

NUOVA **ANTOLOGIA** 
MILITARE
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 5
2024

Fascicolo 19. Giugno 2024
Storia Militare Moderna



Società Italiana di Storia Militare

Direttore scientifico Virgilio Ilari
Vicedirettore scientifico Giovanni Brizzi
Direttore responsabile Gregory Claude Alegi
Redazione Viviana Castelli

Consiglio Scientifico. Presidente: Massimo De Leonardis.

Membri stranieri: Christopher Bassford, Floribert Baudet, Stathis Birthacas, Jeremy Martin Black, Loretana de Libero, Magdalena de Pazzis Pi Corrales, Gregory Hanlon, John Hattendorf, Rotem Kowner, Yann Le Bohec, Aleksei Nikolaevič Lobin, Prof. Armando Marques Guedes, Prof. Dennis Showalter (†). *Membri italiani:* Livio Antonielli, Marco Bettalli, Antonello Folco Biagini, Aldino Bondesan, Franco Cardini, Piero Cimbolli Spagnesi, Piero del Negro, Giuseppe De Vergottini, Carlo Galli, Marco Gemignani, Roberta Ivaldi, Nicola Labanca, Luigi Loreto, Gian Enrico Rusconi, Carla Sodini, Gioacchino Strano, Donato Tamblé.

Comitato consultivo sulle scienze militari e gli studi di strategia, intelligence e geopolitica: Lucio Caracciolo, Flavio Carbone, Basilio Di Martino, Antulio Joseph Echevarria II, Carlo Jean, Gianfranco Linzi, Edward N. Luttwak, Matteo Paesano, Ferdinando Sanfelice di Monteforte.

Consulenti di aree scientifiche interdisciplinari: Donato Tamblé (Archival Sciences), Piero Cimbolli Spagnesi (Architecture and Engineering), Immacolata Eramo (Philology of Military Treatises), Simonetta Conti (Historical Geo-Cartography), Lucio Caracciolo (Geopolitics), Jeremy Martin Black (Global Military History), Elisabetta Fiocchi Malaspina (History of International Law of War), Gianfranco Linzi (Intelligence), Elena Franchi (Memory Studies and Anthropology of Conflicts), Virgilio Ilari (Military Bibliography), Luigi Loreto (Military Historiography), Basilio Di Martino (Military Technology and Air Studies), John Brewster Hattendorf (Naval History and Maritime Studies), Elina Gugliuzzo (Public History), Vincenzo Lavenia (War and Religion), Angela Teja (War and Sport), Stefano Pisu (War Cinema), Giuseppe Della Torre (War Economics).

Nuova Antologia Militare

Rivista interdisciplinare della Società Italiana di Storia Militare
Periodico telematico open-access annuale (www.nam-sism.org)
Registrazione del Tribunale Ordinario di Roma n. 06 del 30 Gennaio 2020
Scopus List of Accepted Titles October 2022 (No. 597).
Rivista scientifica ANVUR (5/9/2023)



Direzione, Via Bosco degli Arvali 24, 00148 Roma
Contatti: direzione@nam-sigm.org ; virgilio.ilari@gmail.com

©Authors hold the copyright of their own articles.

For the Journal: © Società Italiana di Storia Militare
(www.societaitalianastoriamilitare@org)

Grafica: Nadir Media Srl - Via Giuseppe Veronese, 22 - 00146 Roma
info@nadirmedia.it

Gruppo Editoriale Tab Srl -Viale Manzoni 24/c - 00185 Roma
www.tabedizioni.it

ISSN: 2704-9795

ISBN Fascicolo 9788892959330

NUOVA **ANTOLOGIA** 
MILITARE
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 5
2024

Fascicolo 19. Giugno 2024
Storia Militare Moderna



Società Italiana di Storia Militare

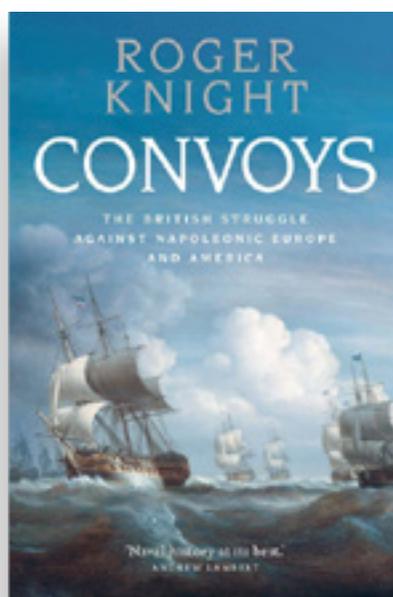


Banner With the Lion of St. Mark (banner) Italy, Venice, 1675.
Cleveland Museum of Art Gift of Mr. and Mrs. John L. Severance 1916.1807.
CC0 1.0 Universal Public Domain.

