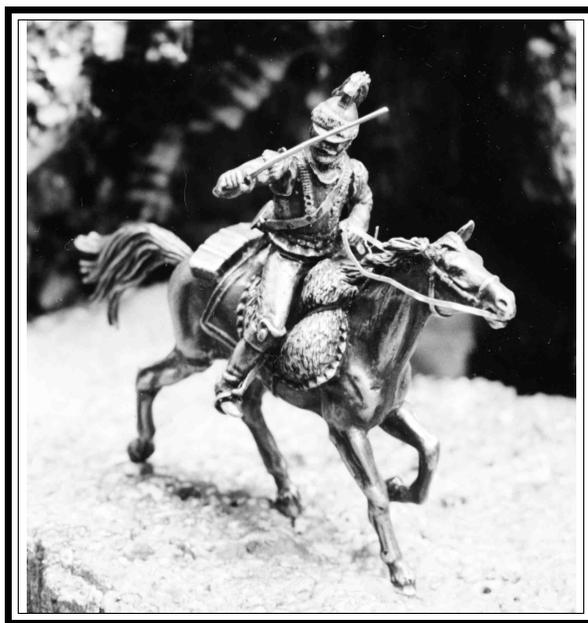
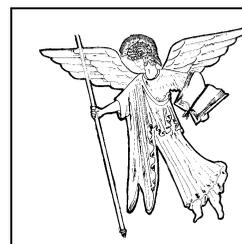


SOCIETÀ DI CULTURA E STORIA MILITARE  
I QUADERNI DELLA SCSM

*Dulce bellum inexpertis*

**Anno I N°2,**  
*18 ottobre 2000*



*Corazziere napoleonico, scultura del tesoriere Marco Mariani.*

**Questi quaderni costituiscono una rivista di uso esclusivamente interno alla società**

## INTRODUZIONE

Come tutti gli iscritti alla SCSM già sanno, dal mese di aprile è in funzione il dominio in internet della nostra Società che, tra l'altro, nel mese di ottobre, ha superato il numero di 50 iscrizioni. Parecchi Soci, accogliendo con favore gli scopi specifici della Società, che sono quelli di diffondere la cultura e la storia militare attraverso i canali della telematica (sintesi felice di tradizione e di modernità), hanno inviato alcuni loro studi e lavori che sono stati regolarmente pubblicati su Internet.

A questi amici va tutto il riconoscimento del Comitato Direttivo, ed a chi ancora non ha pensato a proporre i propri contributi indirizziamo l'esortazione a collaborare perché finalmente anche nell'opinione pubblica italiana si allarghi la convinzione che occuparsi di storia militare non significa essere 'militaristi' – semmai varrebbe l'antica massima latina *dulce bellum inexpertis* – come un certo tipo di cultura anche ad alto livello crede fermamente, ma riconoscere il ruolo determinante che gli usi, i costumi, la tecnica, la strategia e la scienza applicata alla guerra, hanno avuto nella storia della società umana. La guerra infatti, che piaccia o non piaccia ad una certa *intelligenza* illuminata, è una componente fondamentale per la comprensione della storia; e se la si caccia dall'ambito delle scienze umane, ci si priva a priori, e ingenuamente, di una chiave di lettura politica e sociologica fondamentale, sia delle categorie storiche della civiltà, sia di quelle geopolitiche del mondo contemporaneo.

La sensazione che invece oggi si ricava, soprattutto in ambiente italiano, è che la cultura contemporanea, se lasciata a se stessa, tenda ad una sorta di rimozione intellettuale del 'fenomeno guerra', come se bastasse ignorarlo, o condannarlo con stanca retorica declamatoria, perché questo cessi di esistere e persino di essere mai esistito. In realtà neppure oggi la dialettica 'eraclitea' pace-guerra ha trovato una soluzione e, per i politologi avveduti e non ideologicamente prevenuti, le zone calde del mondo, prima fra tutte il Mediterraneo, o il 'Mediterraneo allargato', come si usa dire comprendendo anche il Medio Oriente ed il Golfo Persico, continuano a rimanere assai instabili dal punto di vista politico e quindi bellico.

Se si vuole pertanto nutrire almeno una speranza di ridimensionamento futuro del ricorso alle armi, sarà opportuno che la società in generale sia consapevole del 'fenomeno guerra', e quanto esso non dipenda (come i più purtroppo credono) dai 'generalisti guerrafondai', ma da condizioni politiche e culturali diversissime che vanno dagli odi razziali ai dissidi religiosi, dalle situazioni economiche allo spirito nazionalistico, dalle rivalità storiche alle tradizioni belliche che alcuni popoli ancora conservano e coltivano nella propria identità etnica.

Per giunta, i conflitti degli ultimi anni del XX secolo, lungi dall'essere stati cacciati dal facile pacifismo antimilitarista o dalla scomparsa del blocco sovietico nel limbo di un passato oscuro, appaiono anzi attraversare una fase di

recrudescenza. Intendiamo con questo sottolineare come il globalismo economico e politico, tanto osannato quanto deprecato da molti, sembra oggi rivestire anche un contenuto bellico; infatti le guerre locali di certe aree strategiche, un tempo destinate ad una resa dei conti limitata alle parti combattenti o, nella più deprecabile delle ipotesi, all'intervento armato di una superpotenza come nella guerra del Vietnam, con le attuali missioni di pace od umanitarie, vuoi dell'ONU, vuoi della Nato, coinvolgono con sempre maggiore frequenza corpi di spedizione internazionali ai quali l'Italia non deve e non può esimersi dal partecipare.

Il fenomeno ed il pericolo guerra non devono perciò né essere esaltati né ignorati, ma soltanto compresi e studiati, senza pregiudizi moraleggianti e senza censure etiche che, da chiunque si occupi con una certa serietà di scienze umane, vanno banditi perché la loro conoscenza sia obiettiva e serena.

Qualcosa a questo proposito la Società è già riuscita a costruire: la Mostra didattica-informativa organizzata presso il liceo "Aristofane" di Roma, le conferenze tenute dai Soci per gli studenti delle ultime classi, e la costante presenza e disponibilità a scuola di due dei quattro Soci fondatori, hanno attratto l'attenzione, nonché l'iscrizione, di un buon numero di studenti e studentesse, alcuni dei quali hanno inserito l'argomento guerra ed i suoi molteplici rapporti con la società civile nei loro percorsi individuali per l'esame di stato. Si tratta di un'iniziativa obiettivamente originale nella scuola italiana, che dimostra come il terreno di diffusione scelto dalla SCSM sia fertile e promettente, e come sia possibile parlare anche in un'aula di esame di argomenti bellici senza spargere scandalo tra le commissioni esaminatrici.

Il N° 2 de "I QUADERNI DELLA SCSM" è dedicato, dopo una breve pagina di notizie interne alla Società, alla diffusione di quegli stessi articoli che compaiono su internet all'indirizzo [www.arsmilitaris.org](http://www.arsmilitaris.org). Ci sembra infatti perlomeno doveroso che tutti i Soci possano consultare fisicamente, e non soltanto per via informatica, i risultati dei lavori dei membri della loro Società. Si tratta di una ricca miscellanea di argomenti, che va dall'antichità alla seconda guerra mondiale, e la cui lettura può costituire un interessante e piacevole momento di riflessione per chiunque.

Agli articoli che abbiamo ricevuto con sincera gratitudine non va, naturalmente, alcun giudizio di merito, che infatti non spetta al Comitato Direttivo, poiché la nostra Società non vuole essere una compiaciuta accademia fine a se stessa e ristretta ad una piccola cerchia di studiosi. Forse in futuro diventeremo più esigenti, ma al momento i lavori sono disposti in ordine puramente alfabetico, e se qualche studio è rimasto impubblicato, la ragione va ricercata solo tra i motivi tecnici. Si tratta di una prima 'prova di stampa', ancora da tarare e rettificare nella veste e nei contenuti, che però testimonia la sollecitudine e la volontà di diffusione che la SCSM, attraverso i suoi Soci più attivi, sta sviluppando in ambiente nazionale.

#### MISCELLANEA DI NOTIZIE

Tutti gli studenti iscritti alla SCSM hanno superato lodevolmente gli esami di stato. Diversi Soci della Società erano ancora studenti liceali al momento della loro iscrizione: si tratta di Marco Bonifacio, Luca Bellomo, Emiliano Ciaralli, Lorenzo Liuzzi, Giovanni Crudele, Tiziana Capanna, Marianna Panetta, Vittoria Schwarz. Questi giovani Soci hanno affrontato con successo nei mesi di giugno e luglio gli esami di licenza, ed a loro vanno le congratulazioni e gli auguri di tutta la Società. I nostri Soci, tra l'altro, si sono distinti anche per le eccellenti valutazioni: basti pensare che, su otto esaminandi, tre hanno ottenuto il punteggio massimo di 100, ed uno quello di 98!

Si avvisano i Soci che è già uscito il primo tomo dell'opera *Nero, azzurro e turchino* del nostro Socio onorario T.Col. Vincenzo Pezzolet, dedicato alla storia delle uniformi dell'Arma dei Carabinieri. Presto uscirà anche il secondo tomo.

La SCSM si avvia sempre di più ad acquistare una dimensione internazionale. Negli ultimi mesi infatti hanno dato la loro adesione tre studiosi rumeni ed un generale russo titolare di diverse pubblicazioni di storia militare nel suo Paese. Nel mese di ottobre la Società ha così raggiunto il traguardo di 52 iscritti ed altri sono in procinto di aderirvi.

Il Comitato Direttivo è alla ricerca di due Soci che, durante la cerimonia dell'Atto costitutivo, hanno dimenticato di lasciare i loro recapiti pur avendo versato la quota per l'anno 2000. Si tratta di Giovanni Ercolani e Maurizio Paradisi. Chiunque li conoscesse è pregato di avvisarli affinché prendano contatto con il Segretario e possano ricevere le notizie e gli stampati della Società.

