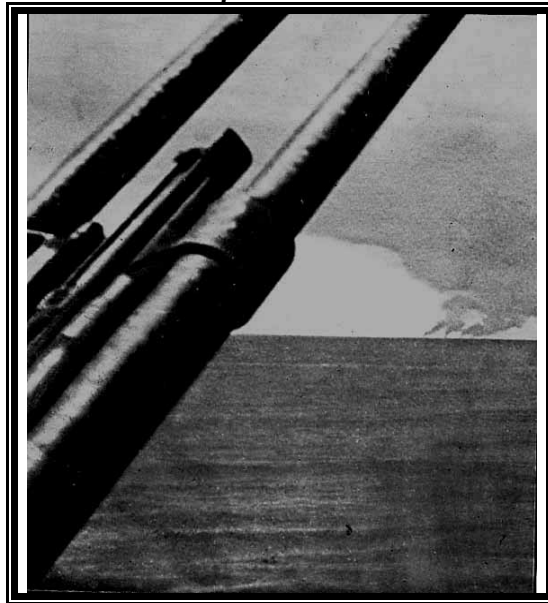


1939 - 1945: UNA VITTORIA IMPOSSIBILE ?

I Parte

di Giampaolo Bernardini



15 giugno 1942, battaglia di Pantelleria, nella foto, presa da un nostro incrociatore, si vedono le navi inglesi che bruciano all'orizzonte

Ancora oggi, a quasi settant'anni di distanza, leggiamo spesso come il merito degli strepitosi successi e delle folgoranti vittorie tedesche dei primi anni di guerra si debba attribuire alla superiore qualità dei mezzi, alla struttura organizzativa, all'addestramento dei soldati e ad altri fattori ancora; questi successi hanno contribuito non poco - insieme ad una lettura acritica degli eventi svolta da molti studiosi (soprattutto anglosassoni) dopo la guerra - alla creazione del mito della Blitzkrieg come guerra dei panzer e dell'aviazione tattica.

Il tutto contrapposto ad un immobilismo dei potenziali avversari che, cullandosi sugli allori della I Guerra Mondiale, avevano interpretato gli esiti della stessa come la conferma di una realtà bellica considerata imm modificabile, senza quindi alcun bisogno di studi sull'adattamento delle rispettive forze armate tesi a verificare e superare tale realtà.

Questa situazione viene confermata dal fatto che le forze armate francesi che - pur avendo creduto, sull'esempio della Gran Bretagna, nella "bontà" del carro armato - alla fine dei conti piuttosto che sviluppare le moderne tattiche della guerra di movimento preferirono costruire la linea Maginot, enorme trincea ipertecnologica dell'epoca.

I Tedeschi, grazie ad un attento studio delle vicende belliche della I Guerra Mondiale ed allo sfruttamento delle nuove tecnologie, poterono elaborare nuove tattiche di combattimento per superare l'impasse causato dalla contrapposizione frontale degli eserciti arroccati nelle trincee, con la Blitzkrieg, e per contrapporsi ai convogli degli Alleati, con la tattica dei "branchi di lupi"; l'uso delle truppe paracadutiste ed aviotrasportate; l'uso delle comunicazioni ecc.

L'enorme bibliografia sulla 2a Guerra Mondiale non ha mai lesinato lodi ed apprezzamenti a favore dell'arsenale militare tedesco, spingendosi però molto raramente ad un raffronto ponderato tra gli strumenti bellici a disposizione della Germania e quelli impiegati dalle forze armate avversarie.

Si è quindi caduti nell'errore di attribuire solo alla superiore qualità dei mezzi il merito delle vittorie tedesche - trascurando le lungimiranti strutturazioni organiche, l'addestramento di prim'ordine, le innovative strategie e le ardite tecniche di combattimento - e sottovalutando la spregiudicatezza di Hitler che, con un comportamento simile a quello di un giocatore di poker, giocò d'azzardo confidando nella scarsa volontà degli avversari di impegnarsi a fondo nella lotta, e nella compattezza delle sue Forze armate e della Germania in generale.

Se invece fosse stato maggiormente curato l'indispensabile strumento storico comparativo, sarebbero state annullate molte delle certezze che leggiamo ancora oggi; la realtà che emerge da più recenti studi e ricerche, basati su fonti prima non disponibili o male interpretate o, anche, volutamente trascurate, è infatti molto diversa.

