

1939 - 1945: una vittoria impossibile (?)

(di Gianpaolo Bernardini - 2011)

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 superiorità qualitativa dei mezzi, alla struttura organizzativa, all'addestramento dei soldati tedeschi e ad altri fattori ancora; questi successi hanno contribuito non poco - insieme ad una lettura spesso 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.

Tutto ciò viene contrapposto ad un immobilismo dei potenziali avversari - Francia e Gran Bretagna in primis - che, cullandosi sugli allori della vittoria della 1^a Guerra Mondiale, avevano interpretato l'esito favorevole 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, alla fine dei conti - pur avendo creduto, sull'esempio della Gran Bretagna, nella possibile "bontà" del carro armato - piuttosto che sviluppare le moderne tattiche della guerra di movimento, preferirono costruire la linea Maginot, enorme trincea ipertecnologica dell'epoca.

Nella stessa Gran Bretagna, infatti, nel 1927 era stata costituita un'unità sperimentale completamente meccanizzata; nonostante l'esperienza più che positiva fatta durante le esercitazioni, l'anno successivo l'unità venne disciolta essendo stato considerato, tra l'altro, che "...i carri armati non costituiscono più una minaccia...".

I Tedeschi, grazie ad un attento studio delle vicende belliche della 1^a Guerra Mondiale ed allo sfruttamento dei nuovi mezzi e delle nuove tecnologie, poterono elaborare nuove tattiche di combattimento.

Per superare l'impasse causata dalla contrapposizione frontale degli eserciti arroccati nelle trincee svilupparono la dottrina della Blitzkrieg, e, per contrapporsi ai convogli degli Alleati, la tattica dei "branchi di lupi"; svilupparono inoltre l'uso delle truppe paracadutiste ed aviotrasportate; quello delle comunicazioni radio ecc.

La bibliografia sulla 2^a Guerra Mondiale, già enorme e in continuo aumento, non ha mai lesinato lodi ed apprezzamenti a favore dell'arsenale tedesco, spingendosi però molto meno spesso ad un raffronto ponderato tra questo e quelli delle forze armate avversarie.

Si è quindi caduti nell'errore frequente di attribuire solo alla superiore qualità dei mezzi materiali 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 giocò d'azzardo confidando da una parte nella scarsa volontà degli avversari di impegnarsi a fondo nella lotta, e dall'altra 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, che spesso sconfinano quasi nel mito, mentre la realtà che emerge da studi e ricerche basati su fonti prima male interpretate o, anche, volutamente trascurate, è invece molto diversa.

Esaminiamo quindi in questa sede, a supporto della nostra tesi e in maniera necessariamente concisa, l'arsenale 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.

Per comodità del lettore, esaminiamo singolarmente le tre forze armate, ricordando ai più distratti che la Wehrmacht, spesso comunemente intesa come Esercito, era in realtà l'insieme di Heeres (Esercito), Kriegsmarine (Marina) e Luftwaffe (Aeronautica).

Heeres

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 stessa categoria del nostro fin troppo vituperato '91; tutto questo mentre l'Esercito americano - inizialmente armato con i vecchi Springfield - distribuiva ad ogni suo fante, entro il 1943, il fucile semiautomatico Garand ad otto colpi, affiancato poi dalla carabina Winchester M1 a venti colpi¹.

Passando alle armi automatiche individuali non si può ignorare che le pistole-mitragliatrici (le celebri Schmeisser MP-38 ed MP-40, divenute simbolo mass-mediatico della "perfidia" nazista), fossero ritenute da molti inferiori al nostro Beretta MAB '38², mentre perdevano decisamente il confronto con il PPSH 41 sovietico, assai più affidabile e con caricatore circolare da 71 colpi.

¹ Si deve però ricordare come questo sia rimasto un caso unico: tutti gli altri eserciti belligeranti avevano in dotazione fucili derivati da modelli risalenti almeno alla precedente guerra mondiale, se non prima; basti pensare all'inglese Lee Enfield od al russo Moisin-Nagant..

Per quanto riguarda gli "Sturmgewehr" (fucili d'assalto), ricordiamo solo che dei vari FG-42, StG 44 ecc. - per quanto abbiano profondamente influenzato l'armamento individuale di tutti gli eserciti del dopoguerra - ne vennero costruiti troppo pochi e troppo tardi per poter influire in un qualsiasi modo sull'andamento ormai negativo della guerra³.

Le armi di squadra - 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 mitragliatrici MG 34 e, soprattutto, delle MG 42, rendeva necessari frequenti cambiamenti di canna, soprattutto in climi caldi.

Le artiglierie campali tedesche si dimostrarono, per quanto buone fossero, progressivamente inferiori a quelle sovietiche nel fuoco di saturazione, anche se da parte germanica si tentò sistematicamente di desumere, oltre a nuove dottrine di impiego, gli stessi sistemi di lancio multipli.

Nel campo delle artiglierie anticarro emerse al di sopra della media soltanto il versatile cannone da 88 mm, entrato definitivamente nella leggenda.

Prima dell'adozione di questo pezzo nella versione PAK (anticarro), avvenuta nel 1943, i precedenti pezzi anticarro furono deludenti o, meglio, non idonei; il "3,7 cm Pak 35/36", ad esempio (che perdeva il confronto con l'italiano 47/32), pur avendo dato buoni risultati in Polonia, si dimostrò poi inadeguato già durante la campagna del 1940, ed ancor più in Russia, tanto che venne ironicamente soprannominato dai soldati tedeschi "il battiporta" per l'incapacità di perforare le corazze dei carri francesi e inglesi prima, e russi poi.

Pertanto, dopo l'introduzione, nel 1940, del cannone da 50 mm ("5 cm Pak 37") - anche questo però 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 ("7,5 cm Pak 40") nella primavera del 1942.

Vennero introdotte anche altre versioni dello stesso pezzo (Pak 37, Pak 39, Pak 44 ed altre ancora), ma servirono solo a creare una grande dispersione di energie ed aggravarono notevolmente i già pesanti problemi logistici.

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

Non è certo ormai un mistero che i carri francesi (in particolare gli "Char 1 bis" ed i "Somua S 35") erano, oltre che più numerosi, anche più potenti e protetti degli inadeguati Pz.Kpfw.⁴ 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 furono impiegati nella campagna francese in numero troppo limitato per fare un confronto valido).

È vero che, mentre i Pz. I, II, 35(t) e 38(t) 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 posto in casamatta frontale, cioè in una sistemazione certo non ideale, avendo grossi limiti di brandeggio; 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 nella torretta.

Sarebbe più logico un paragone tra i citati carri tedeschi ed il francese Renault "R 35", di pari categoria, anche se questo era stato progettato in funzione di requisiti operativi sostanzialmente diversi.

I differenti risultati sul campo furono dovuti 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 nella primavera del '42, quando cominciarono a comparire localmente i Pz. IV F2 armati con cannone lungo da 75/43, superiori a tutto ciò che gli Inglesi potavano allora contrapporre⁵, e almeno pari agli Stuart ed agli Sherman successivamente forniti dagli Americani.