#### Le Attività

I giorni 10 novembre 2000 ed il successivo 11 si terrà presso il Salone d'Onore dell'Arma dei Carabinieri, Piazza Risorgimento a Roma, un dibattito sull'INTERVENTO DELLA NATO E I BALCANI.

Interverranno: Gianpaolo Bernardini, Presidente della SCSM.

Amm. Pietro Scagliusi, Segretario di Presidenza dell'ISTRID.

T.Col: Vincenzo Pezzolet, Direttore dell'Ufficio Storico dell'Arma dei Carabinieri.

Prof. Piero Pastoretto, Storico Militare.

Prof. Umberto Maria Milizia, Storico.

**Tutti sono invitati.**

## LE PUBBLICAZIONI

In questa sezione sono indicate le principali pubblicazioni dei soci inerenti il campo di interessi dell'associazione e la cultura storica in genere. Ogni socio è pregato, pertanto, di far pervenire al Segretario Piero Pastoretto o al Vicepresidente Umberto Milizia, via e-mail quanto ha scritto almeno in forma riassuntiva; articoli o scritti possono anche essere pubblicati su queste pagine.

Seguono alcuni degli articoli disponibili in ordine alfabetico d'autore tranne quelli già pubblicati o quelli visibili, per la loro struttura multimediale, solamente sul sito internet della società: .



### I CORAZZATI ITALIANI DAL 1917 AL 1945 di Emiliano Ciaralli

Molto è stato scritto sulla storia dei mezzi corazzati in generale, ma la motivazione che mi ha spinto a redigere queste note è la quasi totale assenza nelle opere di maggior divulgazione dei corazzati italiani, spesso subordinati perfino ai carri francesi del secondo conflitto mondiale, che tuttavia hanno partecipato ad un numero molto più modesto di scontri, e la cui presenza sui campi di battaglia è stata decisamente meno rilevante per le sorti della guerra nonostante siano stati riutilizzati come preda bellica dai tedeschi.

Nel 1917, quando i primi carri armati cominciarono ad apparire in numero sempre crescente sul territorio francese, il R.E. cominciò ad interessarsi a questi mezzi: il primo carro consegnato all'Esercito fu uno Schneider, a cui si aggiunsero l'anno dopo altri quattro carri di produzione francese, un secondo Schneider e tre Renault FT-17.

Nessun carro prese però parte ai combattimenti sul fronte italiano, innanzi tutto per la conformazione fisica del territorio (montagne e corsi d'acqua creavano numerosi problemi alla mobilità dei mezzi, compromettendo la manovrabilità anche di piccole unità corazzate), in secondo luogo perché non si volle sacrificare la produzione di aerei e cannoni, soprattutto in virtù del fatto che gli armamenti già obsoleti della nostra artiglieria stavano logorandosi e riducendosi di numero con una rapidità impressionante.

Malgrado ciò, già nel 1917 ci fu un tentativo da parte della FIAT di progettare e costruire un carro cui fu dato il nome di FIAT 2000. Ne risultò un "bestione" da 40 tonnellate molto simile nell'aspetto al tedesco A7V, ma ben lontano da quelle che erano le esigenze dell'Esercito. La produzione fu interrotta al secondo esemplare poiché la FIAT aveva ricevuto una commessa per realizzare un centinaio di mezzi ben più leggeri: si trattava di una versione leggermente modificata dell'FT-17 che prese il nome di FIAT 3000.

Nel 1930, ai primi 100 esemplari, in seguito identificati come FIAT 3000 A, se ne aggiunsero altri 52, denominati FIAT 3000 B, che al posto delle due

mitragliatrici cal. 6,5mm, montavano un cannone da 37 mm abbinato ad una Breda cal.8.

Consegnati a partire dal 1921, i FIAT 3000 furono gli unici corazzati italiani per oltre un decennio.

Malgrado il loro scarso armamento, le loro poco invidiabili prestazioni (una velocità massima di appena 20 km/h ed una corazza che nei punti di massimo spessore non superava i 16 mm) e nonostante i loro numerosi difetti meccanici che portavano a frequenti guasti, questi carri svolsero un ruolo fondamentale in Italia, non solo perché diedero alla nostra industria l'esperienza necessaria alla costruzione di mezzi corazzati, ma anche perché permisero di addestrare degli equipaggi alla manutenzione dei mezzi oltre che al combattimento.

Mentre era ancora in corso la produzione della prima serie di FIAT 3000, lo Stato Maggiore acquistò una "tankette" inglese Carden Loyd, dando il via allo sviluppo di un nuovo carro da combattimento denominato L-3: si trattava, ancora una volta, di un mezzo corazzato leggero, con un equipaggio di soli due uomini. Privo della torretta, il suo armamento consisteva in due mitra FIAT o Breda cal. 8 e la blindatura non superava i 15 mm. Tuttavia nella mobilità rappresentava un enorme passo avanti rispetto ai suoi predecessori sia per una meccanica più affidabile, sia per le sue discrete capacità fuori strada e la velocità massima di 40 km/h, decisamente fuori dal comune fra i corazzati degli anni Venti e Trenta. Il battesimo del fuoco per i carri modello L-3 avvenne durante la campagna italo-etioptica, fra il 1935 e il 1936. In seguito questi carri presero parte anche alla guerra di Spagna, nella quale, affiancati ai Panzerkampfwagen I tedeschi e costretti ad affrontare i sovietici T-26, misero in luce la propria fragilità e l'inadeguatezza del loro armamento. Tra l'altro, particolarmente sgradita agli equipaggi era la posizione della manovella per la messa in moto di fortuna del motore, che era posta sulla parte frontale dello scafo e rendeva perciò estremamente pericolosa, se non suicida, questa operazione durante gli scontri a fuoco.

Si diede dunque il via allo studio di un carro medio di progettazione completamente italiana: furono realizzati vari modelli in legno, in scala ed a grandezza naturale, che misero in luce l'ancora scarsa esperienza delle nostre industrie le quali, fino ad allora, si erano limitate a "rielaborare" progetti di altre nazioni. Buona parte dei modelli realizzati ricordavano i carri messi a punto dai britannici nell'immediato dopoguerra, armati con numerose mitragliatrici e con cannoni leggeri, o ancora con un cannone montato sullo scafo e sovrastato da più di una torretta. Il precipitare degli eventi portò infine ad un compromesso: il primo carro medio italiano fu l'M-11 o M-39 (come fu battezzato dopo l'entrata in vigore di una circolare del 13 giugno 1940). Lo scafo dell'M-11 somigliava molto nell'aspetto al T-26. Il treno di rotolamento, per il quale erano state utilizzate componenti dell'L-3, era formato da otto ruote, collegate fra loro da due balestre. Fu una scelta, quella di non utilizzare ruote grandi e sospensioni indipendenti, che penalizzò i corazzati italiani fino alla fine della guerra. Al di sopra dello scafo, in una casamatta che ospitava pilota e cannoniere, era alloggiato un cannone da 37 mm., "cannibalizzato" dai vecchi carri mod. FIAT 3000, ormai in uso solo con compiti di addestramento. Il FIAT-ANSALDO M-11 fu prodotto in appena 90-100 esemplari.

Nel giugno 1940, al momento dell'entrata in guerra dell'Italia, il nostro esercito era equipaggiato con poco più di 1200 carri leggeri. I primi settanta M-11/39 furono consegnati solo a fine agosto. Fino a quel momento le nostre unità corazzate dovettero contare su mezzi il cui reale apporto in combattimento non era superiore a quello di una mediocre autoblinda. L'arrivo dei 70 M-11/39 non mutò la situazione sfavorevole venutasi a creare: il brandeggio limitato del cannone, e la necessità che un solo uomo caricasse il pezzo e sparasse, influivano negativamente sulla già scarsa capacità di fuoco dell'arma; allo stesso modo, il capocarro, la cui posizione non agevolava certo le comunicazioni con il resto dell'equipaggio, oltre che del comando del mezzo doveva occuparsi anche delle due mitragliatrici. Già dai primi scontri ci si rese inoltre conto che la blindatura, oltre che sottile era anche mal progettata: per qualche arcano motivo, le lamiere, anziché saldate erano ancora imbullonate come nelle primissime generazioni di corazze (questo malgrado l'esperienza fatta nella guerra di Spagna). In caso di impatto, i bulloni saltavano, recando spesso danni all'equipaggio. Tutti gli M-11/39 furono distrutti o catturati nei primi mesi di guerra.



*4 luglio 1940, AOI. Carri Medi M-11/39 appoggiano la cavalleria eritrea nella conquista di Cassala. In quella occasione ne furono impiegati 20, mentre i Britannici disponevano, in quella fase della guerra, per lo più di automitragliatrici.*

Nel frattempo aveva fatto la sua comparsa in Africa Settentrionale il primo carro italiano armato con un cannone da 47 mm: denominato M-13/40 altro non era che un'evoluzione del precedente M-11 sul quale, modificando la casamatta ed eliminando il cannone da 37/40, era stato possibile installare una torretta con due uomini addetti all'uso di un cannone da 47 mm. in grado di perforare le corazze di tutti i mezzi britannici tranne i più pesanti Matilda e Valentine. L'arrivo di questi nuovi mezzi impressionò il nemico tanto da citarli più volte nelle relazioni ufficiali. Ancora una volta però il destino dei nostri carristi fu segnato da corazze troppo deboli, cosicché gli equipaggi furono costretti a proteggerle e rinforzarle con sacchi di sabbia ed elementi di cingolo, una usanza che in seguito si diffuse anche fra gli alleati, ma in cui gli Italiani furono precursori. Questo però comportava un aumento di peso che non fu compensato neanche lievemente dall'introduzione di un nuovo motore montato sulla serie di carri M-14/41. Purtroppo, la versione definitiva del carro (M-15/42), ancora carente nella

corazza, ma dotata di un motore a benzina (anziché a gasolio come nei precedenti), sviluppante 190 cavalli vapore ed in grado di raggiungere i 40 km/h (contro i 30-32 km/h delle precedenti serie costruttive) non fu pronta in tempo per prendere parte agli scontri decisivi in Egitto che precedettero la ritirata in Tunisia.