Esaminiamo quindi in questa prima parte, a supporto della nostra tesi e in maniera necessariamente succinta, l'arsenale bellico tedesco ricordando che questa analisi non vuole avere lo scopo di dimostrare che la macchina bellica tedesca della seconda guerra mondiale fosse di seconda categoria, ma soltanto quello di suscitare l'interrogativo se essa

fosse e sia stata all'altezza dei crescenti compiti assunti sui vari fronti tra il settembre 1939 ed il maggio 1945.

Esercito

Iniziando dalle armi automatiche individuali non si può ignorare che le pistole-mitragliatrici (le celebri Schmeisser MP-38 ed MP-40, simbolo mass-mediatico della "cattiveria" tedesca), fossero ritenute da molti inferiori al nostro Beretta MAB '38¹, mentre perdevano decisamente il confronto con il PPSH 41 sovietico, assai più affidabile e con caricatore circolare da 71 colpi.

Per quanto riguarda gli "sturmgewehr" (fucili d'assalto) ricordiamo che dei vari FG-42, MP 43, StG 44 ecc. - per quanto abbiano profondamente influenzato, nel dopoguerra, l'armamento individuale di tutti gli eserciti - ne vennero costruiti troppo pochi e troppo tardi per poter influire in un qualsiasi modo sull'andamento ormai negativo della guerra.

Nella stragrande maggioranza i soldati tedeschi rimasero armati per tutta la durata della guerra con il fucile a ripetizione semplice Mauser Kar. 98K, appartenente cioè alla categoria del nostro vituperato '91; tutto questo mentre l'Esercito americano distribuiva ad ogni suo fante, entro il 1943, il fucile semiautomatico Garand ad otto colpi, affiancato poi dalla carabina Winchester M1 a venti colpi².

Le armi di reparto - mitragliatrici, mortai e lanciarazzi anticarro spalleggiati - potevano essere collocate nei primi posti di una classifica virtuale mondiale, anche se l'elevatissima velocità di tiro delle MG 34 e MG 42 rendeva necessari troppo frequenti cambiamenti di canna, soprattutto in climi caldi.

¹ Il nostro "modesto" MAB era l'arma preferita non solo dai soldati tedeschi, ma anche da quelli alleati: questi ultimi non esitavano ad adottarlo, non appena ne entravano in possesso, al posto delle loro ben più sofisticate armi simili.

² Si deve ricordare, a onor del vero, come questo sia rimasto un caso unico: tutti gli altri eserciti belligeranti avevano in dotazione fucili derivati da modelli risalenti alla precedente guerra mondiale ed oltre; basti pensare all'inglese Lee Enfield od al russo Moisin-Nagant..

Tra le artiglierie della Wehrmacht emerse al di sopra della media soltanto il versatile cannone da 88 mm, entrato definitivamente nella leggenda.

Prima dell'adozione del pezzo nella versione anticarro - avvenuta ufficialmente nel 1943, anche se venne usato in tale modo già dal 1940 - i precedenti pezzi anticarro, come il 37 mm, furono deludenti; il 37 mm, che perdeva il confronto con l'italiano 47/32, venne ironicamente soprannominato dai soldati tedeschi "il battiporta" per la sua incapacità di perforare le corazze dei carri medi francesi e inglesi nella campagna del 1940. Pertanto, dopo l'introduzione, nel 1941, del cannone da 50 mm - insoddisfacente in quanto, anche questo, incapace di perforare le corazze frontali dei T-34 sovietici - i Tedeschi poterono colmare la loro inferiorità in tale settore soltanto con l'entrata in servizio del 75 mm nella primavera del 1942.

Le artiglierie campali tedesche, per quanto eccellenti fossero si dimostrarono progressivamente inferiori a quelle sovietiche, dalle quali infatti la Wehrmacht tentò sistematicamente di desumere nuove dottrine di impiego e gli stessi sistemi di lancio multipli, nel tentativo di potenziare il proprio fuoco di saturazione, dimostratosi insufficiente almeno sul fronte orientale.

Le lacune più sorprendenti nell'arsenale tedesco si rivelano comunque, sempre a livello comparativo, nella Panzerwaffe, l'arma corazzata, nonostante la grande fama di cui hanno goduto nel tempo i reparti panzer ed il clamore suscitato dalle loro iniziali folgoranti avanzate.

