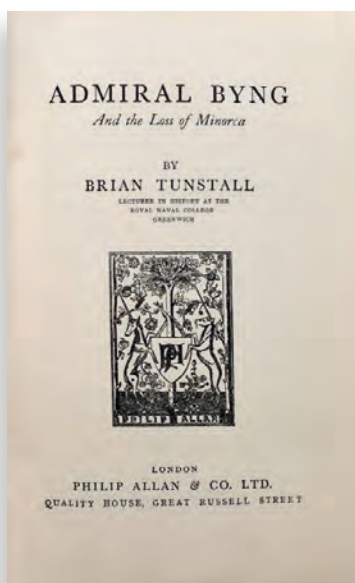


BRIAN TUNSTALL

*Admiral Byng and the Loss of Minorca*

London, Philip Allan &amp; Co., 1928, pp. VIII-293



**L**a battaglia di Minorca del 20 Maggio 1756 e quel che ne seguì – la caduta dell’isola in mano francese ed il pubblico scandalo derivante dal processo per corte marziale dell’ammiraglio John Byng, conclusosi con la sua esecuzione – costituirono l’evento più accanitamente dibattuto negli annali della storia navale britannica sino alla sua graduale sostituzione da parte di controversie radicate saldamente negli eventi delle due guerre mondiali, dalla battaglia dello Jutland nel 1916 alla distruzione della Forza Z al largo di Kuantan nel 1941. Più che la battaglia – tatticamente insignificante – e le limitate conseguenze strategiche derivanti dalla perdita di Port Mahon, tali da non pregiudicare seriamente lo sforzo bellico britannico nel prosieguo della Guerra dei sette anni, colpivano della vicenda la sua dimensione politica e le sue implicazioni: dalla

patente dimostrazione di inadeguatezza nella direzione delle operazioni palesata dal gabinetto di Lord Newcastle, caduto di lì a pochi mesi proprio a causa della perdita di Minorca e sostituito da un governo nominalmente guidato da Lord Devonshire, ma con Pitt come uomo forte; alla pervicacia con cui i ministri dimissionari decisero di fare di Byng il capro espiatorio della situazione onde occultare le proprie gravi responsabilità nella sconfitta. La virulenta campagna libellistica che ne sarebbe derivata, le spregiudicate manipolazioni dell'opinione pubblica, l'utilizzo strumentale ai due capi dello spettro politico tanto di discutibili cavilli legali e procedurali quanto della violenza di strada di cui era capace la plebe londinese, continuano altresì a fare della parabola giudiziaria e umana di Byng un caso di grande interesse per indagare le peculiari dinamiche politiche dell'epoca contrassegnata dall'egemonia della cosiddetta oligarchia Whig, che di lì a poco sarebbe stata infranta dall'ascesa al trono di Giorgio III.

Per dipanare i fili di questa ben nota controversia nessuno era maggiormente preparato di William Cuthbert Brian Tunstall (1900-1970), erede ideale di sir Julian Corbett nel lavoro pionieristico sulle *Fighting Instructions*, la cui acribiosa raccolta e collazione sarebbe infine approdata ad una sintesi di ampio respiro sull'evoluzione tattica della marina britannica nell'età velica, purtroppo pubblicata postuma soltanto nel 1990 grazie all'estesa curatela di Nicholas Tracy, altro eminente storico navale specializzatosi nella *Age of Sail*. A tale competenza sulle istruzioni che nella Marina di epoca georgiana presiedevano alla conduzione dello scontro tattico Tunstall univa la profonda padronanza delle fonti primarie costituite dalle carte personali di George Byng, 1st Viscount Torrington e di suo figlio John Byng: documentazione della quale nel 1930 iniziò a curare un'edizione estesamente commentata per la *Navy Records Society*, malauguratamente arrestatasi nel 1933 con la pubblicazione del terzo volume. Ancor più determinante nella genesi dell'opera e nel taglio peculiare della trattazione, tuttavia, fu la convinzione dell'autore – egualmente mutuata dal suo mentore Corbett – circa la necessità di pensare le operazioni navali non isolatamente e in astratto, ma in termini di *combined operations* fra Esercito e Marina nel quadro di una più ampia *maritime strategy* (termine d'altronde introdotto dallo stesso Corbett), la cui ratio era fissata dai vertici politici dello Stato.