Ritardi analoghi si ebbero nella progettazione di una terza generazione di carri leggeri: gli L-6 o L-40, pesanti appena 6 tonnellate, con un equipaggio di soli due uomini ed armati con un cannoncino da 20 mm. Anacronistici già in fase di progettazione, fecero però sperare nella possibilità di poter produrre mezzi, sia pur scadenti, ma con una celerità tale da compensare la qualità con la quantità. Ne erano state ordinate 583 unità da consegnarsi, a decorrere dal febbraio 1941, con un ritmo di 45 al mese. In realtà i primi esemplari furono pronti per una valutazione solo nell'autunno di quell'anno. La loro presenza sui fronti russo ed africano fu pressoché irrilevante.

Ancora più complicata fu la progettazione del carro pesante P-40 la cui corazza, pur essendo stata incrementata di circa 10-15 mm. su tutti i lati, era ancora insufficiente per un carro di quelle dimensioni, difficile da occultare e quindi più soggetto al fuoco nemico rispetto ad altri mezzi di più modeste dimensioni; inoltre, come già accadeva nei precedenti carri italiani, il comandante era impegnato, oltre che nella condotta del mezzo, anche nell'impiego del cannone. Tuttavia, il pezzo da 75/34 era un'ottima arma per potenza e precisione, in grado di fronteggiare anche a grandi distanze qualunque carro medio dell'epoca; inoltre la velocità massima di 40 km/h era, per un carro di tali dimensioni, di tutto rispetto. Malgrado il primo prototipo fosse completato nel 1941, nessun altro esemplare risulta essere stato consegnato fino all'8 settembre 1943. Soltanto dopo l'occupazione tedesca furono prodotti dall'Ansaldo 101 carri di questo tipo, 40 dei quali però senza motore.

Seguendo l'esempio della Germania, anche l'Italia, a guerra iniziata, cominciò ad interessarsi ai cannoni semoventi, mezzi corazzati solitamente privi di torretta, con un cannone a brandeggio limitato (spesso di calibro superiore rispetto a quello del carro armato da cui erano derivati) montato in casamatta. I primi semoventi italiani, derivati dal carro M-13 diedero un'ottima prova di sé. Riguardo ad essi, il capitano Traniello, inviato in Libia per osservare il comportamento dei nostri mezzi, si esprimeva così:

"Semoventi da 75/18: Hanno dato un'ottima prova e ne sono tutti entusiasti. Sono stati impiegati sia come artiglieria in appoggio ai carri, sia come carri controcarri. In quest'ultimo caso il loro potente armamento unito alla loro facile occultabilità (perché molto bassi) ne hanno fatto un'arma preziosissima, ammirata dallo stesso nemico nelle sue relazioni ufficiali."

I semoventi da 75/18, come tutti i corazzati italiani, brillavano in effetti per le eccellenti prestazioni del cannone, al punto tale che, quasi due anni dopo la sua entrata in servizio, in seguito all'armistizio dell'8 settembre 1943, fu utilizzato con successo dalla Wehrmacht che ne aveva catturati alcuni esemplari intatti. Minor successo ebbero i semoventi su scafo L-40, che montavano il cannone da 47/32 già utilizzato per i carri della serie "M"; tuttavia, per la loro economicità e semplicità costruttiva, rimasero in produzione, senza alcuna modifica, fino a tutto il 1944. Numerosi furono invece gli sviluppi degli altri semoventi, soprattutto durante la repubblica di Salò: con l'introduzione nel 1943 dello scafo dell'M-15/42

erano già stati montati per la prima volta i cannoni da 75/34 (inizialmente presi in considerazione per il carro P-40), poi utilizzati anche per i semoventi M43. L'ultima versione di questo mezzo, di cui furono costruiti appena 11 esemplari, montava un cannone da 75/46 ed una corazza frontale inclinata con uno spessore di 70 mm o di 100 mm nel caso in cui fosse stata montata la prevista corazzatura in ghiaia, più economica e leggera dell'acciaio ma altrettanto efficiente contro i proiettili convenzionali ed addirittura superiore contro le cariche cave da pochi anni in uso fra gli alleati.

Il corazzato più potente costruito in Italia fu (se escludiamo il semovente da 149/40, rimasto allo stadio di prototipo) l'M-43 da 105/25: in grado di aver ragione su qualunque carro dell'epoca e costruito in oltre 90 esemplari durante l'occupazione tedesca, giunse però troppo tardi per poter mutare le sorti della guerra, una destino toccato anche ad altre realizzazioni nostrane, come il semovente da 90/53: quest'ultimo era derivato dal carro armato M-15, sullo scafo del quale (allungato e notevolmente modificato) era stato montato un cannone contraereo da 90 mm. che aveva già dato prova di grande affidabilità anche nell'impiego controcarro, al punto tale da poter essere paragonato al famoso "88 mm." tedesco, cui era però superiore per la velocità iniziale del proiettile. Questo potente corazzato era stato richiesto per fornire un valido appoggio alle nostre divisioni schierate sul fronte russo. I numerosi problemi meccanici che affliggevano la mobilità del semovente, la cronica carenza di materie prime e le difficoltà burocratiche legate alla costituzione di nuovi reparti d'artiglieria, ne impedirono però il trasferimento sul fronte orientale. Degli unici trenta esemplari prodotti, 6 rimasero sul continente (presumibilmente al poligono di Nettuno), gli altri furono impiegati in Sicilia contro gli Anglo-Americani, dove diedero prova di grande precisione e potenza di fuoco, subendo però notevoli perdite. Gli ultimi due superstiti furono abbandonati a Messina, privi di munizioni e di carburante, nell'impossibilità di essere traghettati in Calabria. La sorte toccata ai semoventi da 90/53 (di cui oggi esiste un solo malridotto esemplare, conservato nel Maryland, U.S.A.) riassume un po' le vicende di tutti i corazzati italiani che, dotati di eccezionali cannoni ma con motori FIAT non abbastanza potenti ed una meccanica poco affidabile, furono prodotti tardivamente ed in pochi esemplari.



#### LA BATTAGLIA DEL METAURO (206 a.C.) di Piero Pastoretto

All'indomani della vittoria di Canne (216 a.C.) Annibale avrebbe potuto facilmente marciare su Roma: per contrastarlo i Romani non avevano più nulla, se non una legione navale di *milites classarii* - cioè fanti di marina - e le poche migliaia di superstiti della battaglia, truppe ormai prive di qualsiasi valore bellico.

Lo stesso comandante della cavalleria cartaginese, Maarbale, lo esortava a questa mossa, ma il generale, preoccupato della mancata defezione delle città alleate della rivale, preferì la prudenza all'audacia, guadagnandosi il celebre rimprovero del suo ufficiale, riportato da Polibio: "*E' proprio vero che gli dei non*

*ripongono tutti i loro doni su un sol uomo. Tu sai vincere, ma non sai trarre profitto dalla vittoria!"*.

Annibale però aveva due buone ragioni per temere l'assedio della capitale. In primo luogo sapeva di essere un abile stratega nelle battaglie campali, ma un mediocre organizzatore di operazioni ossidionali; rischiava, inoltre, di essere a sua volta circondato dagli eserciti della Lega latina mentre i suoi uomini, peraltro scarsi, erano impegnati intorno alla città.

Preferì dunque stipulare un'alleanza nel 215 con Filippo di Macedonia e costringere i Romani a combattere su una vastità smisurata di fronti esterni alla Penisola, che andavano dalla Spagna alla Grecia, per fiaccare la loro potenza e costringerli alla pace.

Si trattò invece di una soluzione perdente. La guerra in Iberia fu vinta dal futuro Africano (battaglia di Ilipa, 206); Siracusa e Taranto caddero nel 211; Capua nel 209; la Sardegna fu riconquistata e la prima guerra Macedonica si concluse con la pace di Fenice (206), senza aver intaccato la forza militare e la capacità di resistenza di Roma.

Scipione, trionfatore sui Punici in Spagna, non riuscì però ad impedire che nel 208 Asdrubale, ripercorrendo la stessa via che il fratello aveva aperto undici anni prima, passasse in Italia per congiungere il suo esercito con quello di Annibale. Asdrubale portava con sé circa 30.000 uomini, per la maggior parte reclutati durante il cammino, gli ultimi dei quali arruolati tra i Galli della valle del Po; aveva posto inutilmente l'assedio alla colonia romana di Piacenza, e poi si era diretto a Fano, il porto adriatico dove la via Flaminia raggiungeva il mare. Annibale a sua volta, informato dell'arrivo del fratello, aveva lasciato il Bruzio (la parte più meridionale della Calabria) dove svernava, e si era fortificato a Canusio (oggi Canosa) in Apulia.

Fu questo forse il momento di maggior pericolo corso dalle armi romane, mitigato soltanto dalle difficoltà di comunicare tra i due cartaginesi. Il Senato pertanto richiamò tutte le forze disponibili dall'Italia, dalla Grecia e dalla Spagna e le inviò sul teatro delle operazioni: il console Caio Claudio Nerone ed il pretore Quinto Fulvio Flacco furono mandati con circa 50.000 uomini a sorvegliare Annibale in Apulia, mentre l'altro console Marco Livio Salinatore ed il pretore Lucio Porzio Licinio con forze quasi pari stavano accampati a Sena Gallica (Senigallia) per sbarrare ad Asdrubale la via verso sud.

Una lettera spedita da Asdrubale al fratello mentre ancora assediava Piacenza, ed affidata a sei cavalieri, fu intercettata da Nerone, che così apprese il piano dei soccorritori di attraversare l'Appennino e di congiungersi con Annibale in Umbria. Sfruttando un tale colpo di fortuna Nerone prese una decisione di straordinaria importanza, che contravveniva alla prassi consuetudinaria che imponeva a ciascun console di occuparsi solo della provincia che gli era stata assegnata all'inizio della sua carica senza interessarsi, a meno che non ci fosse un preciso ordine del Senato, di ciò che faceva l'altro collega. Informò dunque i Padri Coscritti, ma non ne attese l'autorizzazione, che con 6.000 fanti e 1.000 cavalieri avrebbe marciato verso nord per dare man forte a Porzio e Livio, lasciando Flacco con il resto dell'esercito a trattenere Annibale, rimasto all'oscuro delle intenzioni del fratello. Si trattava di un rischio calcolato ma anche di una mossa estremamente coraggiosa, se si pensa che i due consoli dell'anno precedente erano stati uccisi entrambi in battaglia da Annibale, e che i Romani vivevano in una situazione

psicologica di angoscioso terrore nei confronti dell'invincibilità e dell'astuzia del generale cartaginese.

L'arrivo dei rinforzi a Senigallia avvenne in gran segreto e di notte. Nerone impose al collega di attaccare subito, nonostante la stanchezza delle proprie truppe defatigate dalle marce forzate, prima che Asdrubale si accorgesse dell'aumentato numero dei nemici e tentasse di far perdere le sue tracce rifiutando la battaglia.

In realtà Asdrubale sospettò qualcosa attraverso i segnali di tromba dei romani, che erano tre invece di due, e nottetempo lasciò il campo per risalire la valle del fiume Metauro e dirigersi verso la via Flaminia. Perse però la strada ed i tre corpi riuniti dei Romani lo intercettarono all'alba costringendolo a dare battaglia.

Il cartaginese, sorpreso, dispose le truppe come poteva, in uno schieramento piuttosto frammentario e scollegato: i Liguri al centro dietro gli elefanti, gli Spagnoli all'ala destra, ed i Galli sulla sinistra. Questi ultimi occupavano una collina che strapiombava sul fiume, ed erano separati dai Liguri da una notevole distanza. Dinanzi ai Galli, su una collina prospiciente, si pose Nerone; Porzio comandava il centro e Livio la sinistra di fronte agli Spagnoli. La destra romana si estendeva ben oltre la sinistra avversaria.

Il combattimento fu aperto dalla destra e dal centro cartaginese, ovvero degli Spagnoli, soldati veterani e già abituati alla tattica romana, e dai Liguri, altrettanto risoluti e temibili combattenti. Ci fu dapprima la carica degli elefanti, ma dopo aver alquanto stravolto le file di Porzio, non poterono essere più controllati e vagarono tra i due eserciti arrecando danni agli uni ed agli altri, fino a quando gli stessi conducenti non li uccisero conficcando nella colonna vertebrale dei lunghi coltelli che portavano per questo scopo.

Lo sviluppo più pericoloso dell'azione non si ebbe pertanto nel centro, ma sulla sinistra romana, dove Livio faticava a reggere l'urto degli Spagnoli. Nerone, che aveva di fronte soltanto i Galli, modesti combattenti, prese una seconda felice decisione: sguarnì la sua ala dei manipoli più arretrati, cioè i triarii, e sfilando sul retro di Porzio e Livio venne a cadere sulla destra e sul tergo degli Spagnoli, sbaragliandoli e spingendoli in fuga verso i Liguri.

Il console poté eseguire una simile brillante manovra solo sfruttando l'estrema mobilità consentita dalla divisione manipolare della legione. Ogni manipolo, composto da due centurie e 40 veliti per un totale di 160 uomini, costituiva un'unità tattica assolutamente autonoma, ed era capace tanto di schierarsi in ordine compatto insieme ad altri reparti similari, quanto di agire singolarmente e rapidamente attuando riconversioni di fronte o manovre ardite come quella del Metauro. Un secolo più tardi, nell'età mariana, sarebbe stata creata la coorte, unità costituita da tre manipoli (480 uomini), e quindi molto più robusta ma altrettanto agile.

Ritornando alla battaglia, Asdrubale, vista perduta la sua ala destra e minacciato il centro, spronò il suo cavallo sul folto dei Romani e cadde ucciso. Dopo la sua morte lo scontro non ebbe più storia. Le perdite delle due parti furono, secondo Polibio, di 10.000 morti per i Punici e 2.000 per i Romani.

La notte stessa Nerone intraprese la via del ritorno e, marciando ancor più rapidamente che all'andata, rientrò nei suoi accampamenti di Canosa senza che Annibale si fosse accorto della sua assenza. Fu anzi proprio Nerone ad informare nel modo più drammatico il nemico di quanto era successo, facendo gettare nel

campo di Annibale la testa mozza di Asdrubale. Al condottiero cartaginese non restò che ritirarsi nuovamente nel Bruzio, dove si trattenne ancora indisturbato per cinque anni, sino a quando la spedizione africana di Scipione non lo costrinse ad accorrere in aiuto della Patria.



### L'ULTIMO PONTE di Oreste Rossi

Alle ore 2 del 24 Ottobre 1917 l'imponente parco d'artiglieria della 14a Armata austro-germanica aprì il fuoco da Plezzo a Tolmino, sparando migliaia di proiettili di grosso calibro sulle retrovie, i centri di comando, le linee di comunicazione della 2a Armata dell'Esercito italiano. Nella conca di Plezzo e contro le batterie italiane "incavernate", furono lanciati anche micidiali gas asfissianti. Dopo una pausa tra le 4,30 e le 6, il tiro riprese, reso ancor più devastante da migliaia di grosse bombarde e si concentrò sulle prime linee, distruggendo tutti gli apprestamenti difensivi, facendo strage dei soldati italiani che presidiavano le trincee all'aperto e costringendo i difensori inebetiti a cercare scampo rintanandosi in profonde caverne.

"Su questi uomini, abbruttiti da un bombardamento mai prima provato.....fra le 8 e le 9 del mercoledì 24 Ottobre si avventarono i nemici.....Sei ore più tardi una colonna tedesca raggiunse il paese di Caporetto; nove ore dopo tutto il fronte, dalla conca di Plezzo a quella di Tolmino, era sconvolto, spezzato; dopo tre giorni i Tedeschi entrarono in Cividale, dopo quattro a Udine; nel decimo giorno della battaglia i nemici superarono il Tagliamento; nel diciassettesimo, venerdì 9 Novembre, l'esercito italiano, o meglio, ciò che rimaneva di due armate, era schierato dietro al Piave, mentre un'armata ancora stava ripiegando dal Cadore verso il Grappa"

Così Faldella (Emilio Faldella: Caporetto, le vere cause di una tragedia. Ed. Universale Cappelli Bologna 1967 pp. 7-10) sintetizza la "12a battaglia dell'Isonzo", un immane disastro per l'esercito italiano che fu ad un passo dalla catastrofe definitiva, evitata solo grazie ad alcune incertezze degli austro-tedeschi nei giorni tra il 26 e il 30 Ottobre e all'eroismo ed allo spirito di sacrificio di una parte della 2a Armata italiana.

"Caporetto calamita tuttora l'attenzione degli italiani. Anche chi non conosce i fatti sente volar per l'aria la parola caporetto scritta con la "c" minuscola, per indicare un collasso improvviso, un disastro quasi irreparabile. Storicamente Caporetto è una delle grandi battaglie di annientamento della storia contemporanea e la più grande disfatta dell'esercito italiano. Di tale esercito, che al momento in cui venne attaccato contava 1.850.000 soldati, in due settimane ne andarono perduti 350.000, tra morti, feriti e prigionieri, ed altri 400.000 si sbandarono verso l'interno del paese" (Mario Silvestri: Caporetto, una battaglia ed un enigma. A.Mondadori Ed. 1990 p.3)

Dell'enorme, drammatico affresco di questa battaglia, a proposito della quale sono stati versati fiumi di inchiostro, cercherò di mettere in luce un solo dettaglio,

considerando lusinghiero ed auspicabile essere annoverato tra quelli che Polibio (sprezzantemente) definiva "gli scrittori di cose particolari (abituati) a fare grandi le cose piccole" (citato in Benedetto Croce: *La storia come pensiero e come azione*. Ed. Laterza 1966 p.65).

Come è noto, a seguito dell'attacco tedesco, vennero sfondate le linee italiane del IV e del XXVII Corpo d'Armata, che presidiavano rispettivamente la sinistra ed il centro della linea difesa dalla 2a Armata. Si aprirono pertanto due varchi agli attaccanti. Attraverso l'uno, lungo la linea pedemontana, era possibile giungere per il percorso più breve al Tagliamento in corrispondenza dei ponti di Cornino e Pinzano; l'altro consentiva di puntare direttamente verso Cividale e Udine, di proseguire poi verso il Tagliamento in corrispondenza dei ponti della Delizia, presso Codroipo, e infine, seguendo il corso del fiume a Sud verso Latisana, tagliare la strada alla 3a Armata, molto più lontana dal Tagliamento dei nemici. Se quest'ultima manovra fosse riuscita l'esercito italiano sarebbe stato certamente distrutto.

Tali possibili sviluppi erano perfettamente chiari al Comando Supremo dell'esercito italiano che, fin dalle prime fasi della battaglia, prese ogni precauzione affinché la 3a Armata potesse ritirarsi con il minimo danno possibile per costituire il nucleo della difesa italiana prima sulla destra del Tagliamento e poi su quella del Piave, dove l'accorciamento della linea del fronte avrebbe consentito di resistere pur con le minori forze disponibili dopo la ritirata. Alle ore 15,40 del 25 Ottobre, quando ancora era ben viva la speranza di contenere l'attacco austro-tedesco, il generale Cadorna, in un fonogramma al Comando 3a Armata, lo invitava a "prendere tutte le necessarie predisposizioni per poter, ove la situazione lo imponga, effettuare il ripiegamento dell'intera Armata a Ovest del Tagliamento. Assegno fin da ora alla 3a Armata per tale movimento la strada dei paesi-Ponte della Delizia e la strada di S. Giorgio di Novara-Latisana" ( in Relazione Ufficiale L'esercito italiano nella grande guerra. Volume IV, tomo 3° p.365. Ordine Comando Supremo n. 4973), ed il giorno successivo, 26 Ottobre, disponendo, ancora in via preventiva e precauzionale, le "direttive per il ripiegamento sulla linea del Tagliamento" assegnava alla 2a Armata i ponti di Cornino, Pinzano e Bonzicco e alla 3a quelli della Delizia, di Madrisio e di Latisana (Comando Supremo n. 4999 di prot. G.M. del 26.10.17).

