

Zeitschrift: Rivista Militare Ticinese
Herausgeber: Amministrazione RMSI
Band: 18 (1946)
Heft: 3

Artikel: La grande offensiva aerea sulla Ruhr
Autor: Hawton, Hector
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-243188>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 04.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

LA GRANDE OFFENSIVA AEREA SULLA RUHR

ten. aviat. della R.A.F. Hector Hawton

Il 13 ottobre 1943 Sir Arcibaldo Sinclair affermava alla Camera dei Comuni: „La battaglia della Ruhr entrerà nel novero delle battaglie decisive della storia”. Essa costituisce, infatti, uno dei più grandi capitoli della storia aeronautica. Dopo anni di accurata preparazione, di prove e di esperimenti densi di tragici avvenimenti, le forze aeree strategiche si sentirono nel 1943 forti abbastanza da battere con completa sicurezza i settori germanici più potentemente difesi.

Quest'arma nuova e terribile, temprata al fuoco della più accanita resistenza, fu in grado di tutto spazzare lungo un arco che si estendeva all'oriente fino alla Vistola ed al meridione fin oltre le Alpi. Essa era composta quasi intieramente da bombardieri quadrimotori, pesantemente armati ma nondimeno assai veloci, persino troppo veloci per il combattimento notturno di intercettazione, quando i collegamenti non potevano essere stabiliti facilmente, equipaggiati con istrumenti costruiti sulla scorta delle più ingegnose ricerche scientifiche e capaci di trasportare un carico di bombe veramente cospicuo.

La **Luftwaffe** non ha mai prodotto nulla di simile. Fin dai primi „raid” apparve chiaramente che persino i più violenti attacchi aerei fino allora effettuati sulla Gran Bretagna sembravano, al confronto, risalire ai primordi del bombardamento. Non importa fare confronti tra i **Lancaster**, gli **Halifax**, gli **Stirling**; ciò che conta è che questi bombardieri giganti raggiunsero un numero tale da sopraffare le potenti difese germaniche.

Nel 1942 cominciarono i cosiddetti „raid di annientamento”. Lubeca e Rostock vennero rase dal fuoco; devastate Magonza e Karlsruhe. Colonia subì danni senza precedenti nell'attacco di 1000 bombardieri. Molti altri obiettivi vennero colpiti con sempre maggiore intensità. Prima della fine dell'anno la maggior parte di Düsseldorf, di Münster e di Emden giaceva in rovine. Moltiplicando i bombardieri quadrimotori non ci si lasciò abbagliare dalla chimera del numero. Ciò che maggiormente importava era il carico di bombe che poteva essere trasportato. Sviluppando la produzione dei bombardieri quadrimotori si giunse a sganciare con meno di mille velivoli un carico di bombe sempre maggiore di quello gettato su Colonia.

Con una forza di questo genere diventò possibile intraprendere una operazione di un'ampiezza fino allora mai raggiunta: tentare di neutralizzare l'industria pesante della Ruhr. L'obiettivo non consisteva unicamente nel danneggiare la Ruhr — che era già stata largamente danneggiata — e neppure nel mettere fuori uso alcuni dei suoi centri principali, bensì nel paralizzare completamente la più grande regione industriale del Reich. È come se dai secoli fosse risorta un'eco dell'antico grido di battaglia: **delenda Carthago**.

Non è necessario spiegare la suprema importanza militare della Ruhr. Non v'è altro di lontanamente simile in Europa. Già nel 1942 il 10%

dei bombardamenti strategici britannici venne diretto contro di essa. Non v'è dubbio che la sua popolazione fu sottoposta a violenti sforzi e che la produzione ebbe a soffrirne. Tra l'uno e l'altro dei grandi attacchi venivano introdotti nottetempo i sorvoli da parte di piccole formazioni, il che bastava a far dare l'allarme aereo. Per la media dei cittadini era impossibile sapere se le sirene mettevano in guardia contro un „raid“ perturbatore o contro un attacco massiccio.