Non dovrebbe essere ormai un mistero che durante l'invasione della Francia i carri francesi (in particolare i "Char 1 bis" ed i "Somua") erano, oltre che più numerosi, anche più potenti degli inadeguati Pz³. I e II, degli ex-cecoslovacchi Pz. 35 (t) e Pz. 38 (t), e dei primi Pz. III armati con cannone da 37 mm (i più efficienti Pz. IV comparvero allora in numero troppo limitato per essere presi in seria considerazione).

³ Per comodità del lettore ricordiamo che "Pz." sta per "Pz.Kpfw.", cioè "carro armato", e che i numeri romani distinguevano i vari tipi.

La (t) che segue alcune sigle sta per "tscheche", poiché i Tedeschi distinguevano con una lettera il materiale di origine straniera; quindi, ad esempio: (t) = tscheche; (f) = franzosische; (r) = russische ecc..

È vero che - mentre i Pz. I e II erano carri leggeri, ed il Pz. III un carro medio - il "Char I bis" era un carro pesante ed il "Somua" uno medio, e non sembra quindi corretto fare un simile paragone, ma si deve anche ricordare che i due carri francesi non brillavano certo per efficienza: il "Char I bis" era lento, estremamente ingombrante ed aveva l'armamento principale in casamatta frontale, cioè in una sistemazione certo non ideale; inoltre entrambi i carri avevano la torretta monoposto, fatto che causò non pochi inconvenienti in combattimento, dovuti al sovraccarico di lavoro per il capocarro sistemato, appunto, nella torretta.

I differenti risultati sul campo furono quindi essenzialmente al superiore addestramento dei carristi tedeschi e, soprattutto, alle finalità operative orientate non tanto al sostegno delle proprie fanterie, come preferivano gli anglo-francesi, ma allo sfondamento effettuato da una massa concentrata di reparti corazzati autonomi.

Solo in Nord Africa i carri tedeschi poterono esibire una prevalenza, se non quantitativa, almeno qualitativa nei confronti delle truppe corazzate britanniche; ciò divenne ancor più evidente quando, nella primavera del '42, cominciarono a comparire localmente i Pz. IV F2 armati con cannone lungo da 75/43, superiori a tutto ciò che gli Inglesi potavano allora contrapporre⁴, e almeno pari agli Stuart ed agli Sherman successivamente forniti dagli Americani.

Eppure in quello stesso tempo i più recenti carri tedeschi stavano incontrando serie difficoltà sul fronte russo, dove la superiorità qualitativa degli eccellenti T-34 russi armati di cannone da 76 e poi da 85 mm preoccupava i comandi, sebbene essa sia stata spesso ingiustamente mascherata o avvilita sotto l'abusato alibi della prevalenza numerica.

Il T-34 possedeva infatti, rispetto ai carri tedeschi allora in servizio, una maggiore velocità, una più estesa autonomia ed una migliore protezione. Quest'ultima era assicurata non soltanto dallo spessore delle corazze, ma dalla loro intelligente sistemazione inclinata che i progettisti

⁴ "I progettisti dei carri inglesi fra la prima e la seconda guerra mondiale devono avere un grosso peso sulla coscienza. Infatti, i nostri carri non furono concepiti da un unico genio: ci si mise un gruppo di tecnici ossessionati da un'idea sorpassata, quella di impiegare tatticamente i carri come un tempo la cavalleria. Il carro, per quegli attacchi, doveva somigliare quanto più possibile ad un cavallo, e come un cavallo doveva operare.. " (da Crisp. "Le bare di fuoco", Longanesi Pocket)

tedeschi avevano incredibilmente trascurato, e che solo più tardi si affrettarono a copiare proprio dai russi e ad installare sui nuovi Pz. V Panther.

Nella campagna d'Italia e in quella di Francia successiva allo sbarco in Normandia, le divisioni corazzate non denunciarono la stessa inferiorità qualitativa solo perché, com'è noto, non esiste limite alla mediocrità, nell'occasione rappresentata letteralmente dai carri inglesi Churchill e Cromwell. Tuttavia, nonostante l'assoluto predominio aereo alleato che condizionò pesantemente l'andamento delle operazioni, l'esito dei combattimenti tra mezzi corazzati - che restò quasi sempre favorevole ai meno numerosi carri tedeschi - non incise sull'andamento generale delle operazioni a parte qualche migliaio di morti in più del dovuto tra le fila dei carristi angloamericani, cosa che evidentemente non turbò mai i sonni di chi a Londra ed a Washington avrebbe dovuto concepire un materiale migliore.

Accennando ora brevemente ai singoli carri armati, si deve ricordare che il Pz. IV fu un ottimo carro, con un eccellente potenziale di sviluppo che gli consentì di essere la spina dorsale delle forze corazzate tedesche per tutta la guerra; quando si ipotizzò di cessarne la produzione a favore del nuovo Panther e dei cacciacarri, intervenne personalmente il generale Guderian, padre dell'arma corazzata tedesca, per impedirlo.

Al Pz. V Panther, armato di un cannone da 75/70, ed al Pz. VI Tiger, con cannone da 88/56, venne affidato il rovesciamento della locale situazione di svantaggio. Tuttavia anche questi famosi carri, inviati in Russia alla spicciolata (i Tiger a partire dall'estate '42 e i Panther da quella del '43), risultarono affetti da deficienze allora sottovalutate e tuttora poco note.

Il Panther, avversario ideale del carro russo T-34, fu un carro d'avanguardia e, come tale, non fu esente da difetti che non fu facile eliminare del tutto; indubbiamente fu un carro sofisticato, per l'epoca, e quindi, di costruzione e messa a punto ben più lunga, costosa e complicata rispetto al rustico ma eccellente T-34 sovietico, ma fu sicuramente un buon carro, all'altezza dei tempi e delle esigenze.

I Tiger ed i Panther, insieme agli ultimi modelli dei Panzer IV, ebbero una prevalenza esclusivamente sul fronte occidentale, contro i mediocri mezzi corazzati degli Alleati; furono invece messi in difficoltà sui campi

di battaglia russi nonostante la prolungata superiorità aerea di cui godettero i Tedeschi in quel settore.

Essi erano infatti troppo sofisticati e di costruzione lenta e difficile; inoltre, richiedevano una manutenzione assidua e minuziosa, non sempre possibile in prima linea. Pertanto sia i Tiger sia i Panther denunciarono sul campo continui problemi meccanici (come accadde nella battaglia di Kursk del luglio '43), mentre la loro mobilità non fu mai pari a quella dei T-34, affiancati poi nel '44 dai più pesanti carri della serie "Josef Stalin" con cannone da 122 mm.

Oltre a soffrire della citata "fragilità" meccanica, entrambi i carri - ed il Tiger soprattutto - erano inoltre tutt'altro che rapidi nell'acquisizione dei bersagli, e ciò spesso precludeva loro la possibilità di sparare per primi a causa della lenta rotazione delle torrette⁵. Come se ciò non bastasse, la Wehrmacht non aveva inizialmente provveduto a realizzare carri recupero per i Tiger: questi, una volta danneggiati o comunque in avaria, dovevano sperare di essere tratti d'impaccio dal faticosissimo rimorchio affidato a due - tre semicingolati o ad un altro carro simile sottratto al combattimento.

Infine non si può ignorare, sempre in sede comparativa, che i mezzi corazzati tedeschi possedevano motori alimentati a benzina, causa non ultima della rispettiva minore autonomia e maggiore infiammabilità, mentre sui contrapposti carri sovietici erano installati motori Diesel, il che costituiva una sorprendente lezione dei "barbari" russi alla patria del motore ad iniezione⁶.

Altrettanto condannabile fu il mancato adattamento delle strutture ferroviarie al peso e soprattutto alla larghezza dei Tiger (3,73 m), che quindi poterono essere trasportati su rotaia solo smontando i loro larghi cingoli e sostituendoli, provvisoriamente e laboriosamente, con altri più stretti. L'alternativa era quella di effettuare i trasferimenti con i propri mezzi, procedendo però ad andature inferiori alla già modesta velocità massima (38 km/h su strada) per non ridurre la loro già scarsa autonomia di appena 100 km, ed avendo per di più l'obbligo di evitare

⁵ I perfezionati Tiger II, chiamati König Tiger, avrebbero potuto opporsi validamente anche agli JS II e III se la loro complessa lavorazione non li avesse fatti giungere sul campo troppo tardi ed in numero inadeguato.

⁶ I.V. Hogg, "Allied armour of World War two", Ramsbury, Corwood Press, 2000

la maggior parte dei ponti stradali allora esistenti, poiché ben pochi di questi avrebbero sostenuto le 56 tonnellate di peso del carro.

Per concludere, il Tiger era, in entrambe le versioni, un carro pesante in cui la protezione aveva una netta prevalenza sulla mobilità con tutte le conseguenze del caso e, come tale, rispondeva a requisiti d'impiego sostanzialmente differenti da quelli dei carri medi⁷.