Coerentemente con dette premesse i capitoli III-IV-V di *Admiral Byng and the Loss of Minorca* sono dedicati ad un'analisi agile ma puntuale dei rapporti fra decisori politici e della Marina; dei limiti posti dalle esigenze della politica alla

pianificazione ed esecuzione di una coerente strategia navale da parte dell'Ammiraglio; delle mosse del gabinetto Newcastle all'alba dello scoppio della Guerra dei sette anni; infine dell'abborracciata costituzione della squadra che agli ordini di Byng sarebbe stata inviata a contrastare all'ultimo momento un nemico più forte e meglio organizzato. Ed è proprio nel cap. III, *Navy, Politics and Public Opinion* che Tunstall formula quasi di passata una delle critiche più incisive al paradigma mahaniano, in ciò inserendosi saldamente nell'alveo tracciato dai *Some Principles of Maritime Strategy* corbettiani. Per Mahan e invero anche per alcuni dei riconosciuti fondatori della storia navale in Gran Bretagna, quali sir John K. Laughton e Herbert W. Richmond (il capofila dei cosiddetti *Young Turks* che avrebbero dato battaglia dalle colonne della *Naval Review*) la protezione del traffico non costituiva – e non aveva costituito in passato – una rilevante priorità rispetto all'attiva ricerca e distruzione delle forze navali del nemico, irrinunciabile presupposto al conseguimento del *Command of the Sea*. Superfluo forse ribadire come questi autori – Corbett non escluso, sia pure su posizioni opposte ai primi – si muovessero lungo un duplice versante, quello dell'analisi storica e della teorizzazione strategica, con esiti non di rado infelicemente deformanti in ambito storiografico pur di dimostrare tesi afferenti al dibattito strategico.

Tunstall, per contro, opinava da basi documentarie di maggiore solidità che tale libertà di azione nel condurre operazioni finalizzate all'annientamento del grosso delle forze avversarie non fosse mai stata nelle disponibilità della Royal Navy, men che meno nel periodo velico preso specialmente in considerazione da Mahan alla ricerca di esempi storici tali da sostanziare le sue tesi. Nel 1756 la politica filo-protestante perseguita dai Whig, poggiante sui principii politici della *Glorious Revolution* del 1689 e a sostegno della casa di Hannover contro la sempre paventata minaccia del ritorno degli Stuart (concretizzatasi per l'ultima volta soltanto undici anni prima, con la ribellione giacobita capeggiata dal giovane Carlo Edoardo), aveva rintracciato nel ceto mercantile di Londra un sostegno imprescindibile tanto di natura politica quanto, soprattutto, economica. Le aderenze dei Whig fra i grandi mercanti del regno facevano sì che il denaro di questi ultimi alimentasse generosamente il sistema di *patronage* che contribuiva in modo determinante a mantenere politicamente in sella i primi. A ciò si aggiunga che, ancora a metà del Settecento, gli Stati di antico regime, imperfettamente burocratizzati e incapaci di estrarre attraverso un capillare sistema fiscale le risorse destinate a finanziare sforzi bellici protratti nel tempo, dipendevano fortemente

dai prestiti e dalle libere sottoscrizioni del ceto mercantile e di altri corpi intermedi: nel caso britannico il principale di tali corpi era la *City of London*, la quale si attendeva in cambio una convinta difesa dei propri interessi, a iniziare dalla protezione dei traffici ad opera della marina nazionale. Per tale motivo, osservava Tunstall, una petizione da parte del *Common Council* (il principale organo decisionale della City) era ricevuta ai Comuni con la stessa deferenza riservata a un messaggio proveniente dalla corte di St. James's. Le attività di protezione al traffico avrebbero costituito l'impegno prioritario della strategia navale britannica per tutta l'età della vela, sino a spingere lo stesso Tunstall a chiosare, nel suo postumo *Naval Warfare in the Age of Sail* già citato di passata, che la maggior parte delle battaglie navali dei secoli XVII e XVIII si era combattuta invero in difesa di convogli o a ridosso di importanti rotte commerciali.