ROGER KNIGHT,

Convoys.
The British Struggle against
Napoleonic Europe and America

Yale University Press, New Haven & London 2022, 416 pp.,
ISBN 978-0-300-24697-1



Nel corso dei decenni le innumerevoli ricostruzioni storiche dedicate alle due guerre mondiali sono riuscite, anche presso un pubblico più vasto, a porre in risalto in maniera sufficientemente soddisfacente il ruolo cruciale che il sistema dei convogli ebbe per la capacità di una potenza insulare ed imperiale, quale la Gran Bretagna, di portare avanti il proprio sforzo bellico contro un avversario in grado di insidiare con efficacia le sue linee di comunicazione e di rifornimento marittimo su scala mondiale. Specialmente durante la Seconda guerra mondiale, che la vide anche per un lungo periodo di tempo com-

battere da sola contro una grande potenza, come la Germania, che era riuscita a stabilire un controllo diretto o indiretto su buona parte dell'Europa e che poteva sfidare grazie ai sommergibili, alle navi corsare ed all'aviazione il suo tradizionale dominio dei mari e la sua superiore flotta di superficie, la Gran Bretagna trovò nella concentrazione e scorta del traffico marittimo mercantile e militare diretto verso il proprio territorio metropolitano, quello dei propri possedimenti oltremare e quello delle nazioni alleate, la soluzione principale al problema di assicurare l'arrivo a destinazione di risorse vitali per la prosecuzione della guerra. Celebre è diventata, anche grazie alla fortunata espressione coniata nel 1941 da Winston Churchill, la cruenta e decisiva lotta che ebbe per teatro l'Oceano Atlantico, ma l'efficacia del convogliamento fu fondamentale anche in altri importanti scenari operativi, come quelli dell'Artico e del Mar Mediterraneo.

Tuttavia, di gran lunga meno conosciuta e sottolineata per la sua importanza risulta essere l'applicazione che la Marina inglese fece del sistema dei convogli anche nella grande guerra mondiale che la Gran Bretagna combatté in varie fasi tra il 1803 ed il 1815 contro la Francia napoleonica. In buona parte offuscato, anche nell'immaginario collettivo, dalle più scenografiche ed apparentemente di gran lunga più decisive battaglie a flotte riunite che caratterizzarono il periodo – specialmente quelle celebri che ebbero per protagonista Horatio Nelson –, il peso rilevante avuto dai convogli per la possibilità inglese sul lungo periodo di tenere testa al potente avversario francese ed ai suoi alleati del momento, di tessere alleanze internazionali per fronteggiarlo e di portarlo infine alla sconfitta, ha sempre stentato a trovare in sede storiografica il dovuto riconoscimento. *Convoys* di Roger Knight, uno dei maggiori storici navali del periodo e già autore di due corposi e fondamentali volumi dedicati proprio agli aspetti marittimi (sul versante britannico) delle guerre della Rivoluzione Francese e dell'epoca napoleonica¹, ha il grande merito di porre finalmente in luce – in maniera compiuta, puntuale e documentata – la realtà delle operazioni che ebbero per protagonisti i convogli di oltre due secoli orsono.

Dopo averne illustrato i precedenti fra i secoli XVII e XVIII, nel suo libro Knight ricostruisce con attenzione la parte che il sistema di convogliare navi

1 *The Pursuit of Victory. The Life and Achievement of Horatio Nelson*, Allen Lane, London, 2005; *Britain against Napoleon. The Organization of Victory 1793-1815*, Allen Lane, London, 2013.

mercantili e bastimenti per il trasporto di truppe assunse nella strategia navale inglese di fronte alla minaccia esercitata dalla Francia e dai suoi alleati mediante navi militari e soprattutto vascelli civili autonomi muniti delle cosiddette lettere di marca (quelli che spesso si usa denominare con termine inglese «*privateer*»), ed analizza le forme concrete che tale sistema assunse nel corso degli anni e nei vari teatri operativi in cui esso fu applicato, dall'Atlantico all'Oceano Indiano, dal Baltico al Mediterraneo. Il volume descrive bene il modo in cui i convogli, partendo dalle disposizioni iniziali dell'Ammiragliato a Londra, venivano decisi ed organizzati e quindi operavano una volta in mare (un convoglio poteva essere composto anche da diverse decine di velieri, non di rado sotto la protezione diretta di una singola nave da guerra), e nell'ultimo breve capitolo non manca neppure di stabilire alcuni termini di confronto con ciò che avvenne durante la Seconda guerra mondiale.