Se da una parte gli attacchi del 1942 erano seri, la Ruhr era però un obiettivo così importante che nessun sforzo venne d'altra parte tralasciato per la sua difesa. Vi furono dislocate delle formazioni di S. S. per controllare i più piccoli ribassi nel morale e per combattere ogni segno di rilassamento con le più implacabili misure. Tutta la valle ed i suoi dintorni furono provvisti di armi antiaeree e di riflettori.

Dopo il „raid“ dei mille su Colonia, furono diretti mille velivoli sopra Essen. Nei confronti di Colonia, il risultato fu molto meno brillante, probabilmente a causa della cattiva visibilità che costituisce la difesa naturale della Ruhr. In quei giorni ho infatti udito dei piloti che erano stati diverse volte sopra Essen, dichiarare che non avrebbero potuto giurare di aver visto la città e credo che questa fosse un'esperienza comune nel 1942.

La valle della Ruhr presentava effettivamente particolari difficoltà. Era un obiettivo discretamente vasto, lungo oltre 30 miglia, ma i singoli obiettivi in questa immensa area fabbricata ingannavano in modo straordinario. L'accurato gioco dei riflettori sulla nebbia e sui vapori industriali abbagliava in modo tale che non era possibile distinguere il rilievo del terreno. L'esistenza di zone luminose rendeva naturalmente troppo pericoloso il volo a bassa quota e non era consigliabile attendersi ad accertare i limiti della regione. Le officine Krupp di Essen risultarono in quel tempo tanto difficili da colpire, quanto lo erano la „Scharnhorst“ e la „Gneisenau“ a Brest. Per di più un danneggiamento permanente poteva essere inflitto solo mediante attacchi ripetuti ed accurati compiuti con il massimo sforzo.

Questa era la situazione fino a quando cominciarono ad operare nel primo autunno del 1942 le forze d'esplorazione. Un grande miglioramento fu allora effettuato nella tecnica del bombardamento notturno. Quando vennero formati gli esploratori, molti problemi che talvolta erano sembrati insolubili cessarono gradatamente di presentare delle difficoltà.

Il tempo fu cattivo nell'inverno del 1942. L'aver provato nuovi metodi prematuramente su bersagli difficili può averne attenuato l'effetto. Però tra l'autunno del 1942 e la primavera del 1943 si verificò un miglioramento tale negli effetti del bombardamento, da rendere evidente che uno degli obiettivi di primordiale importanza avrebbe dovuto quanto prima prepararsi ad una ben dura prova.

L'attacco su Essen.

L'arditezza della sfida dimostrava la fiducia riposta in un'arma strategica che appariva quasi perfetta. Se i risultati fossero stati incerti, sarebbe

apparso che v'erano nel bombardamento notturno dei limiti che, se pure a malincuore, dovevano essere accettati.

Essen si trova dodici miglia ad est del Reno, tra due fiumi, la Ruhr e la Lippe. Dal cielo e di notte è straordinariamente difficile da individuare. I germanici cercarono di aumentare le difficoltà prosciugando il vicino lago Baldeney, nella speranza di sopprimere un punto di riferimento dal quale si potessero organizzare attacchi a tempo.

La città si estende su un diametro di circa tre miglia. Gli obiettivi principali erano costituiti dalle officine Krupp, dalle fabbriche di prodotti chimici Goldschmied A.G., nonché da diversi impianti per l'idrogenazione ad uso dell'aeronautica.

Nella notte dal 5 al 6 marzo 1943 il cielo di Essen, solitamente offuscato dal fumo di innumerevoli camini, era insolitamente chiaro. Il Comando aveva stabilito l'attacco per una notte in cui le condizioni del tempo fossero assai favorevoli. Gli esploratori indicarono la strada, lasciarono cadere i razzi illuminanti in mezzo ad un turbine di granate antiaeree e, come i fotografi dimostrarono poi, si sacrificarono sull'obiettivo. Non appena le fabbriche e le officine furono illuminate, i bombardieri entrarono violentemente in azione lanciando su Essen bombe del massimo calibro, in ragione di 25 tonnellate al minuto.