² 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.

³ Solo alcuni reparti scelti ne vennero dotati negli ultimi mesi del conflitto.

⁴ Per comodità del lettore ricordiamo che "Pz.Kpfw." (o, più semplicemente, "Pz.") è l'abbreviazione di "PanzerKampfwagen", 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..

⁵ *"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.."* (tratto da Crisp, v. Bibliogr.)

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

Il T-34 possedeva infatti, rispetto ai più recenti carri tedeschi allora in servizio, maggiore velocità, maggiore autonomia e migliore protezione. Quest'ultima era assicurata non soltanto dagli spessori delle corazze, ma dalla loro intelligente sistemazione inclinata; cosa questa che i progettisti tedeschi avevano totalmente 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 tedesche non denunciarono la stessa inferiorità qualitativa solo perché, com'è noto, non esiste limite alla mediocrità, rappresentata letteralmente dai carri inglesi Churchill e Cromwell (v. nota 4).

Nonostante l'assoluto predominio aereo alleato che condizionò pesantemente l'andamento delle operazioni, infatti, l'esito dei combattimenti diretti tra mezzi corazzati restò quasi sempre favorevole ai meno numerosi carri tedeschi; ciò non incise sull'andamento generale delle operazioni, *"a parte qualche migliaio di morti in più 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"*⁶.

Accennando ora brevemente ai singoli carri armati più importanti, si deve iniziare dal Pz. IV, che fu un ottimo carro, con un eccellente potenziale di sviluppo, la cui adattabilità gli consentì di essere la spina dorsale della Panzerwaffe per tutta la guerra⁷, tanto da essere considerato il vero cavallo da soma dell'esercito.

Quando, nell'estate del '43, si ipotizzò di cessarne la produzione a favore del nuovo Tiger e dei cacciacarri, presumendo così di riequilibrare la situazione, lo stesso Guderian intervenne decisamente per impedire questa follia.

Il compito di rovesciare la situazione o, almeno, di riequilibrarla, venne affidato al Pz. V Panther, armato di un cannone da 75/70, ed al Pz. VI Tiger, con cannone da 88/56.

Tuttavia anche questi carri, ben più famosi del Pz. IV, 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 spesso ancora oggi poco note.

Il Panther, avversario ideale del carro russo T-34, fu un carro d'avanguardia e, come tale, non fu esente da "difetti di crescita" 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 russo, ma fu sicuramente un buon carro, all'altezza dei tempi e delle esigenze, tanto che è ancora oggi aperta la discussione su quale dei due - Panther o Tiger - fosse il migliore.

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 medi⁸.

I Tiger ed i Panther, insieme alle ultime versioni dei Pz. 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.

Entrambi i carri erano infatti troppo sofisticati e di costruzione lenta e difficile; inoltre, richiedevano una manutenzione assidua e minuziosa, non sempre possibile in prima linea. Pertanto entrambi 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 "JS" (Josef Stalin), armati con cannone da 122 mm⁹.

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, o con la prontezza necessaria, a causa della lenta rotazione delle torrette.

Inoltre, 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 pesanti o ad un altro carro Tiger sottratto al combattimento.

Altrettanto deprecabile - anche se, obiettivamente, sarebbe stato impossibile - fu il mancato adattamento delle strutture ferroviarie al peso e soprattutto alla larghezza dei Tiger (3,73 m), che quindi potevano essere trasportati su rotaia non

⁶ Tratto da A. Santoni (v. Bibliogr.)

⁷ Il Pz. IV, che ebbe il battesimo di fuoco in Polonia, restò ancora nel dopoguerra negli arsenali di alcuni eserciti; alcuni esemplari combatterono, nelle file dell'Esercito siriano, durante la guerra Arabo-israeliana del 1967.

⁸ 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 dalla dottrina e dagli arsenali di tutti gli eserciti moderni.

⁹ I perfezionati Tiger II, chiamati KönigsTiger, 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.

solo su appositi carri ferroviari (chiamati "Ssyms"), ma anche sostituendo i cingoli con altri più stretti, e smontando le ruote più esterne; a questo si aggiungeva il fatto che le ferrovie russe avevano uno scartamento diverso, che comportava un'ulteriore notevole complicazione.

L'alternativa era quella di effettuare i trasferimenti su strada, procedendo però ad andature inferiori alla già modesta velocità massima (38 km/h su strada) per non ridurre la loro scarsa autonomia (circa 100 km), e dovendo per di più evitare la maggior parte dei ponti stesi dal genio, poiché ben pochi di questi potevano sostenere le 56 tonnellate di peso del carro¹⁰.

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

Senz'altro notevoli invece furono - nella quasi totalità, e per quasi tutto il corso della guerra - sia le artiglierie semoventi sia i cacciacarri tedeschi; tra le eccezioni brilla quella dell'enorme e tanto reclamizzato "Ferdinand" (dal nome dell'ideatore, l'ingegner 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 enorme mole e nell'elevato peso - dovuto alla corazzatura che trasformò il mezzo in una casamatta semovente - che nella mancanza di armamento difensivo: l'exasperante lentezza del mezzo lo rese facilmente aggirabile, la mancanza iniziale di una mitragliatrice lo rese indifendibile, tanto che finì per diventare una facile preda di singoli coraggiosi soldati russi armati di mine e vari esplosivi¹¹.

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, confermando definitivamente l'opinione negativa che ne aveva avuto fin dall'inizio Guderian.

Kriegsmarine

Parlando della Kriegsmarine, più che di una flotta sarebbe meglio parlare di un assortimento di navi - se non di una "Marina di prototipi"¹² - che solo una volta nel corso del conflitto svolsero una significativa operazione d'insieme, venendo invece impiegate quasi esclusivamente in crociere corsare, ben spesso individuali.

È opportuno ricordare anzitutto che il riarmo navale della Germania era iniziato nel 1935 allorché, con la sigla del Trattato Anglo-tedesco (che superava i limiti di quello di Versailles), le veniva consentito di ricostituire una flotta di superficie pari al 35% di quella britannica, percentuale che saliva al 45% per i sommergibili.

Il famoso piano "Z" del 1938, dal quale la Germania avrebbe dovuto ricavare una moderna, potente ed equilibrata "Hochseeflotte" (Flotta d'alto mare), era ben lungi dall'essere completato allo scoppio del conflitto, cosicché la Kriegsmarine non solo si trovò in posizione di fortissima inferiorità rispetto all'avversario anglo-francese, ma fu relegata fin dall'inizio nell'incomodo ed umiliante terzo ed ultimo posto in classifica fra le forze armate tedesche.

Ciò sicuramente dipese anche, se non soprattutto, dal fatto che i vertici politico-militari della Germania (leggasi: Hitler), dopo un iniziale innamoramento per le "Schlachtschiffen", le grandi navi da battaglia, persero ogni fiducia in esse - ordinandone lo smantellamento - e puntarono tutto sugli U-boote.

Per quanto riguarda le navi da battaglia 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, di per sé ottime, venne però subordinato all'estensione della corazzatura e, quindi, al peso¹³.

La *Bismarck*, 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 ancora oggi vivo; questo è probabilmente accaduto perché la *Bismarck* viene considerata ancora oggi l'unica

¹⁰ I primi 400 carri Tiger prodotti avevano installato a bordo un sistema di impermeabilizzazione che consentiva loro di guadaire corsi d'acqua profondi fino a 4 metri; questo sistema venne poi abbandonato sia per la diffidenza degli equipaggi, sia per il costo estremamente elevato (quasi un terzo dell'intero carro).

¹¹ A questo proposito ricordiamo di aver letto come alcuni veterani avessero ricordato che, per potersi difendere dalle fanterie sovietiche, dovevano sparare con le armi individuali attraverso la canna del cannone.

¹² G. Gibertini (v. Bibliogr.)

¹³ Probabilmente a Berlino si ricordava ancora il monito di von Tirpitz, per il quale una nave da guerra avrebbe dovuto dimostrare in battaglia soprattutto tre qualità: "galleggiare, galleggiare, galleggiare".

corazzata della seconda guerra mondiale a battersi fino al sacrificio contro unità simili in due duelli d'altri tempi e nel breve spazio di tre giorni¹⁴.

Ciò però non autorizza a scrivere che, al loro apparire (agosto 1940), rappresentassero le navi da battaglia più potenti del mondo: infatti nella Regia Marina italiana erano già in servizio 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 state 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 delle modifiche, mai realizzate, per dotare almeno il *Gneisenau* di sei cannoni da 380 mm.

Il sottodimensionamento era dovuto al fatto che tale calibro era quello 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 ADT¹⁵.

Gli incrociatori pesanti *Admiral Hipper* e *Prinz Eugen*, per quanto belle navi soffrirono costantemente di avarie all'apparato motore e in particolare alle caldaie; il che, unitamente alla loro limitata autonomia, li rendeva poco idonei alla guerra di corsa, come fu dimostrato dall'interruzione delle deludenti crociere corsare interrotte rispettivamente nel dicembre 1940 e nel maggio 1941.

A quell'epoca il *Blücher*, la terza unità della classe, non esisteva più essendo stato affondato nel fiordo di Oslo il 9 aprile 1940 ad opera di batterie costiere norvegesi, dotate anche di impianti lanciasiluri, acquisendo così la non invidiabile qualifica di "unica grande e moderna nave da guerra eliminata da installazioni difensive terrestri"¹⁶.

Un discorso a parte meritano le cosiddette "corazzate tascabili" (definizione inglese, poi adottata universalmente), poi riclassificate incrociatori pesanti, *Deutschland* (ribattezzata *Lutzow* nel novembre 1939), *Admiral Scheer* e *Admiral Graf Spee*. Esse furono tutte ideate e impostate nel 1929, rispettando formalmente ma superando concretamente i limiti di dislocamento di 10.000 tonnellate imposti dal trattato di Versailles.

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 abbiano appena detto, mentre i requisiti operativi nascevano dalla necessità di dotare la nuova Marina tedesca - priva di unità di linea moderne - di navi in grado di esercitare un qualche 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 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 infatti a bordo ben tre calibri di cannoni (280, 150 e 105 mm) oltre alle solite mitragliere. In effetti queste unità fornirono risultati nel complesso modesti¹⁷, mentre l'unica loro caratteristica veramente notevole fu l'apparato motore Diesel, che garantiva le ampie autonomie richieste dalla guerra corsara oceanica, anche se a scapito della velocità.

Fu un compromesso ben difficile, ed i progettisti tedeschi dettero la migliore soluzione possibile per l'epoca; quasi dieci anni dopo questa soluzione risultò, se non sbagliata, certamente superata, anche se il risultato pratico fu lo stesso.

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 nella storiografia navale della 2ª Guerra Mondiale.

Il naviglio minore da combattimento di superficie - con l'eccezione delle ottime "Schnellboote" (motosiluranti) - non si segnalò per le proprie doti marine, soffrendo più spesso del dovuto le condizioni meteorologiche frequentemente avverse dei mari settentrionali.

È opportuno infine, concludendo il discorso sulle navi di superficie, spendere sia pur poche parole per quanto riguarda le portaerei.

¹⁴ Anche la *Scharnhorst* ebbe un destino simile, ma della sua fine oggi ben poco si parla. A memoria della nave, e dell'equipaggio, esiste ancora - a Capo Nord - una lapide commemorativa (vista e fotografata dall'autore durante un recente viaggio).

¹⁵ Apparecchiatura Direzione Tiro

¹⁶ G.Giorgerini (v. Bibliogr.)

Per quanto attiene l'episodio dell'affondamento del *Blücher* nel corso delle operazioni per l'occupazione della Norvegia, il giudizio è forse troppo drastico e riduttivo, ed è opportuno ricordare la dinamica dello svolgimento dell'azione più che le qualità intrinseche della nave, di per sé non eccelse.

Tale operazione (nome in codice "Weserübung"), coronata da completo successo ebbe, come esito, l'occupazione della Norvegia, nel corso della quale fu appunto affondato il *Blücher*. Qualsiasi unità, nelle medesime condizioni (con equipaggio inesperto e carica di truppe da sbarco, all'interno di un fiordo, con scarse possibilità di manovra, inquadrata da artiglierie pesanti a breve distanza, e colpita anche da due siluri) avrebbe avuto ben poche possibilità di sopravvivenza.

¹⁷ A parte la *Graf Spee*, autoaffondata al largo di Montevideo il 17 dicembre 1939, la *Lützow* venne declassata a pontone galleggiante nel '43, mentre la *Scheer* finì per avere il ruolo di artiglieria pesante in appoggio all'esercito sul Baltico.

La Kriegsmarine, a differenza dell'Italia, iniziò già a metà del 1935 a studiare il problema; nel 1937, nonostante che fossero ancora in corso discussioni ed aggiustamenti progettuali, si decise la costruzione di due unità da 32.600 tonnellate e, nonostante la contrarietà di Göring, iniziò la collaborazione con la Luftwaffe e l'industria aeronautica.

La prima e unica unità, la *Graf Zeppelin*, venne varata nel 1938 ma non venne mai completata; autoaffondata nel porto di Stettino nell'aprile 1945, venne recuperata dai sovietici, ma la sorte della nave è rimasta ignota.

Passando ora ai sommergibili, si deve dire che spetta loro il giusto riconoscimento di arma di punta della Kriegsmarine; qualifica del resto da essi già rivestita nel corso della 1^a Guerra Mondiale.

In seguito al riarmo navale iniziato con il Trattato Anglo-tedesco, a capo dell'arma subacquea venne ben presto posto Dönitz; questi aveva in animo di creare una flotta di almeno 300 sommergibili oceanici, in modo da poterne avere un terzo sempre in mare.

Le resistenze opposte dagli ambienti più conservatori, nonché l'inizio delle ostilità anticipato di (almeno) tre anni rispetto alle previsioni, fecero sì che a giugno del '40 Dönitz disponesse di soli 56 sommergibili, di cui circa la metà di tipo costiero, con modesta autonomia ed efficacia; ciononostante i cantieri tedeschi seppero fare miracoli.

Sicuramente le unità più note e che ottennero i risultati più eclatanti furono i sommergibili "Tipo VII", che rappresentarono la spina dorsale dell'arma subacquea, anche se non 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 ben inferiori 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 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 italiani¹⁸.

La Kriegsmarine, in conclusione, ebbe alcune ottime ma non eccezionali unità di superficie, e finì per affidarsi poi quasi esclusivamente all'arma subacquea; questa, a sua volta, era dotata più di buone dottrine d'impiego e di equipaggi coraggiosi e ben addestrati che non di sommergibili qualitativamente eccellenti.

I battelli di nuova concezione arrivarono troppo tardi¹⁹.

Luftwaffe

La Luftwaffe fu forse la forza armata che più di tutte, in una valutazione globale della Wehrmacht, soffrì di errori di impostazione strategica e, quindi, di organizzazione che ne minarono alla base l'efficienza.

Il suo vero punto debole (e, di riflesso, quello delle intere forze armate tedesche) fu l'impossibilità di condurre operazioni strategiche in profondità nel territorio nemico per la mancanza di mezzi idonei; ciò fu dovuto alla scarsa sensibilità al problema in quanto la visione strategica dei vertici politico/militari della Germania era sostanzialmente vincolata alle forze terrestri ed alle loro necessità.

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

Ciò non toglie che un buon numero degli aerei che servirono nell'aviazione tedesca furono macchine eccellenti sotto il profilo sia aeronautico sia bellico; quando però si chiesero loro prestazioni per le quali non erano state progettate, non si ebbero ovviamente i risultati sperati.

Tra queste macchine vi erano i caccia Messerschmitt Bf.109 nelle varie versioni e, successivamente, gli ancora migliori Focke-Wulf Fw.190: furono entrambi 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 ottimi motori divenuti 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 Bf.109), derivato dall'impostazione iniziale del progetto, commisurato alle specifiche tecniche emesse dalla Luftwaffe.

Entrambi gli aerei vennero impiegati anche come assaltatori, finendo alla fine per essere sopravanzati - nel ruolo di intercettori puri - dai sempre aggiornati Spitfire e dai Mustang, 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.

¹⁸ 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.

¹⁹ 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.

Il vero e proprio "ventre molle" dell'Arma fu rappresentato comunque dalla specialità da bombardamento, a causa della sottovalutazione tedesca delle azioni aeree strategiche in profondità, e della conseguente rinuncia a velivoli con grande raggio d'azione, elevato carico di bombe e buona 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.

Il famoso bombardiere in picchiata Junkers Ju. 87 "Stuka" fu il più tipico esempio della mentalità sopra detta.

Lo Stuka - divenuto, durante e dopo il conflitto, un simbolo della potenza e dell'invincibilità tedesca - era un aereo sgraziato, lento, con scarsa autonomia, scarso carico bellico (a volte costituito da una sola bomba) ed ancor più scarsa capacità di difesa.

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 la maggior precisione possibile - 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.

Finché la Luftwaffe poté godere della supremazia aerea, gli Stuka apparvero come invincibili, specie dopo le facili vittorie contro la debole Polonia, la disorganizzata Francia e, inizialmente, la Russia.

Una volta portati sui cieli inglesi - dove avrebbero dovuto effettuare penetrazioni in ambiente ostile senza la necessaria superiorità aerea amica - vi vennero letteralmente fatti a pezzi, tanto da dover essere ben presto ritirati dalla prima linea.

La 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 quali Hans Ulrich Rudel.

Le armi speciali, "segrete" ecc.

Com'è noto, le cosiddette "armi segrete" del Terzo Reich furono essenzialmente aviatorie, ed il primo esempio da citare è l'aereo intercettore a reazione Messerschmitt Me.262, entrato in linea negli ultimi mesi del 1944 dopo ritardi causati non soltanto dalla iniziale diffidenza di Hitler, che ne ritardò lo sviluppo, ma anche dalla sua tardiva decisione di svilupparne la versione d'attacco, oltre che da alcune modifiche del carrello.

Pertanto, delle circa 1.400 macchine prodotte, solo poco più di 200 operarono effettivamente contro i bombardieri angloamericani che stavano da tempo martellando giorno e notte la Germania polverizzandone le città, le fabbriche, le ferrovie ecc..

Il loro apparire ebbe sul nemico un impatto più psicologico che materiale: in un conflitto di tale portata, e di fronte allo strapotere alleato, circa 200 aerei non potevano certo avere un effetto determinante.

In numero ancora minore furono gli esemplari del piccolo aereo a razzo Me-163, sempre della Messerschmitt: questo possedeva una velocità maggiore (oltre 900 km/h), un elevatissimo rateo di salita (9.000 metri in due minuti e mezzo), ma anche un'autonomia limitatissima che lo costringeva ad atterrare entro appena dieci minuti dal suo decollo.

Di conseguenza neanche quest'arma, apparsa per la prima volta il 16 agosto 1944, influì significativamente sulle sorti del conflitto.

Un altro progetto fu quello del Ba-349 "Natter" (biscia), sviluppato dalla Bachem ma mai impiegato operativamente.

Era un velivolo a razzo monoposto, che poteva decollare verticalmente oppure veniva portato da un aereo da trasporto in prossimità dell'obiettivo sul quale doveva poi lanciare una salva di 24 razzi.

Dopo l'attacco il pilota si doveva lanciare col paracadute mentre la coda dell'aereo (che conteneva il motore), anch'essa dotata di paracadute, doveva scendere a terra per essere poi recuperata.

Molto è stato scritto anche sulle "Vergeltungswaffen" (le "armi della rappresaglia"), cioè sulle V-1 e sui successivi veri e propri missili balistici V-2 che, dalla seconda metà del 1944 presero di mira i porti anglo-americani sul continente, come Anversa ed Ostenda, e le città britanniche, prima fra tutte Londra.

In verità le V-1 - che possono essere considerate come i primi missili da crociera - svolsero, al pari del caccia Me-262, più un ruolo psicologico che non quello di valido strumento sovvertitore delle sorti del conflitto ormai segnate: ciò a causa della loro imprecisione e del fatto di poter essere abbattute sia dall'artiglieria contraerea sia dai più rapidi caccia inglesi Gloster Meteor²⁰, essendo la loro rotta rettilinea e la loro velocità di circa 650 km/h.²¹

²⁰ Entrati in servizio nella RAF nel luglio '44.

²¹ Per quanto descritte come armi pressoché inutili ed inaffidabili dalla propaganda alleata, ne vennero costruite circa 33.000; di queste, oltre 10.000 vennero lanciate sulla Gran Bretagna e le circa 2.500 cadute nell'area di Londra causarono varia migliaia di morti e feriti nella popolazione civile, distruggendo più di 30.000 abitazioni e danneggiandone oltre un milione.

Le circa 12.000 V-1 lanciate sul Belgio e Anversa provocarono danni in proporzione.