Senza altro notevoli invece furono per quasi tutta la guerra le artiglierie semoventi ed i cacciacarri tedeschi, salvo alcune eccezioni tra le quali brilla quella dell'enorme e tanto reclamizzato "Ferdinand" (dal nome dell'ideatore, l'Ingegnere F. Porsche), poi chiamato "Elefant", mostruoso panzerjäger del peso di 68 tonnellate, ed armato con il temuto cannone da 88/71, su cui Berlino riponeva grandi speranze,

Il vero tallone d'Achille di un mezzo tanto costoso fu più nella sua enorme mole e nel suo elevato peso - dovuto all'impressionante corazzatura che trasformò il mezzo quasi in una casamatta - che nella mancanza della mitragliatrice difensiva: l'esasperante lentezza lo rese facilmente aggirabile, la mancanza di mitragliatrice lo rese indifendibile, tanto che finì per diventare una facile preda di singoli coraggiosi soldati russi armati di mine e vari esplosivi⁸.

Che fosse un fallimento lo dimostra il fatto che gli esemplari superstiti della battaglia di Kursk, per quanto finalmente dotati di mitragliatrice, continuarono a fornire prestazioni assolutamente insoddisfacenti rispetto alle aspettative anche sul fronte italiano (Nettuno) dove erano stati trasferiti.

Infine, accennando brevemente all'apparato logistico della Wehrmacht, si deve ricordare che la meccanizzazione fu una chimera, inseguita per tutta la guerra ma mai raggiunta; non solo una più che cospicua porzione dei trasporti tedeschi rimase ippotrainata, ma questa

⁷ I carri pesanti, nessuno escluso, erano mezzi statici il cui uso si rivelò, alla lunga, errato in tutti gli eserciti e su tutti i fronti; l'errore era però insito nel criterio d'impiego che aveva portato al progetto del carro, piuttosto che nel progetto stesso, ed era comune a tutti gli eserciti in lotta (anche l'esercito sovietico mise in linea carri pesanti, tra i quali il KV-2, che fu un mezzo clamorosamente sbagliato): non a caso, oggi, i carri "pesanti" nel senso dell'impiego sono scomparsi dagli arsenali di tutti gli eserciti moderni.

⁸ S. Hart & R. Hart, "German tanks of World War II", Londra, Brown Books, 1998

divenne sempre più importante man mano che gli eventi si evolvevano negativamente⁹.

I tanto fotografati semicingolati per la fanteria costituivano solo una minima parte dell'intera motorizzazione; fin troppo spesso i veicoli a disposizione erano dei normali camion di origine commerciale, requisiti nei vari paesi occupati, e quindi scarsamente rispondenti agli specifici requisiti militari.

Marina

Più che di una flotta del Terzo Reich sarebbe meglio parlare di un assortimento di navi, che solo una volta svolsero in guerra una significativa operazione d'insieme, venendo invece impiegate quasi esclusivamente in crociere corsare, per lo più individuali.

È infatti noto che il famoso piano "Z", dal quale la Germania avrebbe ricavato una nuova ed equilibrata "Hochseeflotte" (Flotta d'alto mare), era ben lungi dall'essere completato allo scoppio del conflitto, cosicché la Kriegsmarine si trovò relegata fin dall'inizio nell'incomodo ed umiliante terzo posto in classifica fra le forze armate tedesche. Ciò è sicuramente dipeso anche dal fatto che i vertici politici della Germania riponevano poca fiducia nelle forze navali (sommersibili a parte), e le avevano sempre poste in subordine alle necessità dell'esercito.

Per quanto riguarda le corazzate la Marina tedesca, tradizionalmente sensibile alla protezione passiva delle proprie navi, allineò in guerra quattro moderne unità di linea (due "Bismarck" e due "Scharnhorst"): unità di superficie piuttosto robuste, ben equilibrate, con efficiente apparato motore e buona protezione passiva.

Il calibro o il numero delle artiglierie, ottime, venne però subordinato all'estensione della corazzatura e, quindi, al peso; probabilmente a Berlino si era voluto dimenticare il monito di von Tirpitz, per il quale una nave da guerra avrebbe dovuto dimostrare in battaglia soprattutto tre qualità: "galleggiare, galleggiare, galleggiare".

⁹ Affronteremo meglio l'argomento nella seconda parte dell'articolo; per ora basti pensare che, negli organigrammi delle Panzer Division del 1945 (peraltro mai messi in atto), era prevista un'aliquota ippotrainata!

La Bismark, in particolare, fu indubbiamente un'ottima nave da battaglia al pari della gemella Tirpitz; su questa nave, che è sempre stata considerata esempio massimo dell'ingegneria navale tedesca del periodo, è stato addirittura costruito un mito sconfinante nella leggenda; questo è probabilmente accaduto perché la Bismarck è stata l'unica corazzata della seconda guerra mondiale a battersi fino al sacrificio contro unità similari in due duelli d'altri tempi e nel breve spazio di tre giorni nel maggio 1941.

Ciò però non autorizza a scrivere ed a ripetere che essa, al suo apparire, rappresentasse la nave da battaglia largamente più potente del mondo visto che, ad esempio, già da un anno erano in servizio nella Regia Marina italiana la Vittorio Veneto e la Littorio che, rispetto alla Bismarck, avevano all'incirca lo stesso dislocamento ed una corazzatura simile, ma una velocità leggermente superiore ed un cannone di grosso calibro in più.

Passando agli incrociatori, nel corso del conflitto la Germania ne allineò un nucleo insufficiente per numero e qualità.

I due incrociatori da battaglia Scharnhorst e Gneisenau, pur essendo tra le navi più belle dell'intera storia della marina, avevano artiglierie principali (nove pezzi da 280 mm) decisamente sottodimensionate, tanto che nel 1942 vennero progettati lavori di modifica, mai realizzati, per dotare almeno il Gneisenau di sei cannoni da 380 mm.

Il sottodimensionamento era dovuto al fatto che tale calibro era il massimo consentito dal trattato di pace di Versailles, e non erano ancora stati approntati progetti per artiglierie di calibro superiore; l'urgenza di avere in linea le due unità impose questa scelta, ma si trattava comunque di armi qualitativamente eccellenti, asservite ad ottime ADT¹⁰.

Gli incrociatori pesanti Admiral Hipper e Prinz Eugen, parimenti eleganti, soffrirono costantemente di avarie all'apparato motore e in particolare alle loro caldaie ad altissima pressione; il che, unitamente alla loro limitata autonomia, li rendeva poco idonei alla prescritta guerra al traffico, come fu dimostrato dall'interruzione delle rispettive e deludenti crociere corsare del dicembre 1940 e del maggio 1941.

¹⁰ Apparecchiatura Direzione Tiro

A quell'epoca la terza unità della classe, il *Blücher*, già non esisteva più essendo stata affondata nel fiordo di Oslo il 9 aprile 1940 ad opera di batterie costiere norvegesi comprendenti anche impianti lanciasiluri; in tal modo acquisì la non invidiabile qualifica di unica grande e moderna nave da guerra eliminata da installazioni difensive terrestri¹¹.

Un discorso a parte meritano le cosiddette corazzate tascabili (poi riclassificate incrociatori pesanti) *Deutschland* (ribattezzata *Lutzow* nel novembre 1939), *Admiral Scheer* e *Admiral Graf Spee*. Esse furono tutte ideate e impostate sotto il regime democratico di Weimar (cioè prima dell'avvento di Hitler), rispettando formalmente ma superando concretamente i limiti di dislocamento di 10.000 tonnellate imposti nel 1919 dal trattato di Versailles alla Germania sconfitta.

Queste navi furono unità atipiche e, in parte, sbagliate; anche in questo caso, però, è necessario approfondire la questione partendo dai requisiti operativi alla base del loro progetto e dai vincoli che condizionarono lo stesso. Dei vincoli abbiamo appena detto, mentre i requisiti operativi nascevano dalla necessità di dotare la Marina tedesca - praticamente priva di unità di linea moderne - di navi in grado esercitare una qualche forma di contrasto nei confronti della Royal Navy e della Marine Nationale, rappresentare una minaccia per il traffico commerciale dei potenziali avversari ed interpretare il ruolo di "capital ship" nel limitato teatro del mar Baltico.

Spinti quindi dal desiderio di mettere tutte le classiche uova in un solo paniere, i progettisti tedeschi crearono navi ibride e poco equilibrate, che gli Inglesi definirono "*overgunned*" in proporzione al loro dislocamento, avendo esse a bordo ben tre calibri di cannoni (280, 150 e 105 mm) oltre alle solite mitragliere. In effetti queste unità fornirono

¹¹ Per quanto attiene l'episodio dell'affondamento dell'incrociatore *Blücher* nel corso delle operazioni per l'occupazione della Norvegia, è necessario ricordare più la dinamica dello svolgimento dell'azione che le qualità intrinseche della nave, peraltro non eccelse.

