

Lo studioso americano Paul Fussell (1924-2012) ha scritto pagine memorabili sulla Grande Guerra, mostrando come la mentalità collettiva dei popoli europei del XX secolo sia stata condizionata e in parte plasmata dai tragici avvenimenti del 1914-1918. Nel brano qui proposto egli illustra le caratteristiche delle trincee sul fronte occidentale, avvalendosi di una serie di testimonianze letterarie.

## Il mondo delle trincee tra vita quotidiana e paradossi

Paul Fussell

*La Grande Guerra e la memoria moderna*

il Mulino, Bologna, 1984, pp. 47-49, 52-55.

**I**l concetto di «trincea» è stato assimilato con tanto successo dalla metafora e dal mito [...] che oggi non è facile ritrovare le emozioni di quella realtà. *Trincerato*, usato in espressioni quali *potere trincerato*, è stato per così lungo tempo una logora metafora che ora dobbiamo faticare per recuperarne il senso letterale. È dunque tempo di andare a vedere da vicino queste trincee.

A partire dall'inverno del 1914 e fino alla primavera del 1918, il sistema delle trincee rimase fisso, con occasionali spostamenti di qualche centinaio di metri e, nelle grandi occasioni, di qualche chilometro. I cartolai londinesi fornitori di carte geografiche ebbero buon fiuto quando riempirono i magazzini di «mappe del “fronte occidentale” con una sottile e ondulata linea nera che andava da nord a sud e lungo la quale era scritto “linea britannica”». Chi avesse avuto in sorte una statura tale da poter abbracciare con un solo sguardo l'intero fronte, avrebbe visto una serie di scavi paralleli multipli che si estendevano per 400 miglia attraverso il Belgio e la Francia, press'a poco in forma di una S maiuscola, appiattita ai lati e inclinata a sinistra. Partendo dalla costa belga sul Mare del Nord, il fronte procedeva verso sud con una sporgenza che includeva Ypres, quindi si ritraeva per proteggere Béthune, Arras e Albert. Si prolungava a sud davanti a Mondidier, Compiègne, Soissons, Reims, Verdun, St. Mihiel e Nancy; infine, nella parte estrema a sud raggiungeva il confine svizzero a Beurnevisin, in Alsazia. Le prime quaranta miglia – cioè la parte a nord di Ypres – erano tenute dai belgi; le novanta miglia successive, fino al fiume Ancre, dagli inglesi; i francesi occupavano la parte restante verso sud.

Henri Barbusse [scrittore francese, con la novella *Il fuoco*, del 1916, fornì una descrizione realistica della guerra che scosse l'opinione pubblica, n.d.r.] calcola che il fronte francese comprendesse da solo circa 6.250 miglia di trincee. Dato che i francesi occupavano poco più di metà delle linee, la lunghezza complessiva delle numerose trincee occupate dagli inglesi doveva ammontare a circa 6.000 miglia. Abbiamo dunque, soltanto dalla parte degli Alleati, oltre 12.000 miglia di trincee. Se aggiungiamo ad esse le trincee delle Potenze Centrali, arriviamo a una cifra di circa 25.000 miglia, insomma una trincea sufficiente a circondare tutta la terra. In teoria, sarebbe dovuto risultare possibile andare dal Belgio alla Svizzera camminando sempre sotto terra; ma anche se la linea era «continua» non era però totalmente priva di interruzioni: qua e là buche scavate dai proiettili o caposaldi fortificati potevano servire da congiunzione. Non pochi dei sopravvissuti si sono applicati al difficile esercizio di cercare di raffigurarsi

l'intera linea nel suo complesso. Stanley Casson [ufficiale inglese, archeologo, storico dell'arte, n.d.r.], ad esempio, cercando di immaginare l'intera linea dalla posizione in cui era fino al termine, implicitamente si sforza di adeguare al criterio di qualcosa di «normalmente» razionale e intelligibile l'intera, assurda visione. Nel 1935, ecco cosa appare al suo sguardo retrospettivo:

«Le nostre trincee si trovavano su un leggero pendio, dominante proprio la posizione tedesca, con la vista su un'indistinta pianura più in basso. A destra e a sinistra si stendeva la lunga linea difensiva, fin dove l'occhio e l'immaginazione potevano arrivare. Non finivo mai di stupirmi al pensiero del tempo che mi ci sarebbe voluto per arrivare dalle sabbie del Mare del Nord fino al punto in cui, stranamente, ogni combattimento cessava nei pressi del confine svizzero; mi sforzavo di congetturare come doveva apparire ciascuna delle due parti terminali; di immaginare che cosa sarebbe accaduto se avessi trasmesso un messaggio verbale, così come si fa nel gioco della trasmissione, all'uomo più vicino a me alla mia destra che a sua volta lo passasse al prossimo e così via fino alle Alpi. Ne sarebbe risultato alla fine qualcosa di intelligibile?».

Un'altra mente fantasiosa ha concepito un'analogia, assurda trasmissione di suoni per tutta la linea da nord a sud. Alexander Aitken [matematico neozelandese di grande valore; soffrì di crisi depressive generate dagli orrori di cui era stato testimone durante la Grande Guerra, n.d.r.] ricorda i tedeschi di fronte a lui, che agli inizi di giugno celebrarono probabilmente o la loro discutibile vittoria alla battaglia navale dello Jutland (31 maggio-1° giugno) oppure l'annegamento di Lord Kitchener [famoso comandante britannico, all'epoca ministro della Guerra, n.d.r.], caduto il 5 giugno quando l'incrociatore «Hampshire» urtò una mina e affondò al largo delle Orcadi. Scrive Aitken: «Era l'alba di uno dei primi giorni di giugno quando verso nord cominciò un tremendo concerto di latte e bidoni che si propagò lungo le loro linee verso sud, per terminare soltanto – è indubbio – a Belfort e Mulhausen, sulla frontiera svizzera». Impossibile a credere, nella realtà, ma in qualche modo plausibile in quel mondo di follia.

[...]

I due principali settori britannici erano gemellati anche dai loro sistemi stradali quasi simbolici. Ciascuno aveva alle spalle come tappa una città: per Ypres era Poperinghe («Pop», per la truppa); per la Somme, Amiens. Da queste due città le truppe avanzavano con terrore crescente, ma di solito ben dissimulato, lungo una strada funesta verso il teatