conflict between forces of the two nuclear powers.

During the Arab - Israeli war of 1973 both Soviet and American formations were strengthened. And when there appeared necessity of rapid delivery of armament and military equipment for Syria a special group of Soviet ships was formed in order to assure security of Russian convoys. They had permission to open fire on Israeli missile boats and planes in case of direct threat to transports. But luckily such situation didn't happened, the Israelies did not try to attack convoys.

In general the activity of the MS allowed to improve operational organisation and methods of the Soviet Navy in actual oppositional activity of NATO's forces, to get practice of tactical cooperation of surface ships and submarines, to create and improve the system of all kind of support to ships at sea.

Certainly, it is clear that combat strength of the Soviet Mediterranean squadron was lesser then each of the naval forces of Italy, Britain or France in the area. So far as the American 6th Fleet was concerned the difference in power was much greater. The three main task forces - strike, antisubmarine warfear and supply, two aircraft carrier groups with about 80 planes - carriers of nuclear weapons, one antisubmarine carrier group, cruisers, destroyers, amphibian force group with an expeditional battalion of marines and the main striking force - 12 - 14 atomic submarines, half of them Polaris-type. Since 1968 NATO formed a new command-Maritime Air Forces Mediterranean for coordinating aerial surveillence of the Soviet fleet.

But nevertheless the Mediterranean squadron of the Soviet Navy was such part of the Soviet sea power which all fleets of NATO and all Mediterranean countries had to recon with. The main force of it was concentrated in the eastern Mediterranean in a favorable environment. Its surface ships, small craft, submarines were armed with cruise missile of different type with range from 70 to 550 kilometres, some with nuclear warheads - the armament quite effective against surface ships, but Americans in that period somehow neglected development of such weapons. They had quite modern two-purpose antiair missiles. So the Mediterranean squadron was an important element of the security of the Soviet Union.

But now - The last page of the history of the Soviet Navy is turned over. The American 6th Fleet should be satisfied, its as we may call, "dependable adversary" doesn't navigate the Mediterranean any longer. The disintegration of the Soviet Union has radically changed the military - political situation in the world. Now US ships can freely solve their task and problems without necessity to consider possible opposing activities. They can freely sail around the Black Sea, visit Odessa and Sevastopol, organise joint exercises with naval forces of the Ukraine and Roumania, not mentioning Turkey, which has become dominating naval power in the Black Sea. The Black Sea Fleet of Russia, with its ships as unprecedented case in history still flying the naval flag of none existing state - Soviet Union, passes through the most difficulte times and its fate is still undecided. The poor technical state of fleet's forces, lack of money and lack of fuel, low combat readiness do not allow ships of the Russian Black Sea Fleet to operate in the Mediterranean and what's more it is not clear what kind of operational tasks the Fleet will be assigned in a new situation.

But in 1996 a new Russian flag - bleu St. Andrew's cross appeared in the Mediterranean. A task force headed by a new major ship with a little bit complicated name - heavy aircarrying cruiser *Admiral of the fleet of the Soviet Union Kuznetsov* accompanied by a destroyer, a frigate and supporting ships came from the North to the Mediterranean as a Russian part of peacemaking force for the Balkans. *Kuznetsov* is the biggest ship of the Russian Navy - full displacement 67 500 t., length 304,5 m., power 200 000 hp, speed 32 knotes, armed with 12 launchers of "ship to ship" missiles SSN-19 with range 600 km and a new antiair missiles. Actually, it is an aircraft carrier with airgroup consisting of eight SU-27K, eighteen MIG-29K and sixteen helicopters Ka-27. The real purpose of this cruise was to demonstrate that Russia was and remains a maritime state, which has its own interests in the World ocean and has the modern Navy capable to stand for and defend its national interests and security of the state. During the passage from the North *Kuznetsov* was visited by the Norvegian minister of defence, in the Mediterranean - by the commander of the 6th Fleet of the USA. A group of Russian officers visited aircraft carrier *America*, the ships of escort conducted joint training exercises with American ships. The Russian group visited the Syrian port of Tartus. During the cruise in the Mediterranean and its passages to and from it much time was devoted to very intensive combat and tactical training, rocket and artillery firings, there were 220 flights of fighters and 380 - of helicopters. All that will promote further improvement of combat operation of the aircraft carrier and its aircraft group.

But nowadays complicated situation in the Russian Navy with finances, supply, repairs, with personnel, will seriously limit its further development. To our great regret the sister-ship of *Kuznetsov* - *Variag*, the constuction of which was at 80 percent readiness in the yard in Nikolayev, now "abroad" in the independent Ukraine, will go for scrap. It hurts much that heavy aircarrying cruisers of *Kiev* type not more then 15 years old were sold to South Korea for scrap.

In a certain way the history of the Russian and Soviet Fleet in the Mediterranean coincide. The glorious period of active operations of Russian squadrons in the end of the XVIII and the beginning of the XIX century, representing the sea power and military-political might of the Russian Empire and the following recession of the activity of the Russian Fleet up to 1917, was repeated in the history of the Soviet Navy - creation in 1967 of the Mediterranean squadron seriously influencing on the military-political situation in the region and the following after the desintegration of the Soviet Union dissappearence of our ships from the Mediterranean Sea.

So that is the sad end of the history of the Russian and Soviet sea power in the Mediterranean up to this day. But we do not lose hope that the Russian Navy will rise once again as it happened several times before.

SOVIET STRATEGIC NAVAL INTERESTS AND ACTIVITIES IN THE EASTERN MEDITERRANEAN IN THE 1960's

MATITIAHU MAYZEL

There is nothing new in the presence of Russian (and Soviet) fleet in the Mediterranean. In modern times this phenomenon started with the appearance of Russia as a major European military power in the early 18th century, and became a constant factor of maritime history. It diminished greatly in the following century, after the Napoleonic war, when the Russian Empire suffred a long, noticeable diplomatic and military decline. The weakness of the USSR in the interwar period, political and diplomatic, military and naval, also precluded naval presence in the Mediterranean. Even after the victory in 1945, when the USSR appeared as one of the two great superpowers, the situation changed very little. Only the international quarrels on the status of the Turkish straits, which brought the cold war into the Middle East, signalled what may come. It was only in the 1950's, after the death of Stalin, that Soviet naval units appeared in the Mediterranean. Thus Soviet naval presence in the Mediterranean did not become a strategic problem before the late 1950's. It took an acute form in the 1960's and 1970's, and ceased to be a problem sometimes in the 1980's. During this relatively short period, Soviet Mediterranean flotilla was a major strategic problem not only for the two great super powers, but also for all Mediterranean states, in particular those of the Middle East. In this respect, it was part of the cold war fought in the middle east, and, simultaneously, also one component, among many, of the local conflicts in the region - the most noticeable of which was the arab-israeli conflict. Like all historical problems, great and small, this one was not resolved, but disappeared, and reappeared in a changed, different form. In this case it ceased to be a global-strategic problem and turned into a regional one. Yet, on the regional level, too, the problem has drastically changed, perhaps to the verge of disappearance.

Therefore the short history of Soviet naval presence in the Mediterranean presents a number of historical problems, each of which requires a different explanation. One explanation, relating to the global-strategic aspect, is "technological": the development of technologically more advanced weapon systems made naval deployment in this confined, relatively closed and small inner sea, unnecessary (and perhaps also dangerous) for the strategic task previously assigned to the Soviet flotilla. There is a paradox here, for the Soviet Navy continued to operate in the Mediterranean, even when the global-strategicneeds disappeared. The case is even more

interesting, for this flotilla grew larger and stronger during the time. It was maintained on almost constant size during the 1980's. In 1989, just before the end of the cold war, Soviet naval power in the Mediterranean consisted of approximately 40 ships, of which 6-10 were large principal surface combatants and 5-7 attack submarines. Most units of this flotilla were of the Black-Sea Fleet, some of the Northern Fleet. The military reason for the deployment of this force is obvious-to counter the US 6th Fleet. However, such an argument is not self-evident. The question can arise whether the initial purposes for the Soviet Mediterranean deployment were military, i.e. to counter American naval deployment, or were these political, to further Soviet influence? Looking at the history of the cold war in the region, there is a good reason to argue that it was a political motive for the naval deployment. Indeed, the US preceded the Soviet Union in using its navy in the Mediterranean for political, not military purposes. Such was the aim of the visit of USS Missouri in Istanbul in April 1946 and USS Franklin D. Roosevelt in August the same year. Could not Soviet motives be similar - to gain political influence? To argue otherwise would imply that Soviet leaders and Navy commanders ignored the clear inferiority of the Soviet naval force against the 6th Fleet and deceived themselves in pursuing a military ends.

Indeed, the historiography of Soviet relations with the Middle East, as well as contemporary accounts, perceive Soviet expanding activity in the region in political terms. For the 10 or 15 years immediately after WWII, the Soviet Union used military means to achieve political ends. Such was the support of the state of Israel in 1948, as well as the Czech arms deal with Egypt in 1955. Furthermore, Soviet military presence in the region until the mid 1960's was negligible, while political activity intensified. As for the meagre naval activity during this period, it served Soviet political aims mainly by port-visits at Middle Eastern countries – Egypt and Syria – while there is no indication as to the military value of such visits. However, the argument here is that in the late 1950's a change occured Soviet naval strategy in regards to the Mediterranean, the results of which were that political-diplomatic moves came to function as means to the military ends – in complete reverse to the previous period. The most obvious change was the shift of Soviet strategic attention from the political – the radicalization of the Arab countries of the Middle East to the military – the Mediterranean Sea itself and the growing threat posed to the USSR by the power of the US 6th Fleet. The history of the Soviet Mediterranean Flotilla is closely related to the history of the 6th Fleet.

There is a good and voluminous body of historical and strategic literature on the development of American Cold War navy, and on its ballistic missiles. The American decision to develop and deploy a 1500 mile land and sea based ballistic missile was taken in September 1955, by recommendation of the National Security Council. Four years later, in December 1959, the nuclear attack submarine *George Washington* [SSBN-598] was commissioned. Half a year later, in July 1960, the underwater launch of the *Polaris* nuclear ballistic missile system was tested.

The *George Washington*, carrying 16 *Polaris* A-1 missiles, went on its first operational patrol on November that year. In 1962, forty-one *Polaris* ballistic missiles submarines had be authorized. The USSR preceded the US in developing such system: the first Soviet submarine [Zulu class, diesel powered], configured to carry submarine-launched ballistic missiles, was commissioned already in 1956. Yet the US had the advantage, for technologically, the Polaris, using solid fuel and better guidance system was superior to the Soviet liquid-fuelled system, and of longer range. Strategically, the Polaris system submarines were deployed within striking distance of the USSR territory, while Soviet Navy could not respond in kind. American subs were deployed in the Norwegian Sea, and in the eastern Mediterranean. The Soviet Navy had to find a way to counter this particular threat, and because of technological requirements it had to be found in the same area from which the threat came. There was, therefor, a marked increase in Soviet naval activity in the Mediterranean from the late 1950's and on. If in 1956 Soviet ship-days were about 100, and in 1957 600 days, in 1958 there were about 1000, more than 4000 in 1959, over 5600 in 1960. Then decrease – only 2300 in 1961, 800 in 1962 and 600 in 1963. Passage of Soviet naval units in the Turkish Straits was on a similar pattern. From a negligible number of ships going through the straits in 1954-1956 [about ten annually] it rose to less than 30 in 1957, over 40 [combatants and auxiliary] in 1958, approximately 90 in 1959, to almost 130 in 1960. Then in 1961-1963 there was a great reduction in numbers of transit through the straits, but from 1964 onward, through the 1970's and 1980's, there was a steady increase in volume and strength of Soviet naval units going through the Turkish straits.

The key for Soviet naval presence in distant water was having access to shore bases, better still establishing Soviet shore bases in these regions. Soviet strategic decision was, it seems, to counter the threat posed by the 6th Fleet by deploying Soviet naval units is the same water used by the US. In addition to the sea-control and sea-denial missions of the Mediterranean flotilla, which were very difficult to accomplish due to the great conventional superiority of the 6th Fleet, there was the major problem of its nuclear capability. Therefore it seems Soviet strategy was to attain the capability to strike at the 6 Fleet before it can launch its missiles and bombers at the Soviet land. For this purpose Soviet ships were to even give up the principle of force-economy, even survival, of the flotilla, in order to attain the ability to strike fast, to preempt a nuclear attack. But Soviet navy in the Mediterranean suffred two serious disadvantages vis-a-vis the 6th Fleet: it did not have air arm, it did not have land bases. There arose, therefore, the acute need for port facilities for the ships and submarines, and airfields for the naval aviation. These could be had only in Albania, then still a communist country and a Soviet ally. Already in 1954 Soviet naval units conducted a port visit in Valona, but only from 1958 there was a permanent port base in Valona. This was lost, however, in spring 1962. Albania then sided with China in its dispute with the USSR, and became

an ally of the former. The use of port facilities in Valona was denied to the Soviet ships. The quest started then for another Mediterranean country, where Soviet naval land-bases could be established. Also, the loss of Valona for the Soviet use can explain the great reduction in ship-days and in traffic through the Turkish straits by Soviet naval units.

The loss of the port facilities in Valona resulted in renewed attempts to achieve independent naval presence in the Mediterranean, and hydrographic units of the Black-Sea Fleet started a preliminary survey for that purpose. However, this ability was not attained for some years to come. Egypt, then became the target of Soviet efforts to find naval land bases. But the Egyptian president, Gamal Abdul Nasser, would not grant such rights to Soviet forces. In 1961, with the breakdown of the political union with Syria, Egypt entered a new phase in its attempt to achieve uncontested leadership role in the Arab world. Egypt also attempted to reestablish its role as a major nonaligned country, tried to increase ties with China and to put relations with the US on a new basis. On the other hand, the Soviet Union was very careful in relations with Egypt. The tense relations were exposed already in 1960, but even before that Egypt received only small portion of its requested armament. In 1962 Egypt started her involvement in the war in Yemen, and her military needs grew appreciably. The source for military material – the USSR – was not so eager to fulfill Egyptian requests. Thus from 1963 the form of Soviet military aid to Egypt was a clear reflection of the political relations between the two countries. The situation changed in favour of the Soviet Union in 1964, when a crisis developed in American-Egyptian relations. The removal of Khrushchev from the Soviet leadership and the ascendancy of Kosigin and Brezhnev opened new avenues in Soviet-Egyptian relations. Soviet economic aid to Egypt increased, and with the loss of American economic aid, especially wheat, Egypt came to depend more and more on Soviet aid.

Improvement in Soviet-Egyptian relations reflected well in movement of Soviet naval units in the Mediterranean. Number of ship-days grew appreciably: from 1800 in 1964 to 3700 in 1965, 5400 in 1966, and the year later – the year of the Six Days war with Israel – to 8800 Soviet ship-days. This activity increased, gradually and steadily, to the peak of more than 20000 Soviet ship-days in 1974 and 1975, in the wake of the other Israeli-Egyptian war, of October 1973. But from this peak the numbers decrease, to about 17000 in the mid-1980's. Not all these Soviet ships came from the Black-Sea Fleet, as some came from the North Fleet, also the Indian Ocean Flotilla. From 1964 there was another pattern of Soviet naval activity – great increase of port visits in Egypt. Once agreement on this was arrived at between the two countries, Soviet ships began their visits, gradually extending their stay longer than provided for in the eagreementn. The Israeli victory in the Six Days War gave the Soviet Navy an opportunity to gain rights denied from her by Egypt until then. The Egyptian dire need for military aid, in equipment, weapons, technical and military expertise, made Egypt very susceptible

to Soviet pressure. Naval visits and services provided to Soviet ships turned, in result of the 1967 war, to be permanent Soviet naval (and air) facilities. These became Soviet bases on Egyptian soil, where they provided exclusive services to Soviet naval units, were manned by Soviet personnel, with Soviet guards at the gates controlling access, subordinate to Soviet command. Soviet naval aviation was granted rights too, and Soviet reconnaissance flights took off from these bases – over the Mediterranean, over the 6th Fleet. Soviet vessels were permanently present in Egyptian ports and harbors as follows: At Alexandria were floating workshops, floating docks, ammunition warehouses [including nuclear torpedoes] and maintenance facilities and floating hospitals. In addition, a Soviet communications base consisting of some buildings, surrounded by Soviet guards, was erected near the town. At Port Said there was another, smaller base, with installations similar to those at Alexandria. At Mersa Matruh construction work was done and Soviet vessels anchored very often. Soviets ships anchored in the Gulf of Sollum, but there were no port facilities. Several hundred Soviet naval personnel operated in those Soviet floating facilities. In addition, Soviet naval aviation aircrafts operated from three Egyptian Airbases. About 22 aircrafts, mainly TU-16s, AN-12s and four IL-38s. These aircraft carried out electronic-reconnaissance missions from Cairo West, Mersa Matruth and Aswan Airbases over the Sixth Fleet, identifying themselves as Egyptian aircraft. In some cases the targets were I.D.F. radio electronic and radar installations.

This activity of Soviet Mediterranean flotilla had a strategic mission – to counter the strategic threat posed by the 6th Fleet. This was a supreme strategic interest of the Soviet Union, and this was the source for Soviet military aid to Egypt in the 1960's and 1970's. Let me repeat was said before – the political interest sprung from this strategic military need. The same strategic interest dictated Soviet overall behavior: it was defensive, and aim at avoiding military clash with American and NATO forces. This interest, then, dictated Soviet behavior in the Egyptian-Israeli conflict. Soviet policy was to prevent the escalation of the Egyptian-Israeli conflict into a superpower military confrontation. This neccesitated strengthening Egypt and defending Egypt against Israeli superiority, lest another war breaks, with increased danger of superpower active involvement. Thus Soviet support of Egypt was, in reality, aimed not to help Egypt achieve its military objectives, but preserving Soviet naval bases, ensuring continuing activity of the Mediterranean flotilla.

The improvement and increase of Soviet technical ability and the devolopment of the Soviet Navy changed this strategy. When Soviet Mediterranean flotilla achieved ability to conduct operations independent of land bases, there was no need anymore to support Egypt. The introduction into the Mediterranean of higher class ships, with longer range, addition of auxiliaries, made the Mediterranean flotilla independent. But this also made this flotilla superfluous. Development of higher class submarine launched ballistic missiles, both by the US and the USSR, transferred the contested waters from the Mediterranean to the open deep oceans. The essence of the strategic threat changed, and with it the structure, composition and operations of the Soviet Mediterranean naval force.

ATTUALITÀ POLITICA E STRATEGICA DEL POTERE MARITTIMO NEL MEDITERRANEO

GIORGIO GIORGERINI

Potere Marittimo e Potere Navale

La presentazione della relazione *Attualità politica e strategica del Potere Marittimo nel Mediterraneo* ha luogo in chiusura dei lavori di questo Convegno internazionale che ha visto per tre giorni un denso succedersi di autorevoli interventi su importanti eventi storici che hanno avuto nel Mediterraneo la loro sede. Mi sia permesso osservare, che salvo alcune poche eccezioni, gli argomenti portati all'attenzione dei partecipanti hanno avuto più a che fare coll'impiego in pace e in guerra delle marine militari che non col Potere Marittimo e il suo esercizio. Insomma si è preferito trattare di Potere Navale e delle sue manifestazioni anziché di Potere Marittimo: sono due concetti ben diversi e distinti. Questa differenza risulta forse più evidente nella terminologia anglo-sassone: il *sea power* è infatti concezione e realtà diversa dal *naval power*. Quest'ultimo è una parte del primo e generato da questo come uno dei suoi elementi fondamentali assieme ad altri di natura politica, diplomatica, socioeconomica. Il Potere Navale è solo uno degli aspetti dell'esercizio del Potere Marittimo, se si vuole anche il più importante, ma sempre e solo uno fra altri elementi costitutivi del *sea power*. Il Potere Navale si riferisce solo alla consistenza, all'organizzazione, alla struttura e all'impiego dello strumento militare marittimo di un paese. Il Potere Marittimo è un principio politico-strategico globale, anzitutto di carattere geopolitico, che si concretizza all'atto della sua messa in esercizio in un disegno strategico globale, prodotto sinergico di tutte le capacità di un paese rivolte alla tutela e allo sviluppo degli interessi di questo sul mare e al di là del mare.

Qui a Venezia molto si è parlato di eventi bellici marittimi e di impiego delle marine militari: contributi di eccezionale importanza, ma si è in certo qual modo trascurato l'aspetto delle contrastanti realtà geopolitiche e geostrategiche del Mediterraneo e delle particolarità che il Mediterraneo ha sempre imposto a qualsiasi forma di esercizio di Potere Marittimo.

Caratteristiche geopolitiche e geostrategiche del Potere Marittimo nel Mediterraneo

Testimonianze storiche e attuali, anche i contenuti di questo Convegno ne possono essere una prova, ci dicono che chi controlla il Mediterraneo o anche solo parti di esso, influenza e non poco le vicende dell'intera corona geografica che gravita

sul Mediterraneo: dall'Europa occidentale al Maghreb, dalle regioni danubiano-balcaniche al Vicino Oriente, dai territori caucasici, anatolici e mesopotamici sino al Mare Arabico, dal Medio Oriente sino al Corno d'Africa e all'Oceano Indiano.

L'esercizio del Potere Marittimo in questo nostro mare, così come altrove, è un fatto di geopolitica e di geôstrategia. La Geopolitica riquarda la geografia politica applicata ai problemi internazionali, la Geostrategia si riferisce alla teoria dell'azione nello spazio geografico. La Geopolitica può solo indicare una possibilità di scelta, ma non assicurare che essa sarà fatta. Diverso è il discorso per quanto riguarda la Geostrategia. Se una scelta è stata fatta, allora occorre procedere a formulare una teoria dell'azione da svolgere per ottenere i risultati che questa scelta si è imposta. Cioè occorre formulare una strategia. La Geostrategia deve influenzare i limiti, le possibilità, la validità di una strategia applicata in un determinato spazio geografico.

Per esempio una strategia valida in un ambiente continentale non è detto possa essere altrettanto valida in un ambiente marittimo o viceversa. In questo momento ciò è molto importante essendo in presenza di una sorta di *consociativismo* internazionale che attraverso accordi e organismi plurinazionali di diversa natura si è dato l'autorità di intervenire e interferire anche nelle crisi interne dei paesi quando siano ritenuti a rischio il rispetto delle regole e dell'ordine riconosciuti dalla comunità internazionale. Sino a ora questo si è dimostrato sopratutto vero dove e quando fossero a repentaglio interessi diretti di grandi potenze: altrove, convenienze di varia natura hanno fatto preferire il non intervento. Tutto ciò è però avvenuto, almeno dal 1989 in poi, anche senza tenere molto conto di molte implicazioni locali e proprie di un'area e ciò può spiegare almeno in parte i deludenti risultati ottenuti in Somalia e nella drammatica successione di indecisioni nei conflitti dell'area croato-bosniaca.

Questi rilievi assumono un valore ancora superiore quando si tratta di esercizio di Potere Marittimo, con le sue attinenze geopolitiche e geostrategiche, in quello che è ormai conosciuto come *Mediterraneo allargato*, non certo avaro di aree critiche.

Il Mediterraneo è stato visto dai geografi, dai geopolitici, dagli strateghi in diversi modi, anche come un'immensa pianura liquida, circondata in buona parte da montagne e alture, punto d'origine di civiltà, commerci, culture e scontri per il suo dominio, compartimentata dalle cinque penisole che vi si affacciano: Turchia, Balcani, Italia, Spagna, Maghreb. Si hanno così alcuni bacini ristretti che nel corso della storia hanno avuto diversa importanza. Il Mar Nero è uno di questi e oggi riscopre – dopo essere stato una sorta di lago russo-sovietico –, con la sua libera riapertura alle acque mediterranee, una nuova importanza sia economica sia strategica testimoniata dalla "Dichiarazione di cooperazione economica del Mar Nero" del 3 febbraio 1992 sottoscritta da Turchia, Ucraina, Russia, Azerbaigian, Armenia, Bulgaria, Georgia, Moldavia, Romania e che riconosce nei fatti un ruolo di primo piano alla Turchia.

La Turchia che attende da tempo la sua associazione all'Unione Europea, ha però ora una dose di imprevedibilità dopo l'accesso al governo del partito fondamentalista islamico lontano dalla concezione laico-kemalista dello Stato e dal rapporto di identità coll'Occidente europeo, nonché per la questione curda che l'Unione Europea vorrebbe vedere risolta prima di dare luce verde all'ingresso di Ankara in Europa, ma che ha in sé l'innesco di una crisi più grave per le delicate e pericolose interconnessioni che il problema ha con i confinanti Iran e Iraq. Senza contare le conseguenze dell'influenza che la Turchia ha acquisito verso l'Azerbaigian e il Turkmenistan, regioni orfane della scomparsa Unione Sovietica. Tutto ciò non può non influire sul settore sud-orientale della NATO, sulla situazione del Medio Oriente e anche sull'area dell'Egeo.

L'arcipelago dell'Egeo ha una importanza strategica fondamentale, ma la storia dimostra che è imperativo che il suo controllo sia omogeneo, altrimenti risulta solo fonte di contrasti e di lotte. Il confronto continuo in questa area fra Grecia e Turchia, coll'annesso problema di Cipro, potrebbe essere credibilmente risolto solo in chiave europea, qualora Ankara entrasse a pieno titolo nell'Unione Europea: molto dipenderà dall'indirizzo della nuova politica turca che potrebbe allontanarsi dall'Europa — per privilegiare nuovi rapporti e collaborazione con paesi islamici.

Il tratto di mare compreso fra la Sicilia e la Tunisia, delimitato a ovest dalla congiungente Bona-Trapani e a est da quella Tripoli-Siracusa, corrisponde geologicamente alla giunzione fra la Sicilia e l'Africa. È per questo che i suoi fondali sono bassi e perciò pescosi, ed è punteggiato da piccole isole, parte raccolte sotto la costa siciliana, altre sotto quella Tunisina, altre ancora in mare aperto come Malta, Pantelleria, Lampedusa, Linosa, Gozo. Quest'area ha sempre avuto una fondamentale importanza strategica: non solo perché costituisce un *ponte* fra l'Europa e l'Africa, ma sopratutto per il fatto che il suo controllo consente di compartimentare l'intero bacino in due settori ben netti: il Mediterraneo occidentale e quello orientale. Questa zona di mare ha un'importanza essenziale perché consente, attraverso di esso, di congiungere i "passi" di Gibilterra e Suez e il punto obbligato è il Canale di Sicilia. Chi controlla questo può intercettare, interrompere o disturbare tutto il traffico da est a ovest e viceversa. L'isola di Malta ha una posizione centrale rispetto al Canale di Sicilia e all'intero bacino, ma per le sue limitate dimensioni non è sufficiente ad assicurarne il controllo, però è sufficiente a negarlo a chi possiede solo una delle due sponde continentali. Malta è oggi indipendente e neutra e ha un accordo di sicurezza militare coll'Italia, ma questo, agli effetti strategici, non significa molto. Il controllo del Canale di Sicilia e del Mediterraneo centrale appare un compito esclusivo dell'Italia, che oggigiorno e per il prevedibile futuro potrebbe risultare anche agevole se non fosse per le incertezze e le instabilità che regnano e continueranno a regnare sulla sponda opposta mediterranea — anche se paesi dirimpettai risultano *partners* commerciali di prima grandezza —, da dove è facile insidiare le comunicazioni marittime con azioni di guerriglia navale, sopratutto

attraverso il minamento delle acque, incursioni occulte su punti sensibili dei litorali, infiltrazione di elementi indesiderabili. Va tenuto anche presente che il compito dell'Italia non si può esaurire nel controllo del Mediterraneo centrale e del Canale, ma esso va ben oltre, dove trovano sede i suoi interessi, coprendo tutto il bacino mediterraneo e ben al di là di questo sino all'Oceano Indiano e al Mare Arabico.

Il tratto estremo del Mediterraneo occidentale costituisce un altro ponte fra Nord e Sud. Limitato a ovest dallo stretto di Gibilterra e a est da una linea che va da Cabo de la Nao ad Algeri costituisce un fondamentale collegamento fra l'Europa e l'Africa. Esso controlla sopratutto il passaggio più importante: quello che dal Mediterraneo porta all'Atlantico e in questa funzione può essere di rilievo l'assetto pacifico delle coste regionali del Maghreb, che invece suscita perplessità e preoccupazioni per le vicende dell'Algeria e per la stabilità dell'intera area. Una volta il controllo di quest'area era esercitato dalla Marina britannica, compito poi passato a quella americana. Tuttavia anche la presenza della Marina degli Stati Uniti si è già ridotta e potrebbe ridursi ancora, facendo cadere tutta la responsabilità sulla Marina spagnuola che si suppone non potrebbe addossarsi l'intero onere. A ovviare questo rischio è giunto l'accordo nell'ambito europeo per la costituzione dell'Euromarfor, struttura operativa a cui partecipano le Marine francese, italiana, spagnuola e portoghese, la cui operatività, oltre a coprire l'intero bacino mediterraneo, si esplica in particolare modo nell'area occidentale e centrale di questo nostro mare.

L'assetto difensivo dell'Unione Europea deriva anche dal sistema di sicurezza dell'importante grande area tirrenica. Infatti quest'area che comprende il Mare di Alboran, il Mare di Provenza, il Mar Ligure, il Mare di Sardegna e il Mar Tirreno, è sempre stata contesa dai popoli rivieraschi. Nessuno, salvo l'antica Roma, è mai riuscito a dominarla interamente. Oggi esso potrebbe diventare, senza difficoltà, il mare interno di un'Europa unita con coste altamente popolate, ottimi porti da cui si dipartono verso l'interno vitali linee terrestri di comunicazione. Avere per l'Europa l'indiscusso controllo, della regione tirrenica significa avere la piena padronanza, un vero *command of the sea*, delle linee di traffico dall'Atlantico all'Europa occidentale.

Continuando nella raffigurazione del Mediterraneo come una "pianura liquida", si rileva che in essa si apre una specie di "autostrada" che da sud punta dritta al cuore dell'Europa centrale: il Mare Adriatico. Spiagge basse sul versante italiano; costa frastagliata, isole montagnose sovrastate sul continente dalle creste delle Alpi dinariche; sul versante orientale. Impossibile dominare l'Adriatico dalla costa italiana, possibile invece da quella balcanica. A sud la porta d'accesso è rappresentata dalla strozzatura del Canale d'Otranto: questo può essere controllato occupandone le posizioni interfacciate di Otranto e di Valona. Per un quarantennio è stato un bacino strategicamente sterilizzato: dalla frantumazione del vecchio Stato jugoslavo, come è stato dimostrato dai fatti, può diventare facilmente sede di turbamenti politico-militari e conseguenti crisi di difficile contenimento.

Una riflessione più generale porta a rilevare che il Mediterraneo era anche prima un bacino affollato di nazioni rivierasche e i contrasti certo già non mancavano: ora il numero è aumentato coll'apparizione di nuove entità sorte dalla disgregazione di architetture precedenti: si pensi alla nazionalista Croazia che si è affacciata su un lungo e importante tratto dell'Adriatico tra i più limitati affacci marini della Slovenia e della Serbia-Montenegro, fatto che nel tempo potrebbe anche arrivare a riproporre una qualche nuova questione adriatica. Si pensi all'Ucraina, sul Mar Nero, che in avvenire potrebbe vantare un eventuale interesse per una presenza mediterranea più di quanto non potrebbe farlo la nuova Russia e forse in concorrenza con questa.

Annesso all'Adriatico è il Mare Jonio che se poco può rappresentare dal punto di vista economico, molto significa invece da quello strategico offrendo ampio spazio di manovra per coprire o prendere di fianco, a seconda dei casi, le rotte che congiungono Suez e Gibilterra, nonché quelle che provengono dall'Egeo e dal Mar Nero. La posizione delle isole jonie è fondamentale per il suo controllo a fronte dell'unica vera base navale presente in questo mare, che è quella di Taranto, che non a caso è divenuta la base principale della Marina italiana.

Coll'esclusione delle repubbliche della vecchia Jugoslavia – fra cui dovrebbe fare eccezione la Slovenia –, dell'Albania e, per il momento anche della Turchia, tutti gli altri Paesi che si affacciano da Nord sul Mediterraneo appartengono alla Unione Europea che costituisce di per sé, una nuova regione geopolitica. Il nocciolo duro dell'Unione è situato certamente nell'Europa centro-occidentale e questo, dalla riunificazione tedesca in poi, implica una visione di prospettiva geopolitica e strategica, specie da parte della Germania, diversa da quella dei Paesi rivieraschi. Gli interessi *mitteleuropei* si sono sempre rivolti verso la penisola balcanica fino a giungere alla Turchia e perfino a Damasco e oltre. Poiché l'Unione Europea, anche godendo già di un elevato grado di cooperazione e di integrazione economica, non ha ancora una politica estera e una politica militare comuni, pur essendo queste degli auspicati prossimi obiettivi, ne consegue che l'interesse verso i Paesi balcanici e del Levante viene perseguito spesso non secondo indirizzi e scelte unitarie, bensì ancora secondo calcoli nazionali.

Dopo la fine della Guerra Fredda, la Germania è penetrata in profondità nell'Europa orientale e balcanica, appoggiando anche il disfacimento della repubblica Federativa di Jugoslavia e la costituzione di repubbliche indipendenti, specie di quelle di Croazia e di Slovenia. Ragioni di ordine storico, quale l'antica appartenenza all'Impero asburgico, ma anche di ordine geografico, economico e strategico attragono i Paesi della delicata regione balcanica verso il Centro Europa, verso Vienna e Berlino. E l'Austria e la Germania non sono insensibili a questi richiami, che facilitano la penetrazione sino alla Turchia, che è stata a lungo nell'orbita tedesca e che appare ora tornarvi, sino al Levante mediterraneo e al Medio Oriente. Non solo vi è quindi nella Germania una geopolitica est-europea e balcanica, ma

anche una che investe il Vicino e Medio Oriente con evidente influenza e presenza nella grande area del *Mediterraneo allargato*.

Per l'Italia non si tratta di contrastare o di competere coll'indirizzo germanico né di imitarlo con scelte continentalistiche che contraddirebbero la sua naturale specificità marittima. Si tratta invece di crearsi quello spazio politico-economico e di sicurezza militare, caratterizzato appunto dalla specificità marittima e mediterranea dell'Italia, che possa consentire a Roma di influire e padroneggiare quella che un giorno potrà essere la politica mediterranea e marittima dell'Unione Europea. Se l'Italia non provvederà a questo, rischia che le scelte e le decisioni in proposito siano prese da Paesi che, se pur sempre *partners* europei, mediterranei non sono. Scelta da evitare è certo quella di una *continentalizzazione* diretta verso il centro-est europeo, che sembra essere prediletta da alcuni ambienti dirigenti, che snaturerebbe interessi e vocazioni propri del Paese.

Per evitare un destino di *mitteleuropeizzazione* che renderebbe l'Italia ancillare sotto ogni aspetto alla Germania, e per migliorare invece la sua posizione geostrategica e consolidare il suo grado di Potere Marittimo, al di là della volontà politica, l'Italia ha poche carte favorevoli: una di queste è la riscoperta della contiguità e della conoscenza reciproca con gli altri Paesi mediterranei di diversa civiltà, rifacendosi e aggiornando gli aspetti del Potere Marittimo delle nostre antiche Repubbliche marinare, in particolare quelli delle repubbliche di Genova e di Venezia. Seguono poi l'Albania e l'utilizzazione del porto di Trieste, una rivitalizzazione della propria marina mercantile nell'insieme dei suoi traffici marittimi e del suo sviluppo economico, uno strumento militare marittimo integrato in una organizzazione militare interforze che le possa consentire immediatezza d'intervento e reazione in ogni punto dell'*area allargata* del Mediterraneo.

L'Albania è una preziosa testa di ponte nella penisola balcanica e da essa — insieme a Otranto dall'altra sponda — si controlla l'accesso adriatico-mediterraneo: una presenza sul suo territorio — come è stato sperimentato nel recente passato per ragioni umanitarie — e una cooperazione politico-strategica con essa consentirebbero di far sentire influenza sino alle coste del Mar Nero e di conferire sicurezza all'intero Adriatico.

Trieste è più vicina a Budapest che a Roma: è stata per anni il porto naturale dell'Europa centro-orientale, la via d'accesso mercantile e culturale specie verso la pianura ungherese, e potrebbe tornarlo nel quadro di una nuova situazione adriatica, dove l'Italia possa svolgere una funzione di preminenza e di garanzia di sicurezza specie a fronte di turbolenze e aspirazioni neonazionaliste, anche militari, da parte di nuove sovranità nazionali comparse sulla sponda opposta settentrionale dell'Adriatico.

Un rinnovato sviluppo della marina mercantile e una sua crescente presenza nei volumi di traffico marittimo da e per l'Italia e da e per il Mediterraneo, darebbe crescente sostanza alla specificità marittima italiana, con influenza su un ampio spettro di attività economiche anche in un'unificante ottica europea. Combinato

tutto questo con una componente navale dello strumento militare integrato, a tecnologia avanzata e numericamente rispondente all'ampiezza dei ruoli e delle funzioni che l'Italia desidera ricoprire, essa presenterà un conglomerato geopolitico, geostrategico ed economico degno di chi vuole aspirare a essere una *media* – e dico anche piccola – *potenza regionale con interessi globali*. Porterà in Europa un forte elemento di marittimità mediterranea, vitale sia per l'Unione sia per l'Italia stessa, assieme a elementi fondamentali per la creazione e l'esercizio di un Potere Marittimo, parzialmente nazionale, ma sopratutto di comunità o di coalizione.

Aspetti geopolitici e geostrategici dell'area "allargata" del Mediterraneo

Motivi e realtà di carattere economico, politico e strategico, ma anche geografico e geopolitico, inducono a dover considerare l'area mediorientale e del Corno d'Africa come facente parte della regione geopolitica del Mediterraneo. Questa vasta regione salda infatti il nostro mare alla grande area marittima del Golfo Persico e dell'Oceano Indiano che va dalle coste orientali africane sino alle propaggini del subcontinente indiano e a quelle del sud-est asiatico.

Il Levante e il Medio Oriente incidenti sul Mediterraneo, sono da sempre il punto di concentrazione delle linee di flusso culturali, sociali, economiche provenienti da tre continenti e luogo di scontro ogni volta che una di loro, o tutte insieme, cercavano di espandersi nelle aree adiacenti. Lo scontro/incontro di queste diversità ha fatto sì che l'area abbia sempre rappresentato la zona più turbolenta del bacino allargato. Solo quando un impero – romano o arabo o turco o britannico – riusciva a controllare le ali dell'area fu possibile un certo grado di stabilità.

Le situazioni di instabilità nel Levante e nel Medio Oriente sono note e continuano a persistere, anzi aprendo nuovi scenari di crisi dagli esiti imprevedibili. Poiché le relazioni nel Vicino e Medio Oriente sono fortemente caratterizzate dall'uso e dalla consistenza della potenza militare, le frontiere hanno caratteristiche strategiche. Per i vari Paesi si tratta, in definitiva, di possedere frontiere sicure e/o di occupare territori che aumentino la loro sicurezza.

Come già accennato il Levante mediterraneo e il Medio Oriente, attraverso il Canale di Suez e il Mar Rosso, portano il nostro mare a diretto contatto con la grande estensione dell'Oceano Indiano che collega la vasta regione dell'Asia sud-orientale a forte rappresentanza mussulmana all'area del Golfo e del Corno d'Africa anch'essa a forte presenza islamica. Questo aspetto, senza esagerare in sopravvalutazioni, va tenuto ben presente, ma ancor di più occorre per il futuro ponderare una realtà già viva: tutta l'area del sud-est asiatico, coll'aggiunta della Cina, rappresenta oggi la regione a più forte tasso di espansione e di sviluppo economico, nonché il punto di massima concentrazione di spese militari, incluse quelle per armamenti nucleari dove India e Pakistan, più Cina e Iran ai due estremi geografici della zona, guidano la rincorsa al deterrente atomico. Le inter connessioni tra il Mediterraneo, il subcontinente indiano e l'Asia del sud-est non potranno fare a meno di intensificarsi e non sempre sotto un segno positivo, dando luogo a

nuove attrazioni geopolitiche, a probabili situazioni di frizioni e di confronto economico, e quindi strategico, tutti scenari in cui l'esercizio del Potere Marittimo non potrà non essere una delle manifestazioni di maggiore rilievo anche in considerazione dello sviluppo che stanno imprimendo quei Paesi alla loro presenza marittima. La cerniera di congiunzione tra l'area mediterranea e quella orientale dell'Oceano Indiano, come è detto, è costituita dalla regione del Corno d'Africa e del Medio Oriente.

La fascia centrale del continente africano, di cui il Corno d'Africa rappresenta il lato orientale, è a elevato tasso di criticità politico, etnico o addirittura tribale, religioso, esistenziale. Sudan, Somalia, Ruanda, Burundi, Liberia hanno guerre e guerriglie in casa, mentre appena al di sotto della soglia di stato di guerra in atto sono altri Paesi della regione, ma con gravi problemi interni di organizzazione civile se non addirittura di sopravvivenza. Dopo le deludenti esperienze d'intervento – per tutte valga l'operazione Onu in Somalia – gli stati di crisi della regione sono stati fatti cadere nel dimenticatoio: nell'ambito delle organizzazioni internazionali, siano esse l'Onu o la Nato o altre, i maggiori associati hanno deciso di ignorare le vicende critiche dell'Africa centrale, sia nel suo versante occidentale che in quello orientale.

L'Africa "nera", almeno per il momento e per il futuro, non rappresenta un interesse preminente per gli interessi del mondo più avanzato: meglio ignorare. Questo però non significa che il Corno d'Africa non continui a rivestire un'importanza fondamentale per l'Europa. Le possibilità francesi e italiane nella regione possono essere notevoli: a esempio, un ritorno dell'Italia, sotto diverse forme di cooperazione e di presenza, in Eritrea, in Somalia e in Etiopia sarebbe di estrema utilità ai fini geopolitici e geostrategici degli interessi dell'Europa, specie nell'ottica di un nuovo futuro assetto, quasi di certo tribolato, dell'ampia area medio orientale e dell'Oceano Indiano.

Una iniziativa di questo tipo, dettata da obiettive e reciproche ragioni geopolitiche e geostrategiche, può assumere immediata concretezza con un possibile esercizio di *sea power* realizzando quella forma di strategia marittima oggi sintetizzata nel principio del *In avanti e in anticipo...dal mare*, mutuata dalla più ampia concezione americana del *Forward...from the sea* generata dalla rielaborazione post-bipolare della *maritime strategy*.

Le condizioni di stabilità e di pacifica convivenza in quest'area africana, sarebbero importanti e influenti anche su tutta la fascia del Nord Africa mediterraneo, sensibile a tensioni e integralismi che si pongano al suo confine meridionale. Proprio il Nord Africa – dall'Egitto al Marocco – ha una criticità di rapporti all'interno della completa e vasta realtà araba e mussulmana, dando luogo a imprevedibilità e instabilità di regimi. Da un punto di vista geopolitico le posizioni cardinali del Nord Africa sono quelle dell'Egitto – cerniera di congiungimento tra il Levante, il Medio Oriente, il Nord Africa e l'Oceano Indiano –, della Tunisia – punto di controllo del Canale di Sicilia –, e del Marocco – cerniera del passaggio tra

il Mediterraneo e l'Atlantico. Si aggiungono altri due punti geostrategicamente vitali per l'Europa in fatto di rifornimenti energetici: la Libia e l'Algeria. L'integralismo islamico imperversa in quest'ultimo Paese ponendo a rischio la sua stabilità e credibilità, ma lo stesso fenomeno ha messo radici in Egitto, minaccia la stessa Libia e la Tunisia e di conseguenza mette a rischio il Marocco. È una specie di mina vagante che può mettere a fuoco l'intera Africa mediterranea, venendo a rappresentare per l'Europa un arduo problema di sicurezza e forse anche di difesa, specie se si saldasse ad analoghe situazioni nel Levante mediterraneo, nel Medio Oriente, in alcune delle repubbliche islamiche ex sovietiche che insistono anche geograficamente su Paesi islamici e non, che si affacciano sull'Indiano. Tutto questo senza contare l'insieme delle complesse e difficili condizioni in cui versano il Vicino e Medio Oriente.

L'analisi geopolitica induce a concludere che il Mediterraneo, anche in questa giovane era del post-bipolarismo, costituisce un'area essenziale e delicata per lo sviluppo delle relazioni internazionali e per gli interessi di buona parte del mondo. Facile ponte, come abbiamo visto, fra l'Europa, il Levante, il Nord Africa, il Medio Oriente e l'Oceano Indiano, domani potrebbe assumere una ancora maggiore rilevanza come regione meridionale della federazione dell'Unione Europea i cui interessi non trovano spazio solo nell'area continentale eurasiatica, ma si proiettano anche verso sud, ben oltre il Mediterraneo.

In questo scenario un grande ruolo competerebbe, già sin d'ora, all'Italia, posta al centro di questo antico mare, a garanzia degli interessi europei. Essa potrebbe svolgere un importante ruolo europeo concentrando il suo interesse e la sua influenza verso le zone di suo maggiore interesse che vanno dall'Adriatico – l'Albania – all'Africa mediterranea, al Corno d'Africa, alla regione del Golfo, ad alcuni Paesi del sud-est asiatico, avviandovi iniziative di cooperazione economica e politica, di traffici commerciali, di presenza di garanzia e di sicurezza, attuando un vero esercizio di *sea power* in tempo di pace.

Il Mediterraneo come teatro d'esercizio del Potere Marittimo

Si è considerato come il Mediterraneo non sia un'entità geopolitica e geostrategica a sè stante, ma anzi come esso non sia mai stato estraneo ad accadimenti avvenuti anche a grande distanza geografica da esso. Modifiche o crisi di relazioni nell'Europa centrale o orientale o occidentale sono tutt'altro che ininfluenti sul Mediterraneo, per non parlare di turbamenti nei Balcani, nell'area caucasico-anatolica, nel Vicino e Medio Oriente sino ai limiti del subcontinente indiano, per giungere sino a quella linea poco al di sopra dell'Equatore che taglia il continente africano fra la Somalia e il Senegal.

Bisogna riconoscere che sino al 1989 la situazione nel Mediterraneo, come quella del mondo intero, pur con tutte le sue crisi e tensioni, era molto più chiara, stabile e definita di quanto non sia oggi. Il termine della Guerra Fredda e del

bipolarismo ci ha portato uno stato permanente di crisi: fervono guerre e guerriglie, si moltiplicano tensioni e crisi tra Paesi o all'interno stesso di questi; le politiche sono contraddittorie: si va da necessarie spinte comunitarie e associative ad atroci conflitti tra nazionalità, interessi ed etnie diverse, a un crescendo di estremismi religiosi violenti, a una progressiva invadenza delle organizzazioni criminali a struttura internazionale. Però intanto le economie divengono sempre più interdipendenti e tendono a innovarsi in un quadro di globalizzazione dei mercati.

Il Mediterraneo è al centro di questo quadro. Sino a pochi anni addietro esso era un bacino controllato e pressoché saturato dal dispositivo aeronavale della Nato; relativamente contrastato dalla presenza della squadra navale sovietica che era più strumento di presenza politico-strategica che non minaccia reale alla sicurezza marittima e navale alleata. Questa condizione di sicurezza marittima della Nato, estesasi anche all'interno del nucleo europeo con iniziative di integrazione di forze di diverse nazioni alleate, esiste ancora oggi ed eccellente prova ne è stata data in questi ultimi anni e sino ad ancora poche settimane or sono con la missione in Adriatico volta a imporre la misura di *embargo* decretata dall'Onu nei confronti dei conflitti interni al territorio dell'ex Jugoslavia.

Si pone oggi un problema di sicurezza e di mantenimento dell'ordine internazionale nel Mediterraneo. La via sembra essere quella moderatrice condotta da varie organizzazioni internazionali quali l'ONU e l'OSCE, quest'ultima succeduta, con lo stesso deludente risultato, alla precedente Csce, ma le esperienze condotte sino a questo momento non incoraggiano molto in questa direzione. A più riprese si è parlato e si parla di un sistema di sicurezza collettiva nel Mediterraneo capace di prevenire turbamenti e crisi, oppure di una regolamentazione internazionale dell'uso militare di queste acque. Ho sempre confessato il mio scetticismo in proposito: in quest'area si concentrano troppi e differenti focolai di crisi, vecchi e nuovi, ed essa è troppo sensibile a turbolenze anche geograficamente lontane. Anche animati dalla migliore speranza per l'avvenire non si può cancellare una certa dose di scetticismo verso la durata nel lungo termine di accordi raggiunti o in via di discussione per risolvere crisi annose e recenti. Siamo ad esempio certi che gli accordi di Dayton che hanno posto fine al conflitto in Bosnia dureranno nel medio-lungo periodo senza che il mosaico balcanico non dia ancora preoccupazioni alla comunità internazionale? E siamo davvero convinti che l'auspicato accordo fra lo Stato d'Israele e l'entità autonoma della Palestina, e quindi con tutti i Paesi dell'area, assicurerà finalmente al Medio Oriente la tanto ricercata pace e l'auspicata stabilità a fronte anche ad altri focolai di crisi?

In quanto alla messa in atto di misure internazionali di sicurezza e di confidenza quali possono essere già quelle presenti nell'ambito degli accordi per la *Partenership for peace*, hanno certo una loro validità sul piano dell'informazione, della conoscenza reciproca, di un certo grado di saltuaria cooperazione militare, ma ci sono dubbi che siano iniziative che possano ovviare all'insorgere di crisi mosse da motivi e radici spesso antiche e profonde.

Il problema della sicurezza nel Mediterraneo è un soggetto ideale di esercizio di Potere Marittimo in una situazione dove, assieme a possibili accordi e strumenti politico-diplomatici — che valgono per quello che sono sempre valsi nella storia —, a una vivace dinamica economica, sia manifestata la predisposizione e l'esercizio di strumenti di dissuasione e di intervento preventivo e repressivo che, nel Mediterraneo non possono che avere una prevalente connotazione marittima. Strumenti generati da forti alleanze e unioni sul piano della difesa dei medesimi interessi al di là della retorica della difesa della pace e dei diritti che sino a ora ha dato prova di funzionare a seconda dei Paesi e degl iinteressi coinvolti. La domanda che si pone è dunque quali aspetti può avere oggi il Potere Marittimo, se gli elementi per il suo esercizio e la sua influenza sugli avvenimenti sono ancora quelli esposti poco più di un secolo fa, a cominciare da Alfred T. Mahan, oppure se essi si sono modificati di fronte alle nuove realtà di crisi e sopratutto alla ritrovata influenza della geopolitica e della geostrategia sulle attuali relazioni internazionali.

Il Potere Marittimo di oggi

È scontato che i partecipanti a questo nostro Convegno ben conoscono la storia e la dottrina del Potere Marittimo. D'altra parte i limiti di tempo e spazio impedirebbero di ripercorrere esaurientemente il pensiero dei grandi teorici navali quali Mahan, Corbett, Callwell, Richmond, Castex, Buonamico, Brodie, Bernotti e altri ancora.

La teoria del Potere Marittimo è rimasta dunque inalterata nel tempo? Fondamentalmente la risposta è affermativa, sono i suoi aspetti e metodi di attuazione che si sono modificati adeguandosi ai tempi e allo sviluppo e ampliando l'insieme degli interessi e delle situazioni determinanti l'esercizio del Potere Marittimo. Il nuovo genere di rapporti economici, la nuova condotta delle relazioni internazionali, i mutamenti nei traffici, l'impatto delle tecnologie sull'insieme della natura e delle caratteristiche dell'esercizio del Potere Navale sono parte dei mutamenti di condizione degli elementi fondamentali del Potere Marittimo.

Oltre un secolo fa, Alfred T. Mahan identificò in sei punti gli elementi costitutivi del Potere Marittimo: *posizione geografica; conformazione fisica, risorse e clima; estensione territoriale; intensità demografica; carattere della popolazione; natura del governo.* Come si vede, non è citata alcuna componente militare, ma essa è conseguenza naturale della coesistenza armonica dei predetti elementi volti al conseguimento di determinati obiettivi politico-strategico-economici. Gli effetti militari del Potere Marittimo sono sempre stati sintetizzati in un solo significato: *usare il mare, in pace come in guerra, nel proprio interesse; il che in guerra implica la capacità di negare al nemico un uso analogo.*

Nel più grande conflitto di tutti i tempi, nella seconda guerra mondiale, l'influenza del Potere Marittimo sui suoi esiti fu tale che il maresciallo Bernard Montgomery, condottiero di armate terrestri, affermò: *Sin dal giorno in cui il primo uomo*

cominciò a usare del mare, la grande lezione della storia è stata che quando il nemico ha scelto la strategia continentale è stato alla fine sconfitto...La seconda guerra mondiale fu fondamentalmente una lotta per il controllo dei maggiori mari e oceani e per il controllo delle linee marittime di comunicazione e fino a quando noi non vincemmo questa lotta non potemmo realizzare i nostri piani per vincere la guerra.

Ma dietro a un'affermazione del genere quali altri coinvolgimenti di capacità, risorse e interessi ci sono per arrivare a costruire un Potere Marittimo che è un principio politico-strategico globale? Negli anni Sessanta l'ammiraglio C.W. Nimitz e il professor E.B. Potter aggiornarono la definizione del *sea power* sulla base delle esperienze di una guerra mondiale e di circa un quindicennio di Guerra Fredda, periodo caratterizzato anche dall'avvento di una rivoluzione tecnologica rappresentata in primo luogo dallo sviluppo dell'energia nucleare e della missilistica. Essi stabilirono che: *Il termine di potere marittimo coinvolge tutti quegli elementi che rendono possibile a una Nazione di proiettare la sua forza militare in direzione del mare e di proiettarla e mantenerla quindi al di là dei mari. Gli elementi del potere marittimo non sono solo limitati ai mezzi, quali le navi da combattimento, le armi, il personale addestrato, ma includono le infrastrutture costiere, le basi ben situate, il commercio marittimo e un vantaggioso allineamento internazionale. La capacità di una Nazione di esercitare il potere marittimo dipende inoltre dal carattere e dal numero della sua popolazione, dalla qualità del suo governo, dal buono stato di salute della sua economia, dalla sua efficienza industriale, dallo sviluppo delle comunicazioni interne, dalla qualità e dal numero dei suoi porti, dall'estensione delle sue coste, dalla sua collocazione geografica rispetto alle linee marittime di comunicazione.*

Il contenuto della definizione mantiene la sua validità anche se dobbiamo tenere presente che ogni dottrina nasce in un determinato contesto storico. Oggigiorno si è arrivati a identificare l'espressione del Potere Marittimo con l'intero *sistema-Paese*. Comunque il problema risiede nel verificarne di volta in volta, la validità e l'adattabilità, evitando di farne un dogma. Mutano infatti gli usi del mare, il grado di dominio che vi si può esercitare, la capacità e le modalità di negarlo all'avversario, l'influenza dei neutri e via dicendo. Mutano cioè le modalità di esercizio del Potere Marittimo.

Nell'attualità, e non solo nel Mediterraneo, l'esercizio militare del Potere Marittimo vede un peso prevalente della capacità di *proiezione*, se non *di potenza*, certo *di forza*, dal mare e attraverso questo. È forse diminuito invece il valore della capacità di *controllo del mare*, anche se esso rimane basilare per potere esercitare la proiezione di forza, mentre assume un nuovo rilievo l'esercizio della *negazione delle acque*, specie oltremare, nel quadro della strategia *Forward...from the sea*. Ci sono però alcune altre brevi osservazioni da fare. Una prima, derivata dall'attuale situazione internazionale, è questa: i nuovi orientamenti giuridici sull'uso del mare tendono a limitare la tradizionale libertà di navigazione in alto mare, retaggio di un diritto imposto dalle potenze dominanti di un tempo. Ne deriva perciò che le navi da guerra e mercantili restano libere di percorrere le acque non territoriali, sottoponendosi però alle eventuali limitazioni che i singoli Stati sono legittimati a imporre

nelle acque di loro interesse (tipica la Zona Economica Esclusiva) sulla base di convenzioni internazionali firmate e ratificate dai governi interessati.

Un tempo non si ammettevano limitazioni al di fuori delle acque territoriali, se non quelle che in tempo di guerra un belligerante poteva imporre alla navigazione neutrale rispettando determinati oneri. Oggi è sufficiente la convenzione internazionale e la volontà dichiarata di avvalersene. Anche un piccolo Stato sprovvisto di forze navali è legittimamente in grado di interdire o limitare la navigazione altrui in alto mare, purché nell'area in questione il diritto internazionale gli riconosca un diritto. È evidente che nessuna potenza marittima, neppure in nome del diritto di guerra, sarebbe legittimata a violare quei limiti di cui si è detto. Il tentativo di farlo la costringerebbe ad affrontare spinosi problemi internazionali, che potrebbero dissuaderla a priori.

Occorre dunque prendere atto che da tutto ciò deriva una *obiettiva limitazione* all'esercizio attuale del Potere Marittimo, tanto più incisiva quanto più si trattasse di agire in tempo di pace: per esempio quando occorresse intervenire per la tutela di un interesse nazionale o per eseguire una deliberazione internazionale, transitando in acque soggette a limiti in base alle regioni dette.

Una seconda osservazione: oggi l'esercizio del Potere Marittimo può essere contrastato con modalità nuove, mediante mezzi sofisticati che tuttavia sono a portata di mano di soggetti un tempo neppure considerati. E non si tratta solo di piccoli Paesi in grado di impiegare mine a influenza o addirittura sommergibili, aerei e postazioni costiere tutti armati di missili antinave o altri sistemi molto vicini al terrorismo quale i ricatti sulla testa di connazionali catturati e tenuti in ostaggio, lo stragismo esportato, l'insidia alla libertà di navigazione e di traffico. Vi è poi da pensare alle potenzialità crescenti della malavita internazionale – quella che traffica in armi, stupefacenti e materiali nucleari – ormai in grado di disporre di strumenti agguerriti e numerosi, legata in vari modi a organizzazioni terroristiche internazionali. Ciò implica un nuovo campo di esercizio del Potere Marittimo relativo al controllo delle acque costiere, non necessariamente solo di quelle territoriali, resosi necessario anche per la prevenzione e la repressione della crescente e pericolosa realtà dell'immigrazione illegale.

Che cosa si è ridotto invece a un trascurabile tasso di probabilità è il caso di uno scontro fra forze navali contrapposte nel senso più classico dell'espressione. In complesso oggi il Potere Marittimo dimostra, ancora una volta, quella flessibilità che gli ha sempre consentito nella storia, di adattarsi alle varie situazioni.

Le condizioni attuali implicano inoltre una diversa gerarchia d'importanza degli elementi costitutivi del Potere Marittimo. A esempio, la posizione geografica di un Paese ha oggi un grado d'importanza molto diverso dal passato e a seconda della prospettiva in cui esso si pone: è fondamentale, se si pensa al mare come sede e tramite naturale dei suoi interessi vitali; indifferente, ai fini dei possibili interventi a difesa di quegli interessi, che potrebbero esplicarsi nelle acque di casa come in mari e su coste anche molto lontani. Importanti restano la popolazione e il governo:

per le attitudini di questi alla gestione di uno strumento marittimo moderno e per un suo corretto impiego strategico in rapporto con la politica estera ed economica della Nazione. L'attività economica e quella commerciale meritano oggi un'autonoma collocazione tra gli elementi costitutivi del Potere Marittimo.

Attuali capacità di esercizio del Potere Marittimo

Il Potere Marittimo continua dunque a rappresentare la capacità di esprimere sul mare e al di là di questo, sovranità, sicurezza, influenza, garanzia e tutela dei propri interessi politici, strategici ed economici ovunque questi si collochino. Ma le realtà di oggi, la natura delle attuali e previste relazioni internazionali, consentiranno nel futuro che una nazione abbia la capacità di edificare un potere marittimo e di esercitarlo credibilmente? Oppure questa capacità dovrà rientrare in quelle complessive, coordinate, affini o unitarie di una coalizione o di una comunità di nazioni. Quindi, quanto e quale Potere Marittimo autonomo potrà essere ancora esercitato da un singolo Paese? Situazioni politiche, strategiche, economiche inducono a credere che un Potere Marittimo globale potrà essere solo prodotto da un'unione o da una coalizione di nazioni. Lo abbiamo visto durante le due crisi nel Golfo, ne siamo stati spettatori sino a poche settimane or sono nell'Adriatico. Il Potere Marittimo sarà il prodotto del contributo che ogni Paese darà a esso all'interno di un'unione o di una coalizione e il peso di questo contributo rappresenterà l'indice dell'importanza e il valore che questo Paese potrà avere tra i suoi *partners* e altrove.

Sino alla seconda guerra mondiale il Potere Marittimo fu inteso come prerogativa di esercizio di potenza e di sovranità delle Nazioni. La vittoria alleata in quel conflitto fu la vittoria di un potere marittimo non più nazionale, ma di una grande coalizione di Nazioni. La stessa vittoria nella Guerra Fredda è stata dovuta in sostanziosa parte all'esercizio di un potere marittimo costituito da complesse interdipendenze plurinazionali di natura politica, culturale, economica e di presenza navale.

Guardando al futuro, con un occhio di rispetto verso il Mediterraneo, mi sembra insufficiente, quando possibile, esprimere un potere marittimo "nazionale". Ogni singola Nazione può e potrà esprimere un potere marittimo limitato disponendo comunque di uno strumento navale idoneo, qualitativamente e quantitativamente, a concorrere con altre forze coalizzate all'esercizio di un potere marittimo globale che assicuri la tutela degli interessi generali e prevenga o reprima ovunque situazioni di pericolo e di crisi.

L'aspetto qualificante del Potere Marittimo di domani sarà, ed è già stato dimostrato, che le sue manifestazioni di esercizio riguarderanno sempre più interessi plurinazionali, dando quindi spessore alla realtà di una sua pari caratterizzazione. Da qui deriva un grande disegno strategico globale di sicurezza e di difesa degli interessi comuni e propri, a cui ogni Paese alleato o associato dovrà concorrere

al meglio delle proprie risorse, cominciando coll'allestire una forza navale, punta avanzata e presente del proprio dispositivo militare integrato, pronta a operare con efficacia e immediatezza sia autonomamente sia in schieramenti plurinazionali.

In questi ultimissimi anni la Marina italiana ha espresso, sola e prima in Italia, un disegno strategico globale e "marittimista", cioè volto all'insieme totale degli interessi del Paese, rifacendosi e attualizzando i concetti storici del Potere Marittimo. Trasformare, se possibile, questo disegno in una vera dottrina strategica e quindi d'impiego delle componenti navali e marittime di questo progetto, potrà significare dare all'ampia area mediterranea un contributo importante per l'espressione di un Potere Marittimo nell'ormai prossimo XXI secolo.

IL QUADRO STRATEGICO DEL MEDITERRANEO UNITÀ O FRAMMENTAZIONE

STEFANO SILVESTRI

Il Mediterraneo è tradizionalmente conteso tra l'unità del suo teatro navale e la frammentazione indotta dai singoli scenari di conflitto e di crisi nelle regioni che lo contornano. Dopo l'unità strategica assicurata dall'impero romano, per secoli il Mediterraneo è stato dominato da priorità e concezioni strategiche terrestri, che sottovalutavano l'importanza autonoma ed unitaria del teatro navale. Questa impostazione è stata caratteristica sia dell'impero ottomano che delle grandi potenze europee (con brevi eccezioni) sino alla prevalenza navale britannica nell'area, durante il XIX secolo. Da allora in poi la valenza strategica unitaria del teatro navale ha sostanzialmente prevalso sulla frammentazione propria delle strategie terrestri, anche se non tutti i paesi hanno saputo adattarsi al meglio a questa mutata situazione (ad esempio privilegiando una politica delle basi oltremare al potenziamento autonomo delle capacità di controllo del mare e delle grandi vie di comunicazione).

Da un punto di vista geo-strategico il Mediterraneo è un mare interno (*medium, mittel*), comparabile per molti versi ad altri mari di dimensioni e funzioni politiche, economiche e militari pressoché analoghe (incluse le dimensioni: circa 4.000 km di lunghezza per circa 1.200 km di larghezza, al punto della sua massima estensione), primi tra tutti il Mar cinese meridionale sino all'Indonesia e alle Filippine e il Mare caraibico incluso il Golfo del Messico. Rispetto a questi bacini il Mediterraneo ha vie d'accesso molto più strette e facilmente controllabili, ma è ugualmente uno spazio complesso, pieno di terre e di realtà politiche ed economiche diverse, e quindi anche fortemente influenzato dalle sue coste. Definire quindi i criteri guida di un approccio strategico al Mediterraneo ha un'importanza che va oltre quest'area e ha un valore più generale.

I "mediterranei", oggi, hanno in comune il fatto di essere aree di commercio più che di produzione, e quindi anche di transito, costellati di città-porto e spesso anche "zone franche", sviluppatesi proprio attorno a questa basilare funzione di comunicazione e di scambio. Questa loro caratteristica, secondo alcuni studiosi, ne ha anche facilitato la frammentazione politica e la generale instabilità e conflittualità: in una parola, la frammentazione dovuta alla piccola o piccolissima dimensione delle unità politiche che ne fanno parte e alla grande instabilità delle relazioni internazionali tra di esse (tutte in dura concorrenza l'una con l'altra, mentre sono più facilmente collegate con altre entità, esterne all'arca, grandi produttori o consumatori di quella ricchezza che viene commerciata nell'area).

Questa realtà spiega anche il fallimento dei tentativi fatti (ad esempio dall'Italia fascista) di ricostituire l'unità dell'area attorno ad una nazione mediterranea: essi non potevano che scontrarsi con la maggiore forza e ricchezza delle potenze esterne, utilizzatrici del Mediterraneo.

Il Mediterraneo quindi, in assenza di una struttura imperiale che ne unifichi le coste, non ha né può avere una unità endogena, ma è reso unitario dal fatto di essere "medium" e dal ruolo che vi giocano le potenze esterne. Tuttavia, scartata come totalmente irrealistica la soluzione imperiale circum-mediterranea, il problema che si pone è quale strategia sia concettualmente più idonea ad affrontare le crisi e i conflitti che interessano questa regione (e le altre ad essa analoghe): una che esalti l'approccio unitario (o, per così dire, "navalistico"), ovvero una che esalti l'approccio frammentario, al caso per caso (o, per così dire, "terrestre")?

È comunque opportuno sottolineare il fatto che l'evoluzione tecnologica degli armamenti, delle comunicazioni e dell'Intelligence ha notevolmente ampliato gli orizzonti strategici sia per quel che riguarda la minaccia che la risposta. Conflitti limitati, come quello condotto contro l'Iraq, per la liberazione del Kuwait, hanno in realtà coinvolto direttamente paesi lontani dal fronte, come Israele, e hanno visto l'intervento di forze aeree le cui basi erano lontane anche migliaia di chilometri dal loro obiettivo. E questo anche senza prendere in considerazione il fatto che la maggior parte delle forze impiegate e della logistica mobilitata proveniva da basi europee, americane o situate negli oceani circostanti.

Deve anche essere chiaro come ambedue questi approcci strategici (navalistico e terrestre) non possono lasciare intendere l'esistenza di una distinzione netta, in campo militare, tra operazioni navali, terrestri né tanto meno aeree. È ormai ovvio (o almeno dovrebbe esserlo) come da un punto di vista operativo non si possa parlare che di operazioni integrate interforze tra le tre componenti delle Forze Armate, con l'aggiunta di una crescente quarta dimensione basata nello spazio. Ugualmente, quindi anche un approccio caso per caso, "frammentato", alla gestione di crisi o conflitti deve essere inteso in senso lato, poiché ha comunque una sua dimensione globale.

La distinzione qui suggerita ha invece un senso più ampio: vuole affrontare una questione strategica generale relativa al Mediterraneo (o ai "mediterranei") se cioè sia possibile, oltre che più logico ed efficace, considerare i problemi strategici di quest'area secondo un'ottica unitaria, ovvero se non sia più razionale e produttivo un approccio più limitato e caso per caso. La risposta a questa domanda ha un grande interesse per il futuro delle scelte politico-strategiche della NATO, europee e nazionali in quest'area.

Nell'affrontare questo tema bisogna in primo luogo domandarsi cosa è cambiato, nel Mediterraneo, negli ultimi cinquant'anni. Un mutamento è evidente: gli Stati Uniti hanno completamente soppiantato la Gran Bretagna e gli altri paesi europei come potenza militarmente dominante nella regione. La scomparsa dell'Unione Sovietica e la grave crisi della flotta ex-sovietica del Mar Nero (da cui dipendeva

l'ormai scomparsa Eskadra del Mediterraneo), hanno accentuato questa unicità e prevalenza americana, che dura ormai da oltre vent'anni (includendo nell'area anche il Medio Oriente e il Golfo).