In tal senso l'impresa di Minorca dimostrava con evidenza l'influenza esercitata dalla City londinese nella selezione da parte del governo di priorità strategiche tali da informare una *grand strategy* intesa come livello di pianificazione in cui si contemperano esigenze politiche, economiche e militari, sebbene il termine non fosse ancora in uso all'epoca dell'autore. Gibilterra e Port Mahon costituivano le basi delle operazioni di polizia marittima tese a garantire la sicurezza dei commerci britannici nel Mediterraneo: oltre al puro e semplice prestigio nazionale questo era il motivo che aveva spinto Newcastle ad approntare delle tardive contromisure, di fronte all'evidenza ormai incontrovertibile dei preparativi avversari aventi per obiettivo l'isola. Si trattava di considerazioni che esulavano dal fatto che – come convincentemente argomentato da Daniel Baugh nel suo recente *The Global Seven Years War, 1754-1763* – il valore strategico di Port Mahon da un punto di vista strettamente militare fosse per il resto oramai modesto. Il Trattato di Aranjuez del 1752 aveva neutralizzato l'Italia come teatro bellico, privando Minorca di molta di quella importanza che aveva avuto nella guerra del 1740-48, allorquando il suo possesso aveva permesso alla marina britannica di intercettare le linee di comunicazione degli eserciti franco-spagnoli operanti nella penisola italiana.

Certo, sottolinea Tunstall che l'impossibilità di appoggiarsi a Port Mahon avrebbe precluso ai britannici, nel prosieguo del conflitto, la possibilità di operare il blocco ravvicinato della base di Tolone, derivandone la maggiore libertà di manovra goduta dai francesi nel Mediterraneo a danno dei traffici nazionali; ma, come sempre rilevato da Baugh, grazie al punto d'appoggio costituito da

Gibilterra la presenza navale britannica a protezione dei propri commerci – e a interdizione dei ripetuti tentativi della squadra di Tolone di irrompere in Atlantico, come nel caso della battaglia di Lagos del 1759 – non sarebbe mai venuta completamente meno in quelle acque. In considerazione dell'importanza delle presioni della City sia nella preparazione di una spedizione di soccorso, sia nel veder punito Byng coll'applicazione gli estremi rigori della legge all'indomani del suo fallimento, è un peccato che Tunstall non abbia ulteriormente approfondito tali questioni, limitandosi invece a basilari constatazioni: l'aver mancato di appurare, ad esempio, se la limitata rilevanza strategica di Minorca fosse consapevolezza pienamente acquisita da parte del governo Newcastle e la politica di acquiescenza nei confronti degli interessi mercantili pertanto deliberatamente perseguita, o il non aver tentato di quantificare i guasti che l'azione navale francese nel Mediterraneo centro-occidentale avrebbe inferto ai traffici britannici nel prosieguo del conflitto, costituiscono le parti più deboli di un'altrimenti solida monografia.

A fronte del quadro strategico sinora delineato John Byng vide affidarsi la conduzione di una *combined operation* le cui chances di riuscita – osserva in modo pertinente Tunstall – dipendevano ancora in questo periodo dal talento e dalla buona volontà dei singoli ufficiali, mancando qualsivoglia struttura di comando formalizzata come un sistema di stato maggiore: riassumendo in breve gli ordini ricevuti dall'Ammiragliato, nonché quelli che per ordine del Segretario alla Guerra Lord Barrington egli avrebbe dovuto trasmettere al comandante della piazza di Gibilterra (tenente generale Thomas Fowke), Byng sarebbe dovuto salpare da Portsmouth al comando di dieci navi di linea, privo di fregate, navi appoggio o navi ospedale. A bordo la squadra avrebbe trasportato gli ufficiali della guarnigione di Minorca, sorpresi dallo scoppio delle ostilità in licenza sul continente o in Inghilterra e richiamati in tutta fretta, nonché un intero reggimento, il *Royal Fusiliers* di Lord Robert Bertie: in considerazione della penuria di fanti di marina, i fucilieri avrebbero dovuto servire a bordo delle navi di Byng per l'intera durata delle operazioni.