Ben altro impatto avrebbero potuto invece avere i missili balistici A 4 (o V-2), del tutto inintercettabili, se la loro produzione non fosse stata iniziata tardivamente e ulteriormente dilazionata dai bombardamenti condotti sulle fabbriche e sulle installazioni di lancio grazie alla ricognizione aerea ed alle informazioni trasmesse dalla Resistenza agli Alleati²².

Possiamo concludere, a proposito di V-1 e V-2, che i Tedeschi li crearono e li impiegarono mentre gli Alleati, tutti, ne furono assolutamente sprovvisti e dovettero attendere la fine della guerra per impadronirsi dei progetti e dei progettisti.

In campo terrestre ricordiamo, oltre ai già citati fucili d'assalto, i curiosi StG 44 (P) e StG 44 (V): due fucili dotati di un sistema di mira di tipo telescopico e di una speciale canna curva ("Krummerlauf") che consentiva di sparare, senza doverci esporre, dall'interno dei veicoli corazzati immobilizzati (moltissime furono infatti le perdite tra i carristi che cercavano di abbandonare il loro mezzo colpito) o per combattimenti in centri urbani²³.

Ricordiamo poi il "Goliath", un minuscolo carro cingolato, telecomandato, destinato alla demolizione di bunker fortificati e che venne usato, con scarso successo, anche contro i carri alleati.

Nel corso del conflitto, ed in particolare tra il 1944 ed il 1945, da parte tedesca si procedette allo sviluppo di progetti spesso di dubbia utilità, che assorbirono notevoli risorse progettistiche, materiali e tecniche, che molto probabilmente avrebbero potuto essere meglio impiegate per eliminare gli inconvenienti dei modelli in produzione e per organizzare meglio la stessa.

Esempi di questa illogica dispersione di sforzi furono - oltre al già citato "Elefant" - il gigantesco carro pesante "Maus" (topo), da oltre 150 tonn., armato con due cannoni coassiali, del quale si arrivò alla sperimentazione di due o tre prototipi, e la cui utilità tattica era almeno discutibile²⁴; il VK-7001 "Lowe" (leone) e i cinque carri della serie E ("Entwicklung", cioè sviluppo), che dettero origine a qualche realizzazione sperimentale: E-5, del peso di 5 tonn.; E-10 da 10 tonn.; E-25 da 25 tonn.; E-50 con peso variabile tra le 50 e le 65; E-75 detto carro medio nonostante le sue buone 75 - 80 tonn. di progetto, ed infine il dichiaratamente pesante E-100 da 140 tonn..

L'elenco potrebbe probabilmente continuare perché sembra che in quel periodo venissero presi in considerazione anche altri progetti, alcuni dei quali mostruosi.

In campo marino, a fronte di numerosi progetti, ben poco di rivoluzionario venne ideato, a parte gli Elektro-Boote (v. nota 19), e quel poco restò a livello più di prototipo che altro.

Qui citiamo solo il "Biber" (castore), un sommergibile tascabile, armato di due siluri, entrato in servizio nel 1944.

Per quanto riguarda le armi nucleari c'è da dire solo che, nonostante le leggende metropolitane diffuse soprattutto nel dopoguerra, ben poco venne fatto; l'istintiva diffidenza di Hitler verso quello che non comprendeva o di cui non si fidava, e la mancanza di studi e sviluppi efficaci - condizionati, è vero, dalla situazione generale della Germania - fecero sì che scarsi progressi venissero per fortuna fatti in questo campo, almeno sotto l'aspetto pratico.

Possiamo concludere, a proposito dell'arsenale militare del Terzo Reich, che poté esibire - al vertice di un'ideale graduatoria di armi, in maniera continua e non occasionale - il cannone da 88 mm, la cui versatilità non fu mai eguagliata in campo avversario.

Sullo stesso livello di eccellenza si collocarono le mitragliatrici MG-42 (non a caso riproposte nel dopoguerra) ed altri sistemi d'arma anticarro, come alcuni semoventi ed i Panzerschreck, migliori dei Bazooka americani da cui essi derivavano²⁵.

Per quanto riguarda i carri armati ed i veicoli da combattimento, rimandiamo a quanto già espresso nel capitolo dedicato all'Esercito.

La logistica

Gli strepitosi successi ottenuti dalla Wehrmacht tra il 1939 ed il 1942, insieme ad una rilettura acritica delle operazioni, hanno contribuito non poco alla creazione del mito della Blitzkrieg come guerra dei panzer e dell'aviazione tattica.

La realtà è molto diversa: la fanteria - che costituiva circa l'80% dell'Esercito tedesco - dipendeva ancora, in buona parte, dal cavallo, che ebbe un ruolo primario nell'economia della guerra terrestre.

²² Anche quest'arma, descritta dalla propaganda alleata come imprecisa e inaffidabile, continuò ad essere prodotta nel dopoguerra negli USA, in URSS ed in Cina (ovviamente, con nomi diversi).

²³ È interessante notare che gli Americani sperimentarono una propria versione del Krummerlauf in Corea.

²⁴ Dei due prototipi, uno (il Maus I) era armato con un cannone da 128 mm, e l'altro (il Maus II) con uno da 150 mm; per entrambi il pezzo coassiale era da 75 mm; sembra che questi abbiano combattuto durante la battaglia di Berlino.

Per quanti ci risulta, ancora oggi è esposto presso il Museo di Mosca-Kubinka lo scafo di un Maus I con la torretta di un Maus II, recuperati in Germania dai sovietici al termine del conflitto.

²⁵ I Panzerschreck, a differenza dei Panzerfaust, erano ricaricabili e lanciavano una carica cava da 88 mm con maggior precisione ed a maggior distanza rispetto a quella da 60 mm dei bazooka.

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

La completa motorizzazione dell'Esercito 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 divenne sempre più importante man mano che gli eventi si evolvevano negativamente.

Il riarmo annunciato da Hitler subito dopo la sua ascesa al potere, e la reintroduzione della coscrizione obbligatoria nel marzo 1935, richiesero una immediata e massiccia motorizzazione dei reparti, che riuscì solo in parte.

Fino al 1938 vi erano, in servizio nell'Esercito, circa 100 diversi tipi di autocarri commerciali; 52 di autovetture e 150 di motociclette.

Un drastico ordine di riforma, lo "Schnell-Programm" aveva ridotto tale caotica situazione, ma solo in parte, e le colonne motorizzate tedesche continuavano a somigliare sempre più, nel corso della guerra, a sfilate di veicoli d'occasione.

Si deve ricordare poi che, già in tempo di pace, la Wehrmacht consumava circa 2.400 automezzi ogni trimestre, e ne venivano rimpiazzati solo 1.000; ciò significa che la dotazione di automezzi diminuiva, già in tempo di pace, di circa 1.400 mezzi al trimestre.

Halder, allora CSM della WH, di fronte a tale situazione propose la "demotorizzazione" della fanteria, rimpiazzando gli autocarri con i cavalli; questi però non avrebbero mai potuto tenere il passo dei panzer o degli autocarri stessi, e la Polonia lo dimostrò poi.