Si potevano vedere i capannoni delle fabbriche divampare tra le fiamme di immensi roghi. Fra i bagliori rossi volavano rottami da tutte le parti ed immense esplosioni seguivano il lancio delle bombe di 4000 libbre. Come narra un pilota che vi prese parte, „la città sembrava una grande caldaia bollente“. Un velivolo di ricognizione che il giorno dopo sorvolò la località per prendere fotografie constatò numerosi incendi che continuavano a divampare.

Non v'era dubbio che era stata trovata la strada che conduceva alla fortezza industriale della Germania. L'attività dei fotografi dimostrò che l'entusiasmo dei piloti non era senza motivo, poichè l'esame delle fotografie rivelò che il centro di Essen era stato devastato: il 20% dell'area fabbricata risultava completamente distrutto. Un agglomerato di 136.300 jarde quadrate era stato gravemente devastato e delle officine Krupp apparivano colpiti 53 diversi fabbricati. Risultò da una prima stima che 50.000 lavoratori si trovavano senza tetto.

Nella notte dal 12 al 13 marzo Essen venne nuovamente presa di mira con bel tempo e, per quanto la difesa fosse più accanita, l'attacco fu accurato e ben concentrato. Questo secondo „raid“ causò altrettanti danni che il primo. La fabbrica di locomotive era stata rasa al suolo e si calcolò che la produzione venne interrotta per diversi mesi. In questa occasione un vasto agglomerato di baraccamenti adibiti all'alloggio degli operai venne parimenti distrutto. Complessivamente i due attacchi danneggiarono il 27% delle officine Krupp.

Un terzo attacco fu lanciato nella notte dal 3 al 4 aprile: i germanici avevano probabilmente ricevuto l'allarme perchè la reazione delle armi antiaeree fu estremamente violenta. Per poco i nostri bombardieri non vennero costretti a cambiare rotta; nondimeno tre grandi officine e numerose case vennero anche questa volta distrutte dal fuoco.

Altri obiettivi.

Anche **Duisburg** venne in quel periodo bombardata tre volte. Ogni volta i risultati furono terribili. La sua posizione sul Reno rendeva questa città molto più facile da identificare che non Essen. Trovandosi alla confluenza del Reno e della Ruhr, Duisburg era la chiave del traffico fluviale. Oltre alla sua importanza per i trasporti, nei sobborghi di Duisburg si trovavano delle succursali delle Vereinigte Stahlwerke, le Thyssen Hutte A.G. ed i forni Krupp di Reinhausen, sull'opposta sponda del fiume; officine di armamenti di primaria importanza, fabbriche di prodotti chimici e loro derivati, di cannoni pesanti, di caldaie, ecc.

L'8-9 aprile il tempo era sfortunatamente cattivo e Duisburg venne attaccata con una nebulosità di 10 decimi. Il tempo per contro fu buono nelle notti dal 26 al 27 aprile e dal 12 al 13 maggio.

Un altro degli obiettivi principali nella Ruhr fu **Dortmund**, una delle città più popolate della regione, sede della Hoesch A.G. e delle Vereinigte Stahlwerke A.G., officine la cui importanza può essere comparata a quella delle Krupp, quantunque i nomi non siano ugualmente familiari al gran pubblico.

L'attacco a Dortmund fu effettuato con cielo chiaro e buona visibilità. Intorno agli obiettivi scoppiarono immensi incendi. Vennero sganciate 1500 tonnellate di bombe al ritmo di 33 tonnellate al minuto.

Uno dei successi più spettacolari nella Ruhr fu raggiunto a **Wuppertal**, città che durante i precedenti attacchi era rimasta illesa, quantunque l'allarme vi venisse dato quasi ogni notte.