Fatto scalo a Gibilterra e conferito con Fowke, questi avrebbe dovuto edurlo sulle ultime novità concernenti Minorca e la sua guarnigione. Se l'attacco francese non si fosse ancora materializzato, Byng avrebbe dovuto salpare per Port Mahon e fare il possibile per sventare lo sbarco; nel caso in cui i francesi si fossero invece già attestati sull'isola, egli avrebbe dovuto prelevare uno dei quattro battaglioni della guarnigione di Gibilterra al comando di Fowke e, una volta

giunto a Port Mahon, avrebbe dovuto fare tutto quanto in suo potere per aprire i collegamenti con la piazzaforte di St. Philip – allora comandata dal tenente generale William Blakeney – onde rinforzarla con gli ufficiali deputati alla guarnigione e i soldati di rincalzo imbarcati a Gibilterra. Sempre a Gibilterra Byng si sarebbe inoltre dovuto riunire alla squadra mediterranea del commodoro George Edgecumbe, composta da quattro navi di linea e quattro fregate: confidava infatti il governo (non è chiaro su quali basi) che quest'ultimo avrebbe avuto agio nel ricongiungersi alla squadra dell'ammiraglio senza essere molestato dal nemico o, peggio ancora, bloccato da forze preponderanti nella rada di Port Mahon. Ciò avrebbe permesso a Byng di giungere a comandare una forza di quattordici navi di linea e quattro fregate, ritenuta sufficiente a sfidare la squadra di Tolone al comando di Roland-Michel Barrin de La Galissonnière. Fortunatamente, e in misura non trascurabile grazie al caso ed all'abilità di Edgecumbe, il rendez-vous fra le due squadre si sarebbe verificato nel luogo previsto senza interferenze da parte francese e senza incidenti.

Byng sarebbe stato successivamente posto agli arresti e processato sulla base della presunta violazione del Dodicesimo Articolo degli *Articles of War*, comminante la pena di morte per chiunque fosse stato trovato colpevole di essersi ritirato dall'azione, o di aver mancato di ingaggiare battaglia, per codardia, negligenza o disaffezione al servizio; quantunque la formulazione di questo capo d'accusa sembri alludere a tutta prima alla condotta ben poco incisiva dell'ammiraglio in occasione dello scontro con la squadra francese di La Galissonnière, va ascritto a Tunstall il merito di essere stato il primo ad aver argomentato in modo conclusivo come la condanna di Byng poco o nulla avesse a che vedere, in verità, col risultato della battaglia di Minorca; e molto, per contro, con la patente trasgressione degli ordini ricevuti di cui si era reso colpevole sin dal suo scalo a Gibilterra il 2 di Maggio. Informato infatti che non solo i francesi avevano già preso terra, ma che il St. Philip's Castle era anzi cinto d'assedio dai 15.000 uomini del Duca di Richelieu; già disperando del buon esito della missione, egli si era volentieri lasciato persuadere da Fowke (deciso a non rinunciare in quel frangente a neanche un uomo del suo comando) a convocare un consiglio di guerra, in cui si era unanimemente sentenziato che nulla si potesse più fare per salvare la piazza di Minorca. Byng aveva pertanto risolto di non imbarcare quel battaglione, fra i quattro di stanza a Gibilterra, che i suoi ordini gli comandavano espressamente di tentare di introdurre nella piazza di Minorca in caso di assedio: e di tale decisione

aveva peraltro data tempestiva quanto considerata comunicazione a Londra.