Tuttavia tradizionalmente vi è stata anche una certa divergenza di visione strategica tra gli Usa e alcune potenze mediterranee come la Francia e la Spagna. Gli Usa hanno visto il Mediterraneo dapprima in funzione del confronto con L'Urss e come "fianco Sud" del ben più importante fronte centro-europeo, e successivamente come grande via di comunicazione e di proiezione della forza militare verso le sue coste orientali e il Golfo. Francia e Spagna hanno invece sviluppato un interesse prevalente verso il Mediterraneo occidentale e la costa Nord dell'Africa (Maghreb). L'Italia ha mantenuto una posizione più bilanciata, al centro del Mediterraneo, mentre Grecia e Turchia sono state assorbite in primo luogo dal conflitto reciproco. Nel caso specifico della Turchia peraltro, dopo un lungo periodo di chiusura verso i suoi vicini orientali e del Medio Oriente, e di sostanziale scontro e ostilità nei confronti dei sui vicini occidentali (Grecia e Bulgaria), che la portavano ad affermare una politica di diretto collegamento con Usa ed Europa, si nota ora una forte rinascita di iniziative "regionali" verso i Balcani, il Mar Nero e sopratutto il Medio Oriente.

Tutti questi paesi comunque hanno tradizionalmente oscillato tra due opposte visioni dell'area mediterranea e quindi anche del loro ruolo strategico: una visione conflittuale (Nord-Sud o Est-Ovest) in cui il Sud Europa diveniva il baluardo difensivo dell'Occidente, ovvero una visione più cooperativa, in cui veniva esaltato il ruolo di "ponte" (tra Est ed Ovest, ma sopratutto tra Nord e Sud) che i singoli paesi avrebbero potuto svolgere. Solo più recentemente sono state avanzate proposte politiche di ampio respiro mediterraneo, tra cui ricordiamo quella italiana e spagnola di una Conferenza per la Cooperazione e la Sicurezza nel Mediterraneo (1990), poi sostanzialmente abbandonata, e quella italiana, francese ed egiziana relativa ad una Partnership per il Mediterraneo (1993), tutt'ora in corso. Queste iniziative peraltro, in particolare la seconda, si inseriscono nel solco della nuova politica dell'Unione Europea nel Mediterraneo, che ha trovato una sua prima coerente formulazione alla Conferenza di Barcellona del 1995.

Fatte salve queste ultime iniziative, che già annunciano la novità dell'approccio mediterraneo attuale, i due opposti approcci tradizionali ("barriera difensiva" ovvero "ruolo ponte") hanno comportato anche iniziative politiche, economiche o militari di carattere diverso e a volte opposto. In realtà tuttavia essi hanno avuto in comune la stessa subalternità al quadro strategico generale imposto dalle maggiori potenze esterne. Il primo era chiaramente subordinato al ruolo centrale del centro Europa. Il secondo si è sostanziato in una sorta di piccolo cabotaggio, di azioni autonome all'interno del quadro strategico dato, che ambivano in genere più ad ottenere marginali vantaggi economici e commerciali, ovvero altrettanto marginali vantaggi politici, senza avere l'ambizione (per non parlare della capacità) di porsi come nuovo punto di riferimento strategico per l'area.

Il "nuovo" Mediterraneo è caratterizzato da importanti mutamenti strutturali nell'assetto internazionale dei paesi del Sud Europa. Per la prima volta nell'era moderna, i paesi della penisola iberica, la Francia, l'Italia e la Grecia sono tutti membri della stessa comunità, l'Unione Europea, cui sono vieppiù collegati (sino a poterne divenire membri, in un futuro più o meno lontano) anche altri stati chiave come la Slovenia, la Croazia, gli altri stati della penisola balcanica, la Turchia, Cipro e Malta. Lo stesso sistema di alleanze militari (NATO e UEO) raccoglie grosso modo gli stessi paesi (membri sono Portogallo, Spagna, Francia, Grecia e Turchia, oltre a Stati Uniti, Gran Bretagna e Germania, i maggiori "attori esterni" presenti nell'area, variamente associati gli altri). Questi legami di integrazione e di alleanza non hanno necessariamente eliminato diversità di punti di vista o persino attivi contrasti reciproci (come tra Grecia e Turchia), ma hanno comunque creato una unità strategica delle grandi linee di fondo di politica internazionale che costituisce una assoluta novità. Una delle conseguenze di questo mutamento è che, con la parziale eccezione della Turchia (peraltro tutta da verificare nei prossimi anni), tutti questi paesi "mediterranei" sono divenuti sempre più "europei", sia in termini di sistema politico che di abitudini di vita, oltre che per l'orientamento, le prestazioni e le caratteristiche del loro sistema economico. In altri termini, l'Europa si è estesa decisamente verso il Mediterraneo.

Ci si può domandare se questo processo continuerà e si rafforzerà anche in futuro. L'allargamento della NATO e dell'UE sembra procedere più rapidamente verso Est che verso Sud e potrebbe comportare sia un annacquamento di queste realtà integrative, sia un mutamento delle loro priorità a scapito del Sud Europa. D'altro canto anche l'approfondimento dell'UE potrebbe porre alcuni problemi, viste le reali difficoltà che i paesi del Sud Europa incontrano, ad esempio, a conformarsi ai criteri stabiliti per il pieno accesso nell'Unione Monetaria. È quindi possibile che si creino nuove linee di frattura, più o meno rilevanti, sopratutto verso la parte orientale del Sud Europa (visto che Spagna, Francia e Italia hanno abbracciato un programma di rapida omogeneizzazione ai criteri stabiliti dal Trattato di Maastricht). E tuttavia anche simili sviluppi non dovrebbero trasformare radicalmente il quadro attuale, sia perché non sarebbero limitati ai soli paesi del Sud Europa, sia perché comunque l'UE in quanto tale continuerebbe ad includere a pieno titolo anche i paesi rimasti fuori dall'Unione Monetaria.

Una delle conseguenze sociali più interessanti dell'integrazione europea è stata quella che tutti i paesi mediterranei membri dell'UE che un tempo, con la sola eccezione della Francia, erano paesi di forte emigrazione, da una decina d'anni a questa parte sono divenuti invece paesi di immigrazione. Questo sviluppo ha coinciso con il progressivo aggravarsi, a scapito dei paesi europei, dell'equilibrio demografico con i paesi mediterranei, che sono poi anche quelli da cui proviene la maggiore pressione migratoria. La sola popolazione dei paesi rivieraschi dell'Africa del Nord raggiungerà nel 2025 i 260 milioni. Includendo la Turchia arriviamo ad oltre 350 milioni già nei primi anni 2000, più numerosi della popolazione complessiva dei paesi membri dell'UE.

Nello stesso tempo l'UE nel suo insieme (e al suo interno in particolare la Germania, la Francia e l'Italia) è divenuta di gran lunga il primo partner commerciale di tutti gli altri paesi del bacino mediterraneo, del Medio Oriente e del Golfo. Anche un esame più dettagliato, paese per paese, mostra come in alcuni singoli casi (ad esempio l'Egitto ed Israele) gli USA siano il primo partner commerciale individuale, e come i singoli paesi dell'UE a loro volta abbiano rapporti commerciali particolarmente rilevanti con questo o quell'altro singolo paese dell'area, l'aggregato dell'UE è comunque il dato dominante su tutti ed ovunque.

Un altro elemento di novità è rappresentato dagli importanti legami di dipendenza energetica (petrolio, ma sopratutto gas naturale) che si sono venuti stabilendo tra i paesi produttori e i paesi europei, in particolare Spagna, Italia e Grecia. In alcuni casi, come quelli dei gasdotti tra l'Algeria, l'Italia e la Spagna, questo rapporto ha assunto una dimensione fisica di immediata visibilità e concretezza. Questo legame strategico non ha vere alternative, salvo una completa rivoluzione nei sistemi di approvvigionamento e consumo di energia dei paesi industrializzati: un processo che richiederà comunque moltissimi anni.

Anche la tecnologia sta abbattendo le barriere fisiche del Mediterraneo, sia nel campo delle comunicazioni e del commercio che in quello più specificamente militare. In media, entro il prossimo decennio, è probabile che ogni capitale dei paesi dell'UE sia compresa entro il raggio d'azione di missili balistici basati in sulla costa africana o in Medio Oriente, a cominciare naturalmente da quelle dei paesi dell'Europa meridionale. Ciò già avviene per molte città turche (comprese entro il raggio di missili siriani o israeliani). La pressione della proliferazione missilistica e delle armi di distruzioni di massa è quindi destinata a mutare radicalmente le percezioni di sicurezza e le strategie dei paesi europei e della NATO (e quindi anche degli Usa, nell'area).

Più in generale, da un punto di vista politico strategico, è necessario sottolineare due grandi novità: la prima riguarda i paesi della sponda Sud e l'altra i paesi dell'Europa meridionale. Per quel che riguarda i paesi della sponda Sud, il problema da affrontare oggi è quello delle evoluzioni politicamente radicali dell'Islam e dal risorgere di forti spinte nazionaliste. Ambedue queste tendenze, che a volte, in modo contraddittorio e perverso, tendono a rafforzarsi l'un l'altra, pongono gravissimi problemi di stabilità politica ai governi della ragione, alimentano la conflittualità tra paesi del Medio Oriente e dell'Africa e pongono problemi crescenti (ad esempio di terrorismo) al resto del mondo. Benché sembri esagerato parlare di uno "scontro di civiltà" fra Nord e Sud, quello che avviene ed accresce la gravità delle crisi, è un molto più aspro scontro Sud-Sud, che a sua volta, vista l'importanza strategica della regione, coinvolge gli interessi vitali del Nord.

I paesi dell'Europa meridionale, a loro volta, hanno visto aumentare notevolmente la loro rilevanza strategica anche in termini di sicurezza europea e transatlantica. Ne è un chiaro esempio la crisi nell'ex-Iugoslavia che ha rapidamente trasformato l'Italia nella principale piattaforma operativa delle forze alleate (con

numeri complessivi non dissimili da quello che un tempo avveniva per la Germania occidentale, almeno in campo aeronautico e navale). Altrettanto importante è divenuta la regione Sud della NATO per il controllo e la proiezione delle forze verso il Medio Oriente e il Golfo. Contemporaneamente hanno cominciato a svilupparsi nel Mediterraneo strutture militari integrate non dissimili da quelle che in precedenza erano state create per l'Atlantico e l'Europa centrale: pensiamo ad esempio alla trasformazione della squadra navale NATO per il Mediterraneo da "on call" a "standing", la creazione di una squadra navale "on call" dell'UEO, l'istituzione di EUROFOR e EUROMARFOR, eccetera.

È insomma evidente, da ogni punto di vista, come il quadro strategico del Mediterraneo stia rapidamente trasformandosi, e non consenta più approcci strategici frammentari o settoriali, e come semplici approcci "difensivi", volti ad isolare la sponda europea da quella africana e medio orientale, non corrispondano alla realtà delle cose. È d'altro canto evidente come la maggior parte delle crisi internazionali oggi non possano essere facilmente "circoscritte", e come ogni intervento vada ben oltre ogni facile compartimentalizzazione geografica. L'esperienza bosniaca ha dimostrato con chiarezza l'importanza strategica "centrale" di crisi apparentemente periferiche, e altrettanto si può dire della maggior parte delle crisi in atto o latenti nell'area.

Ciò non toglie tuttavia che esista oggi un problema di ripensamento e di coerenza tra le varie visioni strategiche degli attori presenti nel Mediterraneo, causata sopratutto da vecchie impostazioni e dalle incomprensioni o i timori collegati alle esperienze passate. Basti pensare come la stessa NATO debba considerare le crisi mediterranee come crisi "out of area", con tutti i limiti decisionali che questo comporta. D'altro canto anche il fatto che le politiche economiche e commerciali sono incentrate attorno all'UE, mentre quelle strategico-militari hanno al centro gli USA e la NATO comporta una pericolosa divaricazione, resa più grave dal fatto che UE e USA non sembrano ancora aver sviluppato un vero e proprio dialogo strategico politico al massimo livello.

Alcuni rischi esistono anche in campo strettamente militare e NATO. La crescente importanza dello scacchiere meridionale ha fatto sì che il Comando meridionale della NATO (AFSOUTH) abbia visto estendersi enormemente l'area del suo interesse strategico, sino al Caucaso, all'Asia Centrale e al Golfo, mentre ha dovuto concentrare la maggior parte della sua attività sulla specifica crisi della Bosnia. La ristrutturazione in atto dei Comandi della NATO deve quindi affrontare questo problema. Le due scelte attualmente sul tavolo sono da un lato il rafforzamento delle risorse e delle capacità di AFSOUTH e dall'altro la sua scissione in due Comandi, uno per il Mediterraneo Occidentale e uno per il Mediterraneo Orientale. È però evidente come la seconda soluzione, apparentemente più semplice e soprattutto più appetibile in termini di riallocazione di posti di comando per i molti paesi mediterranei (specie in vista del reingresso della Francia nella NATO), sia in contraddizione con l'obiettivo di una maggiore unità strategica e di un

maggiore coordinamento tra i vari aspetti, militari, politici ed economici, della gestione delle crisi, oltre ad accentuare pericolosamente l'eventuale frattura tra paesi del Sud Europa occidentali ed orientali, con conseguenze di medio e lungo termine certo non positive.

In termini più generali possiamo notare come la frammentazione del teatro strategico mediterraneo accentui la tensione esistente tra i due approcci (terrestre e navalistico) da noi indicati all'inizio, comportando la possibilità che l'evoluzione delle pianificazioni militari dei paesi della NATO vadano anch'esse in direzioni opposte, togliendo risorse complessive per il controllo dell'area ed accrescendo le difficoltà di integrazione operativa delle Forze.

Per quel che riguarda la gestione delle crisi, una frammentazione dell'approccio strategico militare sembra altresì in contraddizione con l'approccio impostato a Barcellona dall'UE, nei confronti dell'insieme del Mediterraneo. Ciò potrebbe accentuare l'incomprensione e la divaricazione di visioni strategiche non solo tra NATO e UE, ma anche tra USA e UE, rafforzando alcune tendenze negative già in atto. Inoltre può facilmente portare a sottovalutare i collegamenti tra le diverse crisi e soprattutto alimentare una tendenza al disimpegno politico o militare delle potenze non direttamente impegnate nella sub-area strategica in cui la crisi si svolge, accentuando la divaricazione delle diverse percezioni e priorità nazionali. Potrebbe in particolare accrescere la distanza tra l'Europa e il Mediterraneo orientale, riducendo le possibilità di burden-sharing e di coordinamento politico transatlantico ed accentuando di converso l'importanza della sola direttrice centro-europea nel discorso strategico europeo.

Infine, da un punto di vista sociale e culturale, aggiungerebbe un'ulteriore divisione strategica a quelle già esistenti tra i cattolici da un lato gli ortodossi e i mussulmani dall'altro, alimentando così fenomeni negativi di contrasto ideologico.

In conclusione, la politica mediterranea deve tenere nel massimo conto la diversità e le specificità delle singole crisi, ma non può ignorare la necessità di un approccio strategico unitario, sia perché questo risponde all'obiettivo di ottimizzare gli interventi e di contrastare una moltiplicazione spontanea dei fattori di contrasto, sia soprattutto perché un tale approccio unitario è anche l'unico che può garantire la coerenza e la concentrazione degli sforzi tra i maggiori attori presenti nell'area. La stessa molteplicità di tali attori e la diversificazione delle competenze tra UE, NATO ed altri organismi internazionali di gestione è di per sé un fattore di debolezza e di frammentazione, che può gravemente ostacolare, come si è visto in questi anni in Bosnia, l'efficacia delle iniziative di crisis management. È difficile se non impossibile che tali diversificazioni vengano eliminate: gli stessi accordi di Dayton hanno visto una sin troppo netta separazione tra autorità civili e autorità militari responsabili dell'attuazione del processo di pace di ricostruzione. È opportuno non alimentare ulteriormente questa debolezza strutturale del sistema occidentale.

BILANCIO DEL CONVEGNO

MARIO BURACCHIA

Al termine dei nostri lavori, dopo le brillanti relazioni ed i dibattiti di questi giorni, è possibile fare un consuntivo ed una prima valutazione sui risultati raggiunti nel convegno dal punto di vista scientifico. A mio parere essi sono andati ben oltre le nostre aspettative. L'incontro ha consentito di rileggere, in "chiave" marittima, prendendo a prestito una espressione musicale, la nascita della civiltà occidentale, la sua crescita, ed il suo diffondersi attraverso i mari di tutto il mondo. Non si può non convenire che il convegno sia stato una ulteriore conferma del ruolo che il Potere Marittimo ha giocato nella complicata e lunga storia dell'uomo, i cui cambiamenti epocali sembrano essere stati determinati in tutto o in parte da eventi marittimi.

Ciò premesso mi limiterò ad una breve e superficiale carrellata sugli autorevoli interventi di queste tre dense giornate perché è assai difficile poter dare una valutazione a caldo su tutte le interessantissime conferenze.

Il professor Luraghi ci ha ricordato che fin dalla loro nascita gli Stati Uniti sono stati costretti dalla loro natura insulare a diventare una potenza marittima ed una mediterranea in particolare. Esigenza tutt'ora reale con la quale devono oggi misurarsi le complesse problematiche mediterranee, ben evocate dagli interventi del Capo di Stato Maggiore della Marina, del Sindaco di Venezia, del professor Santoro, del professor Silvestri e del dottor Giorgerini.

Le tematiche attuali con le quali ci confrontiamo hanno profonde radici nel passato antico e anche in quello più recente, ben delineate negli interventi del capitano Preston, del professor Langley, dell'ammiraglio Hirama, del comandante Carro, del professor Zorzi, del colonnello Taskiran, del professor Frasca, dell'ammiraglio Kapetos, del colonnello Macedo Carvalho e del colonnello Guilmartin. Tutti questi interventi, originali, ben documentati e di grande spessore scentifico, ci hanno consentito di ricostruire nelle grandi linee l'evoluzione del Potere Marittimo nel Mediterraneo.

Abbiamo potuto riesaminare attraverso brillanti relazioni, seguite anche da un acceso dibattito, gli avvenimenti marittimi, della prima metà del nostro secolo a noi più vicini. Hanno dato il loro contributo il professor Rohwer, l'ammiraglio Kessler, il professor Santoni, il dottor Nassigh, il dottor Brown, il dottor Allard, il dottor Boog, l'ammiraglio Sicurezza, il comandante Dyskant e il dottor Frank.

Un contributo notevole all'interpretazione italiana delle tematiche del Potere Marittimo è stato portato dal dotto intervento del colonnello Botti sul pensiero del comandante Bonamico.

Infine abbiamo esaminato il passato più recente, quello caratterizzato dalla contrapposizione bipolare, che è stato ben illustrato dal professor Coletta, dal comandante Ramoino, dal comandante Amosov e dal professor Mayzel.

E vorrei dare atto ai Presidenti delle varie Sessioni per la maniera impeccabile con cui hanno gestito gli interventi. Il professor Schulten, il professor Luraghi, l'ammiraglio Beauvois, il dottor Allard, il professor Gabriele, il professor Wallach, l'ammiraglio Alberini, il professor Rohwer, tutti meritano il più vivo apprezzamento.

Nel corso del convegno ho ricevuto alcune osservazioni di alcuni colleghi, che vorrei portare alla attenzione di tutti voi, unitamente ad alcuni miei commenti.

I limiti di tempo del nostro esame sono risultati forse troppo ristretti. Ciò non ha consentito di approfondire, così come avrebbero meritato, tutti i numerosi temi del convegno. Sotto questo profilo si può obiettare che il Comitato Scientifico ha deciso di accettare forse troppi lavori in relazione ai tre giorni del convegno.

Sono convinto che negli atti del convegno sarà consentito a tutti di ampliare le presentazioni.

Questo è il primo dei convegni che saranno organizzati sul tema del Potere Marittimo, perché sono convinto, come ho già detto all'apertura del convegno, della necessità e della opportunità di un dibattito dialettico su questi temi. Ciò in quanto l'esame del nostro passato rappresenta una grande fonte di ispirazione e di riflessione nella definizione delle scelte del nostro futuro in campo strategico marittimo.

La Marina ha in progetto il trasferimento dell'Istituto di Guerra Marittima a Venezia, facendo di questa città il centro culturale della Forza Armata. In questo contesto l'Arsenale potrà più facilmente e adeguatamente ospitare in futuro nuovi e importanti convegni e proporsi come luogo d'incontro per futuri dibattiti sui temi, che tanto ci appassionano, della dottrina del Potere Marittimo e Venezia, al centro del Mediterraneo, è certamente il luogo ideale di incontro, così come lo è stato sempre in passato, tra l'oriente e l'occidente, tra il nord e il sud.

Gli interventi assai autorevoli che in questi giorni si sono succeduti, hanno avuto più a che fare con l'impiego in pace ed in guerra delle Marine Militari che non con il Potere Marittimo e il suo esercizio. Insomma si è preferito disquisire di Potere Navale e delle sue manifestazioni, anziché di Potere Marittimo: sono due concetti ben diversi e distinti. Questa differenza risulta forse più evidente nella terminologia anglo-sassone: il "Sea Power" è infatti un concetto diverso dal "Naval Power". Quest'ultimo è una parte del primo e generato da questo come uno dei suoi elementi costitutivi assieme ad altri di natura politica, diplomatica, socioeconomica.

Il Potere Navale è quindi solamente uno degli aspetti dell'esercizio del Potere Marittimo, se si vuole anche il più importante, ma sempre e solo uno fra altri elementi costitutivi, del Potere Marittimo.

La sempre valida enunciazione dei concetti sul Potere Marittimo formulati dal Mahan richiede tuttavia oggi una attualizzazione per la necessità di valutare l'impatto degli elementi geo-politici e geo-strategici contenuti nelle recenti interpretazioni

del Nimitz e del Potter e nelle formulazioni degli anni '70 delle "Maritime strategies" e della dottrina "Foward from the Sea" che bene si coniugano con le situazioni di crisi dell'era contemporanea.

E infine senza voler dare al Potere Marittimo un valore universale e totalizzante, sarà opportuno esplorarne meglio i contenuti in un successivo convegno, attraverso una più precisa indagine dei suoi fattori costitutivi, con l'umiltà, l'intensità e lo spessore scientifico che hanno caratterizzato le giornate di studio del nostro convegno.

Ringrazio il Comando Marina e le nostre traduttrici ma soprattutto l'ammiraglio Alberini che di questo convegno ha curato tutta la parte organizzativa.

Un sincero apprezzamento va a tutti i conferenzieri, veri attori del convegno, che hanno approfondito e portato alla luce, con le loro ricerche, temi assai importanti. Infine il professor Schulten che con la sua presenza ha aggiunto importanza al nostro impegno. Un particolare ringraziamento va all'ammiraglio Mariani che, tra tutti i suoi impegni, ha voluto dedicare due periodi al nostro convegno.

Stampato nello
STABILIMENTO GRAFICO MILITARE
– *GAETA* –