Convoys consente dunque al lettore di entrare nel mondo dei convogli delle guerre tra la fine del Settecento e l'inizio dell'Ottocento, ma anche, e per certi versi soprattutto, di comprendere come detto in precedenza la dimensione ed il peso che il sistema dei convogli ebbe per il successo finale dello sforzo bellico della Gran Bretagna contro la Francia ed i suoi alleati del momento, fra i quali per un certo tempo, a causa della guerra scoppiata nel 1812, vi furono anche gli Stati Uniti, le cui navi impegnate nella cosiddetta guerra di corsa rappresentarono per la *Royal Navy* una minaccia non certo di secondo piano². Garantire per esempio l'afflusso via mare dei corpi di spedizione destinati alla proiezione del potere marittimo sulla terra ed il loro successivo rifornimento era di importanza cruciale per la strategia globale inglese – basti solo pensare al teatro di guerra della Penisola Iberica³ –, così come lo era mantenere regolare, ed a costi accettabili in termini di prezzi delle assicurazioni dei carichi e/o dei bastimenti, la navigazione dei metalli preziosi, delle materie prime e delle merci di vario genere necessarie per alimentare la produzione di guerra della Gran Bretagna e nutrirne la popolazione e le forze armate e sostenere la sua capacità di pagare i costi finanziari dei numerosi impegni militari su scala europea e mondiale.

2 Andrew LAMBERT, *The Challenge. Britain against America in the Naval War of 1812*, Faber and Faber, London, 2012, pp. 198 e ss..

3 Christopher D HALL, *Wellington's Navy. Sea Power and the Peninsular War 1807-1814*, Chatham Publishing, London, 2004, pp. 111 e ss..

Nel lungo periodo del confronto con l'Impero napoleonico le navi convogliate dagli inglesi ogni anno ammontarono a parecchie centinaia – non di rado ben oltre il migliaio⁴ –, e se anche in talune fasi il tasso delle perdite poté salire pericolosamente, il sistema dei convogli consentì nel complesso di evitare situazioni particolarmente critiche, permettendo l'approdo a destinazione di un numero di bastimenti di gran lunga superiore a quello che si sarebbe conseguito lasciando ad essi di viaggiare e di proteggersi individualmente.

Tuttavia, come *Convoys* doverosamente evidenzia, nell'epoca della vela le condizioni meteorologiche potevano avere sulla sicurezza della navigazione un impatto anche maggiore di quello esercitato dall'insidia posta dalle navi operanti nella guerra di corsa, e ciò valse anche per i convogli, che certamente per salpare non potevano attendere solamente i periodi dell'anno con il tempo migliore. Un punto, questo, che tende a rimanere più in ombra nelle valutazioni degli storici, ma sul quale è bene riflettere, se solo si considera, come indicato da Knight, che fra il 1803 ed il 1815 la Marina inglese perse complessivamente ben 409 navi da guerra, delle quali solo il 37 % a causa dell'azione nemica.

GIANCARLO FINIZIO

4 Le rotte che rivestivano maggior importanza erano quelle verso i possedimenti britannici nei Caraibi ed in India, per cui la massa principale dei convogli inglesi che prendevano il mare ogni anno era diretta lungo queste rotte, con una decisa preponderanza del traffico verso occidente. Per esempio, secondo i dati forniti da Knight, nel 1809 lasciarono la Gran Bretagna diretti in India 5 convogli (per un totale di 59 navi), mentre quelli diretti verso i Caraibi furono 28 (per un totale di 1.462 navi); nel 1813, a fronte di numeri similari per quanto riguarda quelli diretti in India, i convogli che viaggiarono verso i Caraibi furono invece 37 (per un totale di 1.702 bastimenti).