Il generale Montuori, comandante della 2a Armata, il giorno seguente, 27 Ottobre, assegnava al settore di destra dell'Armata medesima, "i due ponti d'equipaggio che verranno gettati a Ravis e S.Odorico " ( o, qualora tali ponti non fossero stati ultimati in tempo utile, il ponte di Dignano in comune con il settore di centro (Comando 2a armata n. 6403 del 27.10). Conseguentemente, iniziato il ripiegamento, il gen. Montuori invitava il gen. Ferrero, comandante del settore di destra della 2a Armata, a "seguire le strade a Nord di S.Lorenzo Mossa-Mariano-Medea-Chiopris-Viscone perché questa strada è assegnata alla 3a Armata" (Comando 2a armata n. 280/G del 28.10).

Contemporaneamente chiedeva al Comando della 3a Armata, della quale la destra della 2a proteggeva il fianco Nord, di consentire "che quei corpi ripiegassero al Torre per le strade che vi giungono da Nord-Est nel tratto Viscone-Versa,.....parzialmente nel territorio della 3a Armata (Comando 2a armata n. 163 op.). La richiesta era accolta purché le unità del settore destro della 2a Armata si incolonnassero in coda ai Corpi VIII e XI della 3a.

Nel frattempo la situazione precipitava: gli austro-tedeschi dilagavano nel vuoto creatosi più a Nord e minacciavano di aggirare la 3a Armata, che per salvarsi doveva ingaggiare una gara di corsa con i nemici con traguardo ai ponti del Tagliamento, ma una massa enorme di sbandati e profughi, con carri e altri mezzi di fortuna, intasava le strade rallentando il ripiegamento verso la salvezza e la piena del fiume rendeva inutilizzabili i ponti di Straccis e Madrisio riducendo quindi al minimo il numero di passaggi utilizzabili. Quindi, alle ore 5 del 29 Ottobre, Emanuele Filiberto di Savoia, comandante della 3a Armata, assegnava i ponti di Latisana al XXIII e XIII Corpo e quelli di Codroipo (Delizia) all'VIII e all'XI Corpo d'Armata e precisava " Confermo ordine perentorio perché tutti gli elementi civili e militari della 2a Armata siano inesorabilmente rinviati ai loro passaggi più settentrionali" (Comando 3a armata 13R del 29.10).



*Le vie della ritirata, paese non identificato presso il Piave*

A seguito di tale ordine la ritirata dei Corpi del settore destro della 2a Armata assumeva caratteri sempre più drammatici: le passerelle di Ravis e S. Odorico non erano state gettate, pertanto tali Corpi si avviarono al ponte di Dignano nonostante il serio pericolo di esservi precedute dalle truppe nemiche, ma quando tale ponte fu asportato dalla piena del Tagliamento la speranza di salvezza rimase legata alla possibilità di utilizzare i passaggi da Codroipo in giù, passaggi dai quali, come abbiamo visto, avrebbero invece dovuto essere "inesorabilmente rinviati". Iniziarono pertanto frenetiche trattative con la 3a Armata ed infine il gen. Montuori, alle ore 11,25 poteva ordinare "che i tre Corpi del settore destro si accodino all'ala settentrionale della 3a Armata per passare dopo di essa ai ponti della Delizia (Codroipo)" (Comando 2a armata n.6420 Op. del 29.10).

La funzione strategica di tali Corpi era fondamentale, perché essi costituivano la protezione del fianco Nord e la retroguardia della 3a Armata, la cui integrità andava protetta a tutti i costi dalla 2a, che peraltro agli occhi del Comando Supremo continuava ad apparire responsabile del disastro per la "deficiente resistenza" opposta nelle prime fasi della battaglia e quindi moralmente obbligata al riscatto e al sacrificio.

Infatti, alle ore 13,40 dello stesso giorno, 29 Ottobre, il gen. Cadorna ordinava: "Aggravata situazione su fronte 3a Armata esige imperiosamente che truppe 2a Armata prolunghino quanto più possibile resistenza su posizioni oggi raggiunte et ciò a costo qualunque sacrificio" (Comando Supremo n. 5108 del 29.10). In esecuzione di quest'ordine, alle 3,15 del 30 Ottobre il gen. Ferrero dispose che il

settore destro della 2a Armata si disponesse fronte a Nord a cavallo della strada Udine-Codroipo (a protezione del fianco Nord della 3a) (Relazione Ufficiale p.425).

Intorno a Codroipo si era accumulata una quantità enorme di profughi e sbandati in cerca di fuga che impediva il deflusso accalcandosi sui ponti; tutte le strade e le zone limitrofe rigurgitavano di mezzi di trasporto di ogni genere, artiglierie salvate con indicibili sforzi dai serventi, masserizie, animali in una confusione indescrivibile che rendeva quasi impossibile far eseguire efficaci manovre difensive alle truppe ancora inquadrato. Per di più le truppe austro-tedesche, il mattino del 30 Ottobre, raggiunto il Tagliamento a Settentrione di Codroipo, sferrarono un attacco da Nord e da Est contro la testa di ponte che proteggeva l'abitato e i passaggi sul fiume.

Al gen. Caviglia, comandante del XXIV Corpo d'Armata "appariva chiaro che Codroipo e i ponti della Delizia erano compromessi e che non vi si poteva più fare assegnamento per la ritirata del XXIV C. d'A. Rimanevano libere le vie per i ponti di Madrisio e Latisana (verso i quali occorreva dirigerle) in coda alle truppe della 3a Armata. In questo senso, verso le 8 del mattino (del 30 Ottobre) parlò al comandante dell'ala destra" (Enrico Caviglia: La dodicesima battaglia (Caporetto). A.Mondadori Ed. 1933 p.218).

Ma il generale Ferrero, incaricato della difesa di Codroipo, non acconsentì, ordinando la difesa ad oltranza. Il gen. Caviglia, alle ore 12 dello stesso giorno, 30 Ottobre, rinnovò la richiesta telefonicamente, ma anche allora il gen. Ferrero non concesse l'autorizzazione a ripiegare verso gli ultimi ponti ancora utilizzabili, riservati alla 3a Armata,

La battaglia intorno a Codroipo proseguì in un caos indescrivibile, finché, tra le 12 e le 13, pattuglie tedesche raggiunsero i ponti che furono fatti saltare in aria dagli artificieri italiani. Molto si è discusso sulla presunta intempestività di tale brillamento che condannò alla cattura decine di migliaia di soldati bloccati sulla riva sinistra del Tagliamento, ma probabilmente gli artificieri scelsero oculatamente il momento e non si fecero condizionare da eccessiva preoccupazione come sostiene invece il Diario della 2a Armata.

D'accordo con il momento scelto per far saltare i ponti per non farli cadere in mano ai tedeschi si dice la Commissione d'Inchiesta parlamentare su Caporetto e analogo è il giudizio di Konrad Krafft von Dellmensingen, capo di stato maggiore della 14a Armata austro-germanica, che racconta: "...gli Jager cercano di sfruttare la situazione nell'intento di assicurarsi i passaggi ancora intatti. Alla loro testa i ten. Lang, Hopfner e Neuhaus della 4a Compagnia, il sottufficiale Huttner con pochi uomini, tutti con una mitragliatrice leggera in spalla, si spingono verso l'estremità Ovest del ponte passando in mezzo ai fuggiaschi e quasi stanno per arrivarvi, quando gli italiani fanno saltare entrambi i ponti, con tutti coloro che vi stanno sopra" (1917 lo sfondamento dell'Isonzo Ed. Mursia 1981 p.220).

Ovviamente "da allora i ponti più a Sud (di Codroipo) divennero la sola via di ritirata per quelle nostre truppe che si trovavano sulla sinistra del Tagliamento" (Caviglia: la dodicesima..cit. p.219) contro le quali, fin dal mattino si era pronunciato l'attacco dell'ala sinistra della 14a Armata austro-germanica che tentava di aggirarle con una decisa manovra di conversione verso Sud-Ovest.

Tra Pozzuolo e Mortegliano, durante l'intera giornata, si svolsero epici combattimenti nei quali le nostre truppe compirono straordinari atti di eroismo, meritevoli di ben altro rilievo di quanto posso qui darne. Il loro sacrificio fu però

provvidenziale per il nostro esercito. Infatti furono "gravi le nostre perdite, ma si era imposto al nemico un notevole tempo di arresto che valse a sventare la minaccia che poteva seriamente compromettere il ripiegamento della nostra 3a Armata" (Relazione Ufficiale p. 428)

Una serie di conflitti di competenza tra le varie unità della 14° Armata austro-tedesca e quelle della 2° Armata (austriaca) dell'Isonzo, intralciarono l'inseguimento rallentando i nemici e riducendone la pressione, cosicché le truppe superstiti del XXIV C. d'A., che da una settimana combattevano di giorno e marciavano di notte ed erano provatissime e decimate dai combattimenti, poterono passare il Tagliamento al ponte di Madrisio alle ore 6 del 31 Ottobre.

Infine, alle 19,30 dello stesso giorno, il comandante della 3a Armata poteva comunicare con sollievo: "la maggior parte delle truppe dell'Armata è già passata sulla destra del Tagliamento; sulla sinistra si sono ammassate numerose truppe della 2a Armata in attesa di sfilare, protette dai nostri reparti. La crisi del ripiegamento.....è stata quindi superata nella parte più difficile" (Comando 3a armata n.105 Op. del 31.10).



*La riva destra del Piave battuta dal nemico, località non identificata*

Naturalmente si era ancora ben lungi dall'aver risolto i problemi creati dalla sconfitta: fu necessaria l'ulteriore ritirata al Piave; la strenua difesa contro il duplice attacco scatenato dai nemici a partire dal 10 Novembre contemporaneamente sul fiume e sugli altipiani; il superamento della gravissima crisi conseguita alla perdita di larghissima parte dell'artiglieria; l'olocausto del ragazzi del '99 e i combattimenti che resero il Grappa la Montagna Sacra degli italiani, prima che si potessero realmente dire arrestate le offensive direttamente ed indirettamente causate dalla disfatta dell'Ottobre 1917.

Ha davvero ragione il generale Caviglia, che sarà poi "l'eroe" di "Vittorio Veneto", a concludere (Caviglia: la dodicesima...cit. pag. 265) "Caporetto fu la prova più grave che l'Italia abbia superato. Dio sia ringraziato! Un anno dopo noi dicemmo l'ultima parola".



## LA BATTAGLIA DEL RIO DELLA PLATA di Alessandro Sabatini

### La storia

Allo scoppio della guerra, le scelte strategiche di utilizzo della Marina tedesca non sono ancora perfettamente delineate. Hitler è molto impegnato nel costruire e concentrare gli sforzi bellici e diplomatici nel piano di conquista dell'Europa continentale da impostare sul principio di blitzkrieg (guerra lampo) ed allo stesso tempo di evitare, almeno per il momento, di ritrovarsi contro due potenze quali l'Unione sovietica e gli Stati Uniti. Il compito di gestire le unità navali tedesche, in attesa dell'ultimazione dei super colossi Bismarck e Tirpitz, spetta al Grand'ammiraglio Erich Hans Albert Raeder. Tra gli obiettivi principali della Kriegsmarine, attorno al settembre del '39, vi era quello di intercettare ed affondare il grande traffico di rifornimenti britannico nell'Atlantico. Questo compito venne assegnato ai temibili U-Boote del comandante Donitz (che sarà il successore di Hitler dopo il suicidio e firmerà la resa incondizionata con gli alleati) ed alle, allora disponibili, maggiori unità da battaglia: le corazzate tascabili Deutschland e Admiral Graf Spee, mentre le due navi da battaglia Sharnhorst e Gneisenau e l'altra tascabile Admiral Scheer erano ferme per lavori. L'obiettivo di queste unità era quello di affondare o catturare i mercantili battenti bandiera inglese, francese o norvegese, e di affrontare navi da battaglia nemiche qualora le circostanze fossero favorevoli.

La crociera della Deutschland, non fu molto fortunata per la verità, durò dal 23 settembre alla metà di novembre del 1939, al comando del Capitano di Vascello Paul Wenneker il quale affondò in questo periodo due piccole navi: l'inglese Sonegate ed il norvegese Lorentz W. Hansen, e catturò il piroscafo americano City of Flint provocando le ire di Hitler che non voleva provocare indignazione negli americani. La nave venne richiamata in Germania e ribattezzata Lutzow per volere dello stesso Hitler.



Ben diversa invece è stata la sorte dell'Admiral Graf Spee: salpata dal porto di Wilhelmshaven il 21 agosto del 1939 e raggiunto il cuore dell'Atlantico, affondò 7

mercantili (il 30/9 il Clement, il 7/10 l'Ashea, il 22/10 il Trevanion, il 5/11 l'Africa Shell, il 2/12 il Doric Star, il 3/12 il Tairoa, il 7/12 lo Strenshalh), catturò 2 navi ( il 5/10 il Newton Beech ed il 10/10 l'Huntsman) rendendo insicuro l'Atlantico centrale tra l'America latina e l'Africa occidentale. Dal canto loro gli inglesi non rimasero a guardare e, per dare la caccia alla temibile corsara germanica, l'Ammiragliato impiegò 16 potenti unità da guerra: le portaerei Ark Royal, Hermes, Glorious; gli incrociatori da battaglia Renown, Hood e Repulse; le corazzate francesi Strasbourg e Dunkerque, gli incrociatori pesanti Devonshire, Cumberland, Exeter, Shropshire e Sussex; gli incrociatori leggeri Ajax, Achilles e Danae, suddivise in 4 gruppi di impiego tra lo stretto di Gibilterra e Città del Capo. Il comandante della Graf Spee, Hans Langsdorff, riuscì ad eludere questa massiccia sorveglianza grazie ad una serie di camuffamenti: aggiunse un fumaiolo sulla plancia, fece cambiare più volte la verniciatura, issò bandiera neutrale o nemica, disturbò le trasmissioni radio, fece gettare in mare salvagenti con il nome di altre unità tedesche, cambiò continuamente rotta

### **La battaglia**

Si giunse così al fatidico 13 dicembre. Langsdorff decise di far rotta verso la foce del Rio della Plata per affondare ancora qualche mercantile prima di far ritorno in Germania per Natale come previsto dai piani.

Alle sei del mattino la vedetta della Graf Spee annunciò l'avvistamento di 3 navi in linea all'orizzonte. Era la divisione inglese delle Falkland al comando del Commodoro Henry Harwood, composta dai 2 incrociatori leggeri Ajax ed Achilles e dall'incrociatore pesante Exeter. Queste tre unità, singolarmente, sono inferiori come capacità di fuoco alla Graf Spee ma insieme costituirono una seria minaccia all'unità tedesca.

Credendo che gli inglesi stessero proteggendo una formazione di mercantili oltre la linea dell'orizzonte, Langsdorff pose le macchine avanti tutta per cercare di sorprendere gli inglesi e lanciò l'attacco. Harwood dall'Ajax ordinò all'Exeter di impegnarsi.

Alle 6 e 18 minuti una bordata della Graf Spee ruppe il silenzio di una tranquilla mattinata estiva che permetteva ottima visibilità.

Su ordine di Harwood l'Exeter ruppe la formazione e si impegnò con la Graf Spee. Tre minuti dopo anche l'Ajax e l'Achilles aprì il fuoco. L'accerchiamento inglese non riuscì appieno e Langsdorff concentrò il tiro sull'Exeter provocandogli danni tali da costringerlo a ritirarsi. Il comandante Bell riuscì però, in un ultimo tentativo, a cagionare danni alla corazzata tedesca colpendola con una salva da 203 nella parte prodiera dello scafo sulla linea di galleggiamento. L'Exeter riuscì più tardi a raggiungere dopo 2 giorni le isole Malvine, con a bordo 61 morti e 23 feriti gravi.

La battaglia intanto continuava. Langsdorff fatto un bilancio dei danni (37 morti e 60 feriti gravi, casse dell'acqua potabile distrutte) decise di ripiegare per riparare i danni. Contando sulla maggiore velocità della sua nave (poiché le altre due navi inglesi erano danneggiate), Langsdorff poteva scegliere se approdare nel porto di Montevideo (Uruguay) o in quello di Buenos Aires (Argentina). Scelse la prima soluzione ed alla mezzanotte diede fondo alle ancore nella rada di Montevideo.

Iniziò così la battaglia delle diplomazie e dei servizi segreti incentrata sulle modalità di applicazione delle norme della Convenzione dell'Aja che proponeva

due articoli in contrasto tra loro: il primo (art. 12) statuiva che una nave belligerante non potesse trattenersi in un porto neutrale per più di 24 ore; l'altro (art. 17) riportava che se la nave fosse stata danneggiata, la sua presenza poteva essere protratta per i giorni necessari a compiere le riparazioni più urgenti.

I tedeschi chiesero due settimane di tempo, in applicazione dell'articolo 17. Il governo uruguayano concesse 72 ore dopo una valutazione oggettiva dei danni. Nel frattempo i servizi segreti britannici lavoravano a pieno ritmo per diffondere notizie false circa il dispiegamento di forze che la Graf Spee avrebbe incontrato una volta uscita dal porto dopo le riparazioni: oltre l'Ajax e l'Achilles, il Renown, la Dunkerque e l'Ark Royal. Inoltre venne fatto in modo di impedire ai tedeschi di trovare un aereo da prendere a noleggio per verificare la veridicità delle informazioni. Langsdorff meditò una ultima soluzione: sfruttare la presenza del mercantile tedesco Tacoma per eludere la sorveglianza delle navi inglesi aiutandosi inoltre con il favore delle tenebre. Ma giunsero gli ordini categorici di Hitler, la Graf Spee doveva autoaffondarsi nelle acque territoriali uruguayane, mentre l'equipaggio doveva essere trasbordato su due rimorchiatori argentini.

Il 17 dicembre alle 20:00 la nave germanica si autoaffondò davanti ad una folla immensa. Langsdorff, che avrebbe voluto affondare con la sua nave ma gli ordini di Hitler non glielo permisero, si suicidò tre giorni dopo.

#### **Le armi**

La corazzata tascabile Admiral Graf Spee



Oltre a possedere grandi arsenali, va riconosciuto ai tedeschi il primato di ingegnosità progettuale nel realizzare nuovi mezzi tecnologici per l'impiego bellico (un esempio su tutti, l'impiego del primo aereo a reazione, il Messerschmitt Me 262).

Dovendo sostituire nel 1926 le vecchie corazzate, rimaste alla Germania dopo il disarmo stabilito dai trattati del 1919, con unità adatte a condurre una guerra di corsa oceanica, rispettando i limiti imposti di dislocamento non superiori alle 10.000 tonnellate e di calibri che non oltrepassassero i 280 mm, i tedeschi misero appunto un progetto di nave corazzata completamente nuovo. Questa unità disponeva di un armamento superiore a qualsiasi altro incrociatore dell'epoca, un'autonomia di 20.000 miglia grazie all'adozione di un apparato diesel che

sviluppara una velocità di superiori alle normali corazzate e una leggera corazzatura.

Alla sua entrata in servizio tutte le marine furono messe in allarme dalle qualità offensive e difensive di queste navi; si valutò che i tecnici germanici erano riusciti a racchiudere una tal somma di qualità in queste navi da renderle delle vere e proprie unità da battaglia.

**Caratteristiche**

Dislocamento standard : 12100 t.