Tale operazione, brillante e coronata da completo successo ebbe, come esito, l'occupazione della capitale norvegese, nel corso della quale fu appunto affondato il *Blücher*. Qualsiasi unità, anche migliore, nelle medesime condizioni (all'interno di un fiordo, con scarse possibilità di manovra, inquadrato da artiglierie di grosso calibro a breve distanza, carico di munizioni destinate alle truppe da sbarco, e colpito da due siluri) avrebbe avuto ben poche possibilità di sopravvivenza.

risultati controversi, mentre l'unica loro caratteristica veramente notevole fu l'apparato motore Diesel, che garantiva le ampie autonomie richieste dalla guerra corsara oceanica.

Gli incrociatori leggeri tedeschi, dopo qualche iniziale missione nel mare del Nord, fecero perdere storicamente le proprie tracce, tanto che i loro nomi sono probabilmente i meno citati dalla competente bibliografia navale.

Da parte sua, il naviglio da combattimento minore di superficie - con l'eccezione delle ottime motosiluranti - non si segnalò per le proprie doti marine, soffrendo spesso più del dovuto le avverse condizioni meteorologiche frequenti nei mari settentrionali.

Spetta pertanto agli U-Boote il giusto riconoscimento di arma di punta della Marina tedesca, qualifica del resto da essi già rivestita nel corso della prima guerra mondiale.

Sicuramente le unità tedesche più note e che ottennero i risultati più eclatanti furono i sommergibili tipo "VII", che rappresentarono la spina dorsale dell'arma subacquea; tuttavia, neanche i sommergibili del Terzo Reich potevano dirsi eccezionali sotto il profilo qualitativo.

Avevano ottime doti di agilità, ridottissimi tempi di immersione, buona autonomia e buone doti marine nella navigazione in superficie; erano invece assai meno rispettabili le caratteristiche di abitabilità e perfino quelle offensive, considerando in quest'ultimo caso il numero medio dei loro tubi di lancio e la iniziale inaffidabilità dei loro siluri.

Ancora una volta, quindi, si trattò di un'arma che, oltre al proprio elevatissimo sviluppo numerico, dovette i noti ed eclatanti successi soprattutto all'abilità e determinazione degli equipaggi, che prediligevano distanze di lancio molto più ridotte e quindi più fruttifere di quelle prescelte, ad esempio, dai sommergibilisti italiani¹².

La Kriegsmarine, in conclusione, mise in mostra alcune ottime ma non eccezionali unità di superficie, finendo per affidarsi poi quasi esclusivamente all'arma subacquea, dotata più di buone dottrine d'impiego e di equipaggi coraggiosi e ben addestrati che non di

¹² I contemporanei battelli italiani, definiti "oceanici", che godevano di maggiore dislocamento e, quindi, di migliore abitabilità, si dimostrarono però assolutamente inadatti per operare secondo le tattiche di combattimento tedesche.

sommergibili qualitativamente soverchianti i battelli d'altra origine, che arrivarono troppo tardi¹³.

Luftwaffe

Forse fu proprio l'arma aerea quella che, più di tutte, soffrì di errori di impostazione strategica e, quindi, di organizzazione che ne minarono alla base l'efficienza. In una visione strategica globale si può tranquillamente affermare che le forze armate tedesche furono strutturate in funzione della preminenza delle forze terrestri rispetto alle altre.

Il vero punto debole della Luftwaffe e, di riflesso, delle intere forze armate tedesche, fu l'impossibilità di condurre operazioni strategiche in profondità nel territorio nemico per la mancanza di mezzi idonei, dovuta a scarsa sensibilità al problema in quanto la visione strategica dei responsabili politici e militari della Germania era sostanzialmente vincolata alle forze terrestri.

In particolare, la Luftwaffe fu strutturata ed armata essenzialmente con compiti tattici di difesa aerea di zona e di appoggio all'esercito; si trascurò lo sviluppo di un'aviazione strategica (bombardieri e caccia a lungo raggio), e questo errore si dimostrò fatale alla prova dei fatti.

Ma ciò non toglie che un buon numero di aerei che servirono nell'aviazione tedesca furono macchine eccellenti sotto il profilo sia aeronautico sia bellico anche se, quando si chiesero loro prestazioni per le quali non erano state progettate, soffrirono per l'errata impostazione iniziale; si registrò il fenomeno dell'impiego di eccellenti combattenti su macchine che rimasero all'avanguardia solo per un breve periodo di tempo o non lo furono mai.