I fautori della motorizzazione, in primis Guderian, stigmatizzarono più volte questo atteggiamento senza tuttavia considerare che, per obiettive ed ineliminabili carenze del sistema industriale tedesco, un esercito motorizzato di massa era all'epoca impensabile.

All'inizio delle ostilità, nel 1939, vennero requisiti 16.000 veicoli civili - i quali vennero utilizzati per sostituire quelli più logori - per portare gli organici al 100%, per costituire nuove divisioni e per addestramento: non esisteva più alcuna riserva.

Secondo stime ufficiali, il patrimonio equino dell'Esercito tedesco ammontava, nel 1939, a 590.000 esemplari che assicuravano il 90% delle mobilità della fanteria, ancora considerata la regina del campo di battaglia²⁶.

Alla campagna polacca parteciparono 200.000 cavalli, che non sempre riuscirono ad assicurare tempestivamente i necessari rifornimenti alle colonne motorizzate.

Dopo la campagna, la situazione si aggravò ulteriormente: alcune unità si trovarono con solo il 50% degli autocarri, ed i rimpiazzi erano del tutto inadeguati; la mobilità della fanteria dipendeva ancora, al 90%, dal cavallo.

Inoltre, nella riorganizzazione dell'Esercito non si tenne conto della necessità di motorizzare al massimo la fanteria, ma si preferì organizzare nuove unità anziché riequipaggiare le vecchie; questa tendenza sarebbe durata per tutta la guerra, limitando notevolmente l'efficienza dell'intero esercito e disperdendo le risorse disponibili.

Nel febbraio '40 Halder, Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, fu costretto a sottrarre veicoli motorizzati alle divisioni di fanteria per sostituirli con altri ippotrainati, tanto che solo le estese requisizioni fatte in Polonia consentirono il completamento dei preparativi per l'invasione della Francia.

Non essendo la Germania in grado di produrre autocarri in numero sufficiente, in previsione della campagna russa molte unità si videro assegnate veicoli francesi o di altra provenienza, non abbastanza robusti per percorrere le disastrose strade russe.

Vennero inoltre requisiti cavalli in tutta l'Europa occupata, tanto che, alla vigilia di "Barbarossa" (22 giugno 1941), erano disponibili 750.000 quadrupedi²⁷, e la maggior parte dei mezzi da trasporto divisionali era ippotrainata.

Tra l'ottobre del '41 ed il marzo '42 mancavano più di 70.000 veicoli motorizzati e circa 180.000 quadrupedi, oltre a migliaia di carriaggi.

Il salasso fu lenito solo in parte con la cattura di circa 150.000 cavalli; si trattava soprattutto dei piccoli *panje* russi, resistenti al clima ma inadatti al traino di cannoni²⁸ o dei carriaggi più pesanti.

La sconfitta di Stalingrado - che costò alla Germania la perdita di oltre 200.000 uomini (20 divisioni) e di almeno 10.000 automezzi - rese la Wehrmacht ancor più dipendente dal cavallo, che sempre più spesso si sostituì ai veicoli a motore.

Secondo alcune stime, durante il conflitto da parte tedesca vennero impiegati 2.750.000 quadrupedi (di cui 1.210.000 requisito tra il '40 ed il '43), di cui 1.500.000 andò perso in Russia.

²⁶ Le divisioni di fanteria di "1^a Welle (ondata)" disponevano di 17.000 uomini e 4.842 cavalli suddivisi, questi ultimi, come segue: Comando di Divisione: 6; 3 Rgt. Fanteria: 1.923; 1 Btg. Esplorante: 260; 1 Rgt. Artiglieria: 2.208; 1 Btg. Genio: 52; 1 Btg. Trasmissioni: 56.

²⁷ Alcune fonti dicono 625.000.

²⁸ il pezzo da 105 mm pesava oltre 2,5 t, mentre quello da 150 mm superava le 6 t.

A febbraio '45 la Wehrmacht aveva ancora circa 1.100.000 quadrupedi, di cui circa 40.000 appartenevano alla Luftwaffe e quasi 2.000 alla Kriegsmarine²⁹!

La "Intelligence" tedesca

Va premesso anzitutto che, già a partire dal maggio 1940 e per l'intero conflitto, tutte le forze armate di Hitler divennero bersagli inconsapevoli del famoso ULTRA britannico di Bletchley Park, basato sulle decrittazioni dei radiomessaggi inviati dai tedeschi (e dagli italiani) tramite le macchine cifranti Enigma³⁰.

I vari servizi segreti tedeschi non solo non se ne accorsero mai ma, anziché cooperare tra di loro, si distinsero soprattutto per le lotte interne e per la loro mediocrità nei confronti di quelli degli Alleati.

Questi servizi infatti assicurarono Hitler non soltanto che l'URSS si sarebbe sfaldata ai primi colpi, a causa sia dell'insofferenza politica sia delle precedenti "purghe" staliniane tra i quadri dell'Armata Rossa, ma anche che quest'ultima possedeva soltanto 10.000 carri armati, mentre ne aveva tre volte tanti (per l'esattezza 28.000)³¹.

Anche in occasione dell'ultima grande offensiva tedesca sul fronte orientale nel luglio 1943 (la famosa operazione "Zitadelle"), rappresentata dal tentativo di eliminare il saliente di Kursk, le cose non andarono meglio. Infatti i sovietici vennero a sapere con molto anticipo i piani tedeschi e, oltre ad aver predisposto già da tempo una colossale opera di trinceramenti e campi minati su tre linee, scatenarono un micidiale fuoco di sbarramento poche ore prima del pianificato attacco; se anche ciò non sconvolse più di tanto i piani tedeschi, certo ne annullò l'effetto sorpresa³².

I tedeschi vennero anche beffati in occasione dello sbarco alleato in Sicilia, grazie al cadavere del falso maggiore Martin che gli inglesi lasciarono volutamente cadere in mani nemiche con indosso documenti contraffatti indicanti la Sardegna e la Grecia come prossimi obiettivi mediterranei degli Alleati.

L'anno successivo fu sufficiente agli Alleati disporre un fittizio ammassamento di uomini e materiali nei pressi di Dover, simulare che il comandante fosse Patton ed organizzare un intenso quanto falso traffico di comunicazioni radio per far credere ai servizi informativi tedeschi che l'invasione della Francia sarebbe avvenuta a Calais e non in Normandia³³.

La colpa principale per un errore di valutazione così vistoso è stata a lungo addebitata a Rommel ed allo stesso Hitler; il primo era però dubbioso mentre il secondo, invece, restò convinto fino all'ultimo che la Normandia fosse solo un "falso scopo".

Insomma, fatto salvo il fronte orientale - ove le fonti informative continuarono a funzionare per un certo periodo anche nel dopoguerra - lo spionaggio tedesco fallì ingloriosamente, non ottenendo alcuna informazione vitale e vedendo invece i propri agenti all'estero letteralmente spazzati via dal controspionaggio alleato.

Condotta strategica del conflitto

Dissertare sia sulle cause dello scoppio della guerra sia sulle scelte tattico-strategiche compiute dai responsabili politici e militari della Germania richiederebbe una ben più ampia trattazione che difficilmente potrebbe sottrarsi a valutazioni anche soggettive.