Dimensioni : lunghezza 186 m; larghezza 21.6 m; immersione 7.4

Apparato motore : 8 motori Diesel MAN a 9 cilindri accoppiati

Potenza : 52050 HP su due assi

Velocità : 28.5 nodi

Autonomia : 8.900 miglia a 20 nodi

Armamento : 6 pezzi da 280/54.5; 8 da 150/55; 6 da 105/65 anti-aerei; 8 cannoni a.a. da 37 mm; 10 mitragliatori a.a. da 20/65; 8 tubi lancia siluri 533; 1 catapulta con 2 aerei da ricognizione

Equipaggio : 30 ufficiali + 950 sottufficiali, graduati e comuni

Gli incrociatori leggeri classe Leander Ajax ed Achilles

I 5 incrociatori di questa classe furono progettati in risposta agli incrociatori tedeschi della classe Koenisberg ed agli italiani classe Condottieri attorno al 1933. Queste risultarono ottime unità nell'adempire tutte le operazioni relative alla scorta di mercantili, alle esplorazione ed all'attacco veloce. Tutto ciò fu reso possibile principalmente da due caratteristiche: l'armamento principale composto da 8 pezzi da 152 mm ed un apparato motore in grado di far raggiungere alla nave la velocità di 32 nodi. Per risparmiare peso fu ridotto il numero delle caldaie a 4, l'armamento principale era sistemato su torri binarie di nuovo tipo che permettevano un alzo di 60° rendendo i pezzi idonei al fuoco di sbarramento antiaereo. Attualmente delle 5 navi rimane solo l'Achilles ceduto alla marina indiana e ribattezzato Delhi.

**Caratteristiche**

Dislocamento standard : 6985 t

Dimensioni : lunghezza 169 m; larghezza 17 m; immersione 5.5 m

Apparato motore : 4 caldaie tipo Ammiragliato, 4 gruppi turboriduttori Parsons

Potenza : 72.000 HP su 4 assi

Velocità : 32.5 nodi

Autonomia : 54.000 miglia a 14 nodi

Armamento : 8 pezzi da 152/50; 8 da 102/45 a.a. ;12 mitragliatori Da 12-12.7; 8 tubi lancia siluri 533; 1 catapulta per 1 Aereo

Equipaggio : 570 persone tra ufficiali e sottufficiali

**A mente fredda**

Molte furono le critiche rivolte al comandante della Graf Spee sia dai suoi superiori, immediatamente dopo l'affondamento della nave, sia dai critici di strategia militare. Tra i rimproveri principali sono da annoverare: l'aver intrapreso un'azione offensiva contro navi da guerra inglesi quando non figurava tra gli obiettivi principali; il non aver valutato attentamente la situazione della battaglia

ed aver scelto di riparare in Uruguay e non in Argentina, quest'ultima più favorevole al governo tedesco.

Con il senno di poi è senz'altro lecito questi tipi di ragionamento, ma non si può non tener conto del fattore umano e della situazione emotiva creatasi durante la battaglia. A prescindere dalla scelta di attaccare gli incrociatori britannici, scelta tra l'altro giustificata dal fatto di ritenere questi di scorta ad un convoglio di mercantili, Langsdorff era un uomo di grande correttezza, attento alla buona salute del suo equipaggio e dei suoi prigionieri. Forse proprio per questo motivo decise di riparare nel più vicino porto di Montevideo ritenendo, evidentemente, che non vi fossero differenze di trattamento tra porti neutrali. Langsdorff perse perché era caratterialmente molto leale e forse non sufficientemente freddo e calcolatore, per niente cinico.

### **I documenti**

Riportiamo, come documento, il testo della lettera inviata dal Capitano di Vascello Langsdorff all'ambasciatore tedesco in Argentina:

«All'ambasciatore tedesco Buenos Aires

Eccellenza, dopo una lunga lotta sono giunto alla decisione di affondare la nave da battaglia tascabile Graf Spee, allo scopo di impedire che essa cada nelle mani del nemico. Sono tuttora convinto che, date le circostanze, una volta che io avevo condotto la mia nave nella trappola di Montevideo, questa fosse l'unica decisione rimasta. Poiché, con le munizioni che rimanevano, ogni tentativo di aprirmi, combattendo, la via del mare aperto e profondo era destinato a fallire. E in tal caso, dopo aver consumato le munizioni che rimanevano, solo in acque profonde avrei potuto affondare la nave, per evitare che cadesse nelle mani del nemico. Piuttosto che esporre la mia nave al pericolo che, dopo una lotta valorosa, cadesse in parte o del tutto in mano del nemico, decisi di non combattere, ma di distruggere l'attrezzatura e poi affondare la nave. Era chiaro per me che questa decisione poteva essere travisata coscientemente ed inconsciamente da persone all'oscuro dei miei movimenti, ed essere attribuita, in tutto o in parte, a considerazioni personali.

Pertanto decisi fin da principio di portare le conseguenze implicite nella decisione stessa. Non occorre dire che per un capitano che abbia sentimento di onore la sua sorte personale non può essere separata da quella della sua nave.

Ho proposto la mia intenzione finché ho avuto la responsabilità delle decisioni concernenti il benessere dell'equipaggio da me comandato. Dopo la decisione presa oggi dal governo argentino (di dare ospitalità all'equipaggio ndr), null'altro posso fare per il personale della mia nave. Né mi sarà possibile prendere parte attiva alla lotta che il mio paese sostiene. Posso soltanto dimostrare con la mia morte che i combattenti del Terzo Reich sono pronti a morire per l'onore della bandiera.

Io solo ho responsabilità dell'affondamento della mia nave da battaglia tascabile Admiral Graf Spee. Sono felice di pagare con la mia vita per ogni possibile ombra sull'onore della bandiera. Affronterò la mia sorte con solida fede nella causa e nell'avvenire della nazione e del mio Führer. Scrivo questa lettera a Vostra Eccellenza nella tranquillità della sera, dopo una calma deliberazione, così che Ella possa essere in grado di informare i miei superiori e di smentire pubbliche voci, se questo divenisse necessario.

F.to Langsdorff Capitano di Vascello

Comandante dell'affondata nave da battaglia tascabile Admiral Graf Spee ».



## LA CIVILTÀ NURAGICA di Lanfranco Sanna

In età Nuragica propriamente detta, che possiamo far partire dal 1500 a.C., sarebbe da porsi solo l'evoluzione ed il perfezionamento di un tipo di architettura militare con mura turrette o no, le cui premesse sia in Sardegna che in Corsica, nella penisola iberica, nel Peloponneso e nell'Egeo, risalgono alla prima età dei metalli.

Nel Mediterraneo orientale l'architettura delle mura turrette si manifesta talora dove sorgerà poi quella micenea, che è invece priva di torri. Di fatto, solo la struttura interna con copertura ad aggetto di un monumento ipogeico funerario come la tholos micenea (ma con diversi rapporti raggio/aggetto cupola) si avvicina all'analoga struttura epigeica dei nuraghi. Se mai il confronto va fatto con i pozzi sacri nuragici.

L'architettura delle cinte micenee sembra in Grecia ed in Egeo una cosa del tutto nuova rispetto a quella dell'epoca precedente, mentre l'analoga architettura militare nuragica affonda le sue radici in precedenti esperienze delle due isole e della penisola iberica. Ma che cosa determina il sorgere e il caratterizzarsi dell'architettura nuragica? Di quale società questi monumenti sono espressione?

Si riprende un'antica tradizione perché si aggravano situazioni di instabilità, da mettersi in relazione con la difesa dei particolari interessi economici collettivi legati all'estrazione ed all'uso e commercio del rame, minerale di cui la Sardegna è ricca. Peraltro l'isola si trova in un punto strategico sulla via dello stagno.

L'alto numero di nuraghi (oltre 7.000) non deve avere la sola funzione di difesa dall'esterno (ammassarsi lungo gli approdi e le vie di accesso), ma anche per spartire il possesso e lo sfruttamento delle risorse economiche.

### L'Architettura

La civiltà nuragica è tra le culture preistoriche e protostoriche del Mediterraneo, dopo quella egiziana, quella che presenta per quantità e qualità la maggior consistenza monumentale, a tal punto che non solo la medesima civiltà ed il suo popolo prendono il nome dal monumento più caratteristico, ma questo finisce per costituire un elemento comune del paesaggio. Sono infatti 7510 i monumenti di età nuragica, oltre tre per ogni 10 Km<sup>2</sup> (90% sono nuraghi), ma si arriva a densità vicine a 10 nuraghi per 10 Km<sup>2</sup>. Come materiale da costruzione sono state usate prevalentemente la trachite e il basalto, e meno frequentemente il calcare, il granito e l'arenaria.

### I NURAGHI A THOLOS

Il tipo più semplice di nuraghe a tholos (parola greca usata impropriamente per indicare una costruzione circolare a falsa volta, mentre i Greci chiamavano tali costruzioni a volta thesauròi) è costituito da una torre tronco-conica (come un secchio capovolto).

Questa torre presenta all'interno una camera pressoché circolare con pareti aggettanti, cioè progressivamente sempre più inclinate. Si ha un vano con copertura a sezione ogivale, ma poiché la serie di filoni è costituita da cerchi di diametro progressivamente minore che si reggono da soli, non esiste all'apice una chiave di volta su cui si concentrano le spinte, ma la volta stessa è terminata in alto dall'ultimo e più piccolo cerchio di pietra o da una lastra di copertura. Quindi si tratta di una "falsa volta" che non si basa sul principio dell'arco, per il quale sarebbero state necessarie apposite armature preliminari di sostegno che i nuragici non conobbero mai; tuttavia tali strutture si sono dimostrate molto più resistenti.

Una tale tecnica ha dei limiti in quanto comporta un notevole spreco di spazio, di lavoro e di materiale costruttivo, necessitando di murature molto spesse e robuste e realizzando dei vani troppo alti rispetto allo spazio utile. Il nuraghe, che termina con un terrazzo sporgente, che è la parte militarmente più funzionale perché utilizzato come piombatoio, può raggiungere altezze notevoli (21 metri il mastio di Sant'Antine, 20 metri su nuraxi di Barrumini), ha un diametro medio alla base di 10,75 m.