A Smart Macaroni, Caricature from "Martial Macaroni", in Anne S. K. Brown Military Collection. Courtesy by Brown University (see West, «The Dearly Macaroni Prints and the Politics of "Private Man.»», *Eighteenth-Century Life*, 25.2 [2001], pp.170-1.

Storia Militare Moderna

Articoli / Articles

- *Swiss Cavalry from c.1400 to 1799*,
By JÜRIG GASSMANN
- *Gian Andrea Doria e Uluç Ali a Lepanto. Una riflessione sulla tattica di battaglia tra flotte di galee nel Mediterraneo del XVI secolo*,
DI EMILIANO BERI
- *La présence de la Milice Chrétienne en Europe Orientale (1618-1621). Samuel Korecki et ses lettres à Charles de Gonzague duc de Nevers*,
PAR EMANUEL CONSTANTIN ANTOCHE
- *Hamilton's Expedition of 1639: The Contours of Amphibious Warfare*,
BY MARK CHARLES FISSSEL
- *La escuadra del reino de Sicilia en la defensa conjunta del Mediterráneo hispánico (1665-1697)*,
POR MARÍA DEL PILAR MESA CORONADO
- *"No tan en orden como devria estar". La correspondencia entre*

- el duque de Osuna y Felipe III sobre el Tercio de infantería del Reino de Sicilia*,
POR AITOR AGUILAR ESTEBAN
- *Les campagnes du comte Jean-Louis de Rabutin*,
BY FERENC TÓTH
- *Les officiers généraux de la 'nouvelle marine' néerlandaise 1652-1713*,
PAR ROBERTO BARAZZUTTI
- *The Serenissima's Cretan Swansong: the Loss of Souda (September 1715)*,
BY DIONYSIOS HATZOPOULOS
- *Tra guerra e diplomazia. Assedi e capitolazioni della Cittadella di Messina durante la Guerra della quadruplice alleanza*,
DI ANTONINO TERAMO
- *Un'impresa straordinaria: i primi affreschi di Ercolano salvati dal tenente d'Artiglieria Stefano Mariconi*
DI ANIELLO D'IORIO

- *La prigionia di guerra nell'Europa delle Successioni tra diritto bellico e prassi militare*,
DI ALESSANDRA DATTERO
- *La prima campagna d'Italia di Bonaparte come guerra d'intelligence*,
DI GIOVANNI PUNZO
- *The Long Route to Egypt From Saint Louis to Bonaparte*,
BY EMANUELE FARRUGGIA

Insights

- *Mediterranean Geopolitics: A British Perspective*,
BY JEREMY BLACK
- *Secret History. An Early Survey*,
BY VIRGILIO ILARI
- *Four Recent Essays on Amphibious Warfare between the XVI and the XVIII Centuries*,
BY MARCO MOSTARDA

Recensioni / Reviews

- C. Martin & G. Parker, *Armada. The Spanish Enterprise and England's Deliverance in 1588*,
(DI GIANCARLO FINIZIO)
- Enrique Martínez Ruiz, *Las Flotas de Indias. La Revolución que cambió el mundo*,
(DI SIMONETTA CONTI)
- Stefan Eklöf Amirell, Hans Hägerdal & Bruce Buchan (Eds.), *Piracy in World History*
(DI STEFANO CATTELAN)
- Ferenc Tóth, *Silva Rerum. Études sur la circulation de la noblesse et ses idées en*

- Europe à l'époque des grands changements*,
(PAR CLÉMENT MONSEIGNE)
- Dionysios Hatzopoulos, *La dernière guerre entre la république de Venise et l'empire Ottoman (1714-1718)*,
(BY STATHIS BIRTACHAS)
- Federico Moro, *Dalmazia crocevia del Mediterraneo*,
(DI VIRGILIO ILARI)
- Olivier Chaline et Jean-Marie Kowalski, *L'amiral de Grasse et l'indépendance américaine*,
(DI GIOVANNI ZAMPROGNO)

- Roger Knight, *Convoys. The British Struggle against Napoleonic Europe and America*,
(DI GIANCARLO FINIZIO)
- Paolo Bonacini, *Un Ducato in difesa. Giustizia militare, corpi armati e governo della guerra negli stati estensi di età moderna*,
(DI MARTINO ZANARDI)
- Jonathan Jacobo Bar Shuali, *Breve historia del Ejército napoleónico*,
(POR M. SOBALER GOMEZ)