Sulle capacità di Hitler come stratega è ancora oggi aperto un dibattito mai concluso, molto spesso condizionato da atteggiamenti di rigetto che prevalgono su qualsiasi considerazione obiettiva.

Ciò premesso, in questa sede ci vogliamo limitare a valutare la sua influenza sulla sola parte strategico-militare.

Anche in questo campo egli ebbe alcune intuizioni esatte, ma compì molti e più gravi errori di valutazione; se alcuni di questi furono probabilmente determinati dalle inesatte informazioni diramate dai propri servizi segreti, molti altri però furono dovuti solo alle sue maniacali ossessioni.

In ogni caso le decisioni, per quanto con conseguenze spesso tragiche, furono condite dalla solita servile e opportunistica accondiscendenza con la quale, in ogni dittatura, i gregari si pongono di fronte all'indiscusso capo.

Si deve riconoscere, però - come sopra accennato - che in alcuni casi i giudizi di Hitler si dimostrarono più esatti di quelli espressi, sia pure timidamente, dai maggiori esponenti della casta militare tedesca: a questo proposito si possono citare le campagne di Norvegia e di Francia del 1940, eseguite secondo le precise istruzioni del Führer nonostante alcune obiezioni e resistenze da parte dei professionisti dello Stato Maggiore.

²⁹ Qui ricordiamo che, negli organigrammi delle Panzer Division del 1945 (peraltro mai messi in atto), era prevista un'aliquota ippo-trainata!

³⁰ Gli inglesi entrarono in possesso di un esemplare della macchina già nel 1939, poco prima dell'invasione della Polonia.

³¹ Soltanto nell'agosto 1941 i capi militari tedeschi corressero di fronte ad Hitler le loro ottimistiche valutazioni riguardanti la forza cozzata sovietica, ritenendola ora di 20.000 carri armati, cioè di consistenza doppia rispetto a quella da essi segnalata.

³² Le informazioni pervennero tramite la "Rote Kapelle", un'organizzazione antinazista operante in Svizzera ma che aveva ottimi "contatti" nello stesso OKH.

³³ L'unico indizio certo dell'imminente invasione fu l'intercettazione del messaggio contenente i noti versi della poesia di Verlaine.

Il risultato fu eclatante poiché, con lo sfondamento nelle Ardenne, i tedeschi ottennero in un mese quello che non avevano saputo conseguire tra il 1914 ed il 1918, mentre con gli sbarchi in Norvegia si realizzò felicemente, per la prima volta nella storia contemporanea, l'invasione di un paese oltremare da parte di una potenza priva del preventivo dominio marittimo e per di più sotto la minaccia, non solo teorica ma concreta, della prima Marina del mondo³⁴.

Fra le decisioni più controverse e non poco contrastate vi fu l'appoggio che Hitler volle dare alle forze armate italiane in crisi nerissima alla fine del 1940: egli volle infatti spedire in Sicilia, nel dicembre di quell'anno, il X FliegerKorps (sostituito, all'inizio del 1942, dall'ancor più potente II FliegerKorps); inviò in Libia, nel febbraio 1941, l'agguerrito AfrikaKorps di Rommel e destinò - a partire dal settembre 1941 - un totale di ben 68 U-Boote nel Mediterraneo, senza parlare delle truppe inviate nei Balcani per risolvere il pasticcio jugoslavo.

Ancora oggi è controversa la questione su quanto questi aiuti all'alleato meridionale siano stati congrui e quanto abbiano condizionato le operazioni tedesche in altri settori; è certo che, tenendo conto delle risorse e degli impegni globali, questo sforzo non fu di poco conto, anche se una certa storiografia italiana abbia costantemente sostenuto il contrario.

Si suole dire che Hitler fu costretto a rinviare di ben cinque settimane (dal 15 maggio al 22 giugno) l'attacco all'Unione Sovietica (Operazione "Barbarossa") principalmente a causa della suddetta deviazione nei Balcani, con la conseguenza di far cogliere le truppe tedesche dal terribile inverno russo quando erano ancora alle porte di Mosca.

Si dimentica però di dire che, delle 29 divisioni impiegate nei Balcani, 3 erano state destinate a compiti di presidio in Grecia ed 11, della riserva, non erano comunque destinate alla prima ondata di Barbarossa; delle altre 15, 10 erano destinate al G.d'A. "Sud", 4 al G.d'A. "Centro" ed una al G.d'A. "Nord"; le tre divisioni corazzate del G.d'A. "Centro" funsero da riserva strategica.

Si dimentica inoltre che, in ogni caso, "Barbarossa" non avrebbe potuto iniziare prima: quell'anno la primavera era stata particolarmente piovosa, e le poche strade russe esistenti erano dei veri e propri fiumi di fango; le operazioni non avrebbero quindi potuto iniziare prima che il fango si seccasse.

Se la responsabilità dell'attacco all'Unione Sovietica è indiscutibilmente da addebitare ad Hitler, l'errata valutazione della fattibilità dello stesso dovrebbe in verità chiamare in causa i servizi segreti tedeschi: questi infatti, come già visto prima, assicurarono Hitler della relativa fragilità dell'URSS e dello sfaldamento dopo i primi colpi.

Invece, com'è noto, i soldati russi, dopo le prime impressionanti sconfitte, ressero benissimo il confronto, mentre si verificò il miracolo di un Paese che, ritenuto arretrato ed allo sbando, riuscì a smantellare decine e decine di industrie pesanti, a trasportarle oltre gli Urali su una rete stradale precaria, a ricostruirle sul posto e a farle produrre con un ritmo straordinario e risolutivo.

L'obiettività storica ci deve far ricordare che Hitler, comunque, non avrebbe probabilmente cambiato idea, avendo ormai deciso in tal senso; non sarebbe stata la prima né l'ultima volta che avrebbe rifiutato di accettare la realtà qual'era veramente per sostituirla con le sue folli visioni.

Hitler è stato altresì accusato di non risparmiare i propri soldati e, a questo proposito, viene solitamente ricordato il suo perentorio ordine alla 6^a Armata del generale Paulus di resistere fino alla morte dentro Stalingrado, con i noti risultati.

Quell'ordine - che non sarebbe certo stato l'ultimo - aveva una motivazione proprio militare, e non solo una sadica e sanguinaria indifferenza: con la resistenza della 6^a Armata - protratta a Stalingrado per due mesi e mezzo (tra il 19 novembre 1942 ed il 2 febbraio 1943) - fu possibile evitare l'isolamento e quindi l'annientamento del gruppo d'armate stanziato nel settore del Caucaso; tutto ciò al prezzo di circa 80.000 caduti e 110.000 prigionieri.

Quest'ultima cifra fu comunque inferiore a quella dei 130.000 soldati italiani arresi alle modeste forze del generale Wavell durante l'offensiva britannica in Cirenaica tra il dicembre 1940 ed il febbraio 1941; questo rovescio non ha certo mai suscitato pari clamore.

Né pari clamore ha suscitato il rifiuto di Hitler di consentire il ritiro dalla Tunisia delle restanti forze italo-tedesche, pari a circa 160.000 uomini, quando ormai la resa restava un fatto solo formale; queste truppe, se imbarcate in tempo utile, avrebbero ben potuto contribuire alla difesa dell'Italia e del resto dell'Europa.

Se è vero che si possono contare sulle dita di una mano le volte che Hitler autorizzò un sia pur minimo ripiegamento, è anche vero che lo stesso Stalin ordinò che l'Armata Rossa resistesse fino all'estremo; ciò accadde, ad esempio, durante l'offensiva tedesca per la conquista di Kiev, al termine della quale vennero catturati ben 650.000 soldati russi.

E non parliamo qui degli assedi di Leningrado e di Stalingrado, dove vi fu un'inutile ecatombe anche di civili....

Conclusioni

Ci sembra che si possano sottolineare, a conclusione di questo studio, alcuni punti:

³⁴ Ricordiamo qui che la Royal Navy aveva la sua base principale a Scapa Flow, nelle isole Orcadi, proprio di fronte alle coste norvegesi.

- la Germania pianificò attentamente, negli anni immediatamente precedenti il conflitto, la sua condotta bellica iniziale studiando tattiche innovative per correggere gli errori commessi da tutti i contendenti nel corso della prima guerra mondiale;

- in questa pianificazione commise almeno due errori capitali: strutturò l'aviazione per i soli compiti di appoggio tattico e di intercettazione, trascurando lo sviluppo dei bombardieri in funzione strategica, e relegò la Marina a cenerentola tra le tre Forze armate, trascurando un'importante lezione della storia che insegna come i grandi conflitti siano sempre stati vinti dalle potenze che detenevano il dominio dei mari.

In pratica pianificò le sue forze in modo disarmonico ed inadatto a sostenere una guerra a livello mondiale, confermando con ciò una visione strategica limitata ad una guerra terrestre esclusivamente europea.

- i mezzi bellici, progettati e messi a disposizione delle Forze armate tedesche, furono coerenti con questa pianificazione e, nel complesso, furono buoni; in particolare, le forze corazzate cercarono di avere in linea mezzi coerenti con le tattiche sviluppate e con le necessità.

- quando il conflitto assunse dimensioni mondiali, i limiti della pianificazione tedesca divennero evidenti, come evidente fu l'impossibilità, per la Germania, di vincere la guerra con i mezzi bellici convenzionali.

- da questo punto in poi la produzione bellica della Germania, sottoposta a bombardamenti aerei sempre più pesanti, fu condizionata dalla necessità di contenere avversari troppo potenti per poter essere battuti in campo aperto; nacquerò quindi mezzi rispondenti a tale necessità e che, inevitabilmente, non sempre furono all'altezza della situazione.

Per terminare vogliamo infine esporre alcune considerazioni su quale sia stato il punto di svolta o, meglio, di non ritorno della Germania nella 2^a Guerra Mondiale secondo molti storici.

Alcuni ritengono che questo sia rappresentato dalla sconfitta nella "Battaglia d'Inghilterra", dovuta alla mancanza di un'aviazione strategica in grado di contrastare efficacemente la RAF; altri valutano come tale l'essersi gettati nell'avventura russa contro un nemico ritenuto a torto debole, ma in realtà potente e mortale; altri ancora il non aver ben valutato l'importanza del fronte africano per poter colpire l'Inghilterra attraverso la conquista del ricco Medio Oriente; infine c'è chi ritiene che il punto di non ritorno sia avvenuto a Stalingrado o, anche, nel non essere riusciti ad impedire gli sbarchi degli Alleati sul continente o, tornando indietro, all'ancora oggi discusso arresto davanti a Dunkerque.

Riteniamo che tutti questi fatti siano stati avvenimenti importantissimi che, se presi singolarmente, influirono sulla durata della guerra - con tutte le conseguenze del caso - ma non sul suo esito.

Le prime folgoranti vittorie tedesche avrebbero potuto concretizzarsi in una vittoria, sia pure parziale, se ci si fosse fermati nel 1940; solo l'attuazione della sempre enunciata teoria nazista dell'espansione ad est segnò la sorte della Germania.

In realtà contro la Germania nazista erano scese in campo le due vere, uniche potenze mondiali che sarebbero uscite vittoriose dal conflitto e che si sarebbero spartite il mondo per mezzo secolo: Stati Uniti e Unione Sovietica.

Ciò non significa, ovviamente, che tutto fosse scontato, ma sicuramente tutto fu condizionato dallo strapotere dei nemici della Germania.

Come abbiamo già detto, un'abbondante storiografia, spesso poco scrupolosa e ancor meno obiettiva, ha ritenuto di poter addebitare la maggior parte degli errori strategici e perfino tattici commessi dai Tedeschi in guerra ad un solo uomo: Hitler.

Riteniamo assolutamente insostenibili i tentativi di revisionismo o di negazionismo fatti da alcuni storici o sedicenti tali o (quel che è peggio) ultimamente, da certi leaders politici; gli indubbi ed orribili crimini commessi contro l'umanità dal nazismo non hanno alibi né scusanti di sorta, né serve invocare improbabili circostanze attenuanti.

Hitler ben si prestò a fungere da caprio espiatorio, soprattutto dopo la sua morte, sia perché non poteva più parlare, sia perché i suoi efferati delitti politici resero facile attribuirgli anche colpe d'altro genere; così facendo, si forniva un comodo alibi ad un'intera classe dirigente, divenuta antinazista quasi con la stessa velocità con cui in Italia fiorì l'antifascismo.

Ma questa è un'altra storia

Gianpaolo Bernardini

Bibliografia essenziale

CANTAMUTTO, A. (& Ludi, G. & Sgarlato, N.): "Cannoni tedeschi" - Warset n. 36, Delta Ed., Parma 2011
CRISP, R.: "Le bare di fuoco", Pocket Longanesi, Milano 1974

GIBERTINI, G.: "U-Boote", Parma, Delta Ed., 2010
GIORGERINI, G.: "Gli incrociatori della seconda guerra mondiale", Parma, Albertelli Ed., 1974.
MANTOVANI, M.: "La macchina bellica tedesca nella Seconda Guerra Mondiale" - Storia Militare n. 92, Mag/01
POGGIALI, L.: "Kriegsmarine" - Storia&Battaglie n. 41, Nov/04
REMINO, C.: "L'Arma aerea nella dottrina della Wehrmacht" - Storica n. ?, Giu/96
RÖSSLER, E.: "U-boat" - F.Ili Melita Ed. 1993, La Spezia
SANTONI, A.: "La Germania in Guerra" - Storia Militare n. 88, Gen/01
SGARLATO, N.: "Le armi segrete del III Reich" - Warset n. 33, Delta Ed., Parma, 2010
" "Le navi da battaglia del III Reich" - Warset n. 4, Delta Ed., Parma 2004
VUERICH, Cosimo: "Il caccia a reazione Me.262" - Storia&Battaglie n. 59, Giu/06