Questa immunità venne bruscamente interrotta nella notte dal 29 al 30 maggio quando l'area orientale della città fu bersaglio di 1500 tonnellate di bombe lanciate nel corso di un attacco lampo. Un'attenta osservazione dimostrò che il 90 % dell'area costruita del quartiere orientale era stata devastata. Un mese più tardi fu la volta del quartiere occidentale, aggredito con la medesima violenza. La città fu ridotta ad un mucchio di rovine.

Le fotografie prese di giorno dimostrarono che la concentrazione del fuoco sui due quartieri di Wuppertal era pressochè perfetta. Il tempo era stato favorevole e la tecnica impeccabile.

Con pari violenza fu attaccata **Krefeld**. Questo piccolo ma importante centro per la produzione di acciai speciali e di tessuti aveva un'area costruita di circa 1000 acri, 900 dei quali vennero distrutti.

Neanche **Bochum**, nè **Gelsenkirchen** vennero risparmiate.

Il colpo più severo al morale delle popolazioni della Ruhr fu portato nella notte dal 16 al 17 maggio, con lo sfondamento delle dighe della Möhne e di Eder. A questa operazione parteciparono solo 19 Lancaster ma il loro bombardamento, accurato e preciso, cagionò in una sola notte danni incalcolabili.

Il tempo favorevole, il chiaro di luna, l'abilità dei piloti e l'uso di bombe speciali provocarono risultati catastrofici. Le acque irrupero dalle brecce travolgendo le centrali, allagando i villaggi e minacciando diverse città a molte miglia di distanza. I ponti furono distrutti, gli ormeggi strappati, le ferrovie rese inutilizzabili e le miniere inondate.

Per quanto le relazioni pervenuteci attraverso i neutri fossero senza dubbio esagerate, è però certo che l'allagamento cagionò danni impressionanti. L'entità della catastrofe che colpì la regione poté essere ricostruita solo attraverso le fotografie e se anche la Ruhr non fosse mai stata bombardata, la distruzione delle dighe sarebbe bastata da sola a cagionare un serio ostacolo alla produzione industriale.

Queste distruzioni rappresentarono solo un episodio delle calamità che si abbattono sulla Ruhr nel giro di quei due mesi, nel quale spazio di tempo vennero lanciate oltre 25 mila tonnellate di bombe con una perdita media del 5 % dei velivoli impiegati.

Il rapido susseguirsi degli attacchi aerei in questo periodo ha fatto sorgere la locuzione: **battaglia della Ruhr**, sebbene nello stretto senso della parola non si possa parlare di una battaglia. Si tratta piuttosto di questo: un'immensa superficie di 250 miglia quadrate, con tre milioni di abitanti, diventò l'oggetto di una sistematica demolizione.

Non si poté distruggere letteralmente, edificio per edificio. Gli effetti del bombardamento sono così bizzarri che, qualunque sia la violenza di un attacco, qualche edificio resterà sempre in piedi. Fortunatamente però non è necessario di ridurre una città in cenere per paralizzarne le industrie.

Per vincere la battaglia della Ruhr fu sufficiente essere in grado di effettuare ripetuti attacchi dell'importanza di quello di Essen, in modo di impedire al nemico l'uso del suo più ingente arsenale, obbligarlo ad un esodo su larga scala e costringerlo ad adibire alla riparazione dei danni molte forze che altrimenti avrebbe impiegato nella costruzione di armamenti.

La seguente tabella dimostra il seguito dei principali „raid“ di questa battaglia ed il loro costo in velivoli.

Data	Obbiettivo	velivoli persi
aprile 26-27	Duisburg	17
„ 30-1	Essen	12
maggio 4-5	Dortmund	30
„ 12-13	Duisburg	34
„ 13-14	Bochum	24
„ 23-24	Dortmund	38
„ 25-26	Düsseldorf	27
„ 27-28	Essen	22
„ 29-30	Wuppertal	33
giugno 11-12	Düsseldorf	38
„ 12-13	Bochum	24
„ 14-15	Oberhausen	17
„ 21-22	Krefeld	44
„ 23-23	Mülheim	35
„ 24-25	Wuppertal	33
„ 25-26	Gelsenkirchen	30