La torre è divisa verticalmente al massimo in tre piani di dimensioni proporzionalmente minori man mano che si sale. I piani ed i vani relativi sono collegati da complesse scale interne, ma in origine, si saliva al terrazzo con una scala esterna, o forse con scale retrattili di legno o corda. Un normale ingresso trapezoidale, solitamente orientato verso sud-est, al piano terreno conduce all'andito d'accesso al vano o cella. Gli stipiti, costituiti da più blocchi sovrapposti, reggono un'architrave rettangolare, a sua volta sovrastata da una finestrella di scarico. Si può accedere ai vani superiori con una scala elicoidale ricavata intorno ai vani, nello spessore della muratura.

#### **Nuraghi con addizione frontale o laterale**

A questa torre semplice sinora descritta si vanno aggregando pian piano, col tempo, altri elementi, secondo tre normali tipologie addizionali: quella frontale, quella laterale e quella concentrica. Il tutto come un semplice appoggio di elementi nuovi a quello più antico e principale (mastio), che non viene modificato se non nella chiusura di qualche occhio di luce. Nell'addizione frontale si aggiunge una torre secondaria lungo l'asse frontale del mastio, oppure si aggiungono due o tre torri disposte trasversalmente rispetto alla fronte del mastio. I muri che congiungono il mastio alle torri secondarie sono da considerarsi come cortine di un bastione difensivo più o meno triangolare. Nell'addizione laterale le torri secondarie sono distribuite in corrispondenza di altri punti del mastio e talora collegate alla fronte stessa da un cortile a percorso curvilineo.

#### **Nuraghi con addizione concentrica**

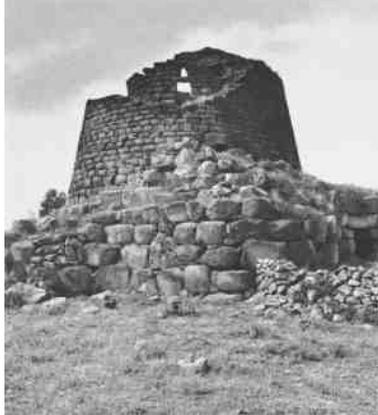
Un'evoluzione del precedente è l'addizione concentrica; in questo caso si realizza una forma esterna geometrica poligonale (dal triangolo, al quadrato, al pentagono irregolari) e la posizione pressoché centrale del mastio. Le torri esterne sono poste in coincidenza degli angoli del poligono costituito da cortine dall'andamento retto-curvilineo. In alcuni casi, forse posteriori, le torri vengono inglobate nella cortina muraria, che assume così un andamento sinuoso.

#### **Nuraghi con antemurale**

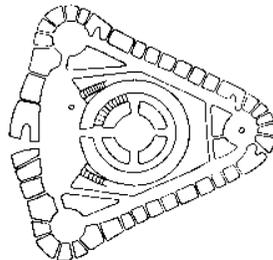
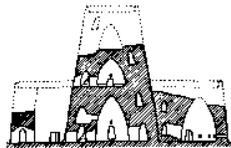
Terzo elemento che si presenta nei nuraghi complessi è una grande cinta esterna, chiamata antemurale. Di solito hanno un andamento poligonale e sono

provviste di torri angolari a pianta sempre circolare. L'ampiezza è di rado molto grande: più spesso si estende su un'area che è meno del doppio di quella del bastione (Su Nuraxi m 47X40), mentre è particolarmente vasta nel nuraghe Losa (190X300).

Si ritiene che l'altezza dei tre elementi architettonici principali costituenti il nuraghe complesso, cioè mastio, bastione ed antemurale, fosse scalare. Tale altezza è supposta a Barumini rispettivamente di m. 20, m 14 e m. 10. Questi nuraghi certamente erano la sede del Principe del Cantone mentre gli altri nuraghi monotorre avevano funzione di avvistamento e di controllo del territorio.



*Nuraghe di Santu Antine (Torralba)*



#### I POZZI SACRI

I villaggi sono spesso in relazione con dei pozzi che possono avere carattere sacro. Tali costruzioni, delle quali se ne conoscono una trentina distribuite in tutta l'Isola, sono costituite da una tholos, una scala ed un atrio o vestibolo. La camera circolare a tholos, parzialmente interrata, aveva lo scopo primario di captare una vena d'acqua sorgiva o freatica. Dalla base della camera parte una scala ascendente, dai lati paralleli o divergenti, verso l'alto, coperte da un solaio architravato, parallelo ai gradini e dall'aspetto di una scala rovesciata. L'insieme termina all'esterno sulla fronte con un atrio o vestibolo rettangolare.

#### LE TOMBE DEI GIGANTI

Non meno interessante e grandiosa in età Nuragica è l'architettura funeraria. Il più documentato (500 esemplari) è il tipo di costruzione al quale il popolo ha dato il nome di "tomba dei giganti" (tumba de sos gigantes). Questa sepoltura, sebbene mostri alcuni elementi di derivazione extrainsulare, è, nel suo insieme, tipica della sola civiltà nuragica, e si trova di solito in prossimità di nuraghi. Si tratta sostanzialmente di una tomba collettiva costruita in muratura e costituita da un lungo corridoio coperto (la vera cella funeraria) preceduto da un'edera semicircolare e terminato posteriormente da un'abside. Si è creduto di poter riconoscere l'intenzionale riproduzione di una protome bovina, di cui il corridoio e le muraure adiacenti conformerebbero schematicamente la testa, e le ali dell'edera le corna.

L'ingresso si apre al centro dell'edera, il vano interno è rettangolare, la copertura è piatta. L'edera appare la zona più nobile di tutto l'edificio tombale ed è costituita da una serie di ortostati, di altezza degradante a partire da quella centrale, che presenta caratteristiche particolari: esso, infatti, ha comunemente lati verticali e la parte superiore arcuata: da cui la denominazione impropria di "stele centinata". Tutto intorno alla lastra monolitica gira una cornice in rilievo piatto e nel mezzo un listello orizzontale: al centro si apre il portello.



*Borore, stele di "tomba di gigante"*

#### I BRONZETTI

L'aumento della coltivazione delle miniere e il fiorire della metallurgia (ferro, rame, bronzo e piombo) sono in connessione con un processo di piccola industria divenuta pressoché autonoma nelle forme e tecniche dei manufatti. L'originalità e la quantità dei manufatti metallici si spiegano soltanto con uno stato di libera iniziativa degli artigiani e di libertà dei committenti, come sovranità dell'Isola. L'artigianato artistico in bronzo maturò prodotti stilisticamente elevati, ostentatori di ricchezza talora apprezzati anche all'estero, tanto che se ne fece commercio (Etruria, Lazio, Sicilia) vasi di bronzo laminato, cofanetti. Ma è nella statuaria che si raggiungono vere forme di arte temperando nelle immagini astrazione e natura. Più di 500 figurine, modellate con la tecnica della cera persa (cioè dovevano prima essere modellate con la cera rivestita di terra refrattaria, poi si

versava il bronzo fuso al posto della cera). Infine venivano ritoccati e rifiniti con la lima e lo scalpello offrono elementi utili per ricostruire il quadro di vita nella Sardegna: appare dai bronzetti una progredita e vivace organizzazione delle antiche popolazioni isolate. L'evoluzione e la creatività artistica consentono di articolare la produzione sia nei soggetti che nello stile, pur rimanendo un'impostazione unitaria di fondo culturale.

Si possono distinguere due gruppi di bronzetti:

1) detto di Uta, si caratterizza per l'accento linguistico "aulico" manifestato dal costruito corporeo geometrico e simmetrico che privilegia ora il volume, ora l'illustrazione decorativa

2) denominato "mediterraneo" si svolge con uno stile libero da schemi razionali, popolare, volto a deformare sino quasi alla caricatura l'immagine, tentando di realizzare un intervento apotropaico. I due filoni stilistici vengono spiegati in dipendenza di stati giuridici diversi degli artigiani.

Questi modellini, che hanno una dimensione minima di 8 cm e massima di 40 cm, si devono considerare ex voto (sono stati trovati soprattutto nei pozzi sacri) e rappresentano l'offerente o l'offerta. Tra le figure umane più comuni sono soldati: arcieri con elmo cornuto e giustacuore difensivo, altri armati di spada e scudo, altri di solo arco e nell'atto di saettare. In alcuni arcieri la corazza è rappresentata da un grembiale di cuoio con borchie di tipo orientale. Altri guerrieri hanno un elmo conico, o a cresta, o a pennacchio. I capi tribù o re pastori coperti di un pesante mantello, portano uno stiletto a tracolla sul petto e un lungo bastone a sinistra che funge da scettro.

Sono rappresentate tutte le specialità di un esercito piuttosto perfezionato e complesso. Particolarmente significativo è il fatto che in alcuni casi i guerrieri sono rappresentati con quattro occhi e con quattro paia di braccia tutte armate. In questi casi si è voluto riconoscere l'intenzione di chiedere alla divinità un'eccezionale forza guerresca o, meglio ancora, ringraziare per averla ottenuta durante la battaglia. Tra gli offerenti figurano anche uomini e donne comuni, sacerdoti, maghi e stregoni. Le offerte sono costituite da arieti o da montoni portati sulle spalle o da altri oggetti ed animali. Un uomo, con in testa un copricapo con la punta ricadente in avanti come l'odierna berritta, è mutilato di parte del piede destro ma torna a camminare: perciò fa la commovente offerta della sua gruccia. Esistono pochi casi di gruppi di figure umane: uno rappresenta una donna seduta che reca in grembo un fanciullo, un altro invece un guerriero caratterizzato dal solito stiletto, tanto che è stata chiamata "La madre dell'ucciso" avvicinata al concerto della Pietà michelangeloesca.

## Indice

	Introduzione	pag. 2
	Miscellanea di notizie	4
	Attività	4
Articoli:	EMILIANO CIARALLI, <i>I corazzati italiani dal 1917 al 1945</i>	5
	PIERO PASTORETTO, <i>La battaglia del Metauro</i>	9
	ORESTE ROSSI, <i>L'ultimo ponte</i>	12
	ALESSANDRO SABATINI, <i>La battaglia del Rio de La Plata</i>	17
	LANFRANCO SANNA, <i>La civiltà nuragica</i>	22