Egli dichiarò che avrebbe comunque fatto rotta per l'isola, onde essere giudice imparziale della situazione della guarnigione, ed ivi giunto ancora una volta fallì nell'ottemperare agli ordini ricevuti. Un tiepido tentativo di stabilire un collegamento con St. Philip's Castle, il giorno 19 di Maggio, andò in fumo appena si fu profilata all'orizzonte la squadra francese, di cui Byng si era subito messo in caccia concentrando tutte le forze disponibili. Sarebbe stato il primo e l'ultimo sforzo compiuto dall'ammiraglio per accertarsi



Thomas Hudson (1701-1779), Portrait of Admiral Byng, National Maritime Museum

personalmente dello stato in cui versavano Blakeney e i suoi. Dopo i gravi danni subiti dai bastimenti della propria avanguardia durante la battaglia del giorno 20, egli convocò nuovamente un consiglio di guerra; e, manovrandone accortamente i pareri espressi mediante la presentazione di una serie di quesiti tendenziosi circa le magre chances di alleviare le condizioni degli assediati, nuovamente quel consesso si espresse all'unanimità sull'impossibilità di prestare soccorso alcuno agli assediati di St. Philip's Castle. Ancora una volta di questa risoluzione l'ammiraglio inviò sconosciuta comunicazione a Londra, tal che Tunstall ha agio nell'illustrare come quei due dispacci, una volta ricevuti dal gabinetto Newcastle e dal re, sortissero l'effetto di una bomba, segnando sin da allora la sorte di Byng. Le *Fighting Instructions* non parlavano di assedi da levare o di guarnigioni da soccorrere, né prescrivevano pene a fronte del fallimento nell'ottemperare a simili istruzioni; ragion per cui si decise – tramite una conveniente aberrazione giuridica – di condannare a morte Byng per un crimine che non aveva commesso,

ma che era contemplato dai regolamenti della Marina, di modo che fosse punito per le manchevolezze di cui si era reso colpevole, ma di cui non era perseguibile a norma di legge.

Sebbene la battaglia di Minorca, in associazione alla quale Byng è ricordato, occupi la sezione centrale del libro corrispondente al capitolo VIII e per venti pagine essa venga descritta con la grande sensibilità per il dato tattico che è lecito attendersi da Tunstall, sono tuttavia i capitoli VIII e IX – dedicati rispettivamente al processo per corte marziale ed all’emissione della sentenza – a costituire la sezione più importante dell’opera e la più perspicua nello sceverare le intenzioni dell’autore. Egli, dimostrando evidente familiarità con gli incartamenti processuali dell’Ammiragliato, se ne serve per riepilogare minutamente la vicenda attraverso le dichiarazioni dei testimoni a carico e discarico – riportate per lunghi tratti verbatim – cercando per quanto possibile di penetrarne i punti di vista, le ambizioni ed i timori legati alle rispettive (e spesso difficili) posizioni personali, oltre le esibite reticenze e le dichiarazioni di comodo. Ne emerge nel complesso una ricostruzione di commendevole equilibrio, che pur senza tacere dell’ingiustizia patita da Byng, né dell’incompetenza e delle leggerezze dei ministri che ne vollero la morte per occultare le proprie responsabilità, non nasconde del pari le molteplici manchevolezze caratteriali e di giudizio dell’uomo che lo avevano infine condotto a tal punto. Sebbene pubblicato nel 1928, *Admiral Byng and the Loss of Minorca* rimane un testo che merita di essere meditato con attenzione, quantunque alcune delle sue parti siano ovviamente invecchiate e molte delle conclusioni cui l’autore perviene potrebbero essere oggi meglio precisate alla luce delle acquisizioni storiografiche intervenute nei quasi cento anni che ci separano da esso. Poiché, tuttavia, nessun autore si è più cimentato nella campagna di Minorca o nel profilo biografico di Byng, men che meno sistematicamente e tramite nuove ricerche d’archivio, e la monografia di Tunstall continua ad essere citata come *reference book* per eccellenza anche da recenti e importanti monografie firmate da storici navali del calibro del già citato Daniel Baugh, o di Nicholas A. M. Rodger in *The Command of the Ocean*, od ancora da Michael Palmer nel suo *Command at Sea*, la sua lettura è tanto più raccomandata.

MARCO MOSTARDA