Alla prima categoria appartenevano gli aerei da caccia Messerschmitt Bf.109 nelle varie versioni e, successivamente, l'ancora migliore Focke-Wulf Fw.190: furono eccellenti caccia intercettori, nati da progetti d'avanguardia che consentirono loro di rimanere in prima linea per tutta la durata del conflitto; per quanto dotati di eccellenti motori via

¹³ Si trattava degli "Elektro-boote" dei tipi XXI e XXIII, battelli di caratteristiche innovative che entrarono in servizio solo in pochi esemplari prima della fine del conflitto ed ai quali, nel dopoguerra, si ispirarono tutte le principali marine per lo sviluppo dei propri sommergibili convenzionali. Si veda, tra l'altro, E. Bagnasco, "I sommergibili della seconda guerra mondiale", Parma, Albertelli, 1973.

via sempre più potenti con il passare del tempo, e con un armamento sempre all'altezza della situazione, il loro tallone d'Achille fu l'autonomia (soprattutto per il Me .109), derivato dall'impostazione iniziale del progetto, commisurato alle specifiche tecniche emesse dalla Luftwaffe.

Entrambi impiegati anche come assaltatori, furono alla fine sopravanzati nel ruolo di intercettori puri dai sempre aggiornati Spitfire e dai Mustang D, e nell'attacco al suolo dai Typhoon, dai Tempest e perfino dagli Ilyushin Il-2 sovietici.

Va dato comunque atto alla Luftwaffe di aver puntato per tutta la guerra su due soli tipi di intercettori base, appunto il Bf.109 ed il Fw.190; scelta condivisa anche dalla Royal Air Force ma non certamente dalla Regia Aeronautica italiana, ricca di modelli di velivoli da caccia raramente all'altezza della situazione.

I tedeschi però si complicarono inutilmente la vita mettendo in linea, come intercettore pesante, il bimotore Messerschmitt BF.110, risultato un tale fallimento da dover essere poi relegato a compiti d'attacco o ricognizione, per svolgere i quali ebbe spesso l'ironica necessità di una propria scorta di caccia!

Il vero e proprio "ventre molle" dell'arma fu rappresentato comunque dalla specialità da bombardamento, a causa della sottovalutazione o, meglio, trascuratezza tedesca nei confronti delle azioni aeree strategiche in profondità e della conseguente rinuncia a velivoli con grande raggio d'azione, elevato carico di bombe ed eccellente difesa autonoma. Nessuno degli aerei d'attacco standard della Luftwaffe, infatti, possedette mai tali caratteristiche, in netto contrasto con quanto stavano realizzando gli Alleati, e le conseguenze negative si videro già nella battaglia aerea d'Inghilterra.

Del tutto inspiegabile è stato infine il mito costruito su un altro (inappropriato) emblema dell'invincibilità tedesca: lo Ju-87 "Stuka"; in effetti questo bombardiere in picchiata, sgraziato e sopravvalutato, aveva una modesta velocità, una limitata autonomia, una scarsissima capacità di difesa e un carico di bombe (a volte una sola di grosso calibro) che, se pure utilizzate con precisione, costituivano un carico bellico difficilmente definibile "pagante".

L'aereo era stato progettato per essere quasi un sostituto dell'artiglieria a lunga gittata, in quanto il suo compito esclusivo era quello di piazzare una bomba - con estrema precisione - in un punto ben preciso del fronte o nelle retrovie del nemico per spianare l'avanzata alle truppe di terra; il tutto operando in un contesto di superiorità aerea amica nella zona.

Dopo le facili vittorie contro la debole Polonia e la disorganizzata Francia, gli Stuka vennero letteralmente fatti a pezzi sui cieli inglesi, tanto da dover essere ritirati dalla prima linea; la stessa conversione in cacciacarri portò a buoni risultati, in Russia, solo fino a quando i Tedeschi disposero della superiorità aerea locale. Dopo di che anche questa versione degli Stuka finì per essere spazzata dai cieli dalla caccia sovietica, nonostante l'impegno di piloti eccezionali come Hans Ulrich Rudel.

Il fatto che, limitatamente al fronte russo, si riuscì a convertirlo in un efficace "distuttore di carri" sul tipo dell'attuale A-10 americano, deve essere ascritto a vanto e merito dei progettisti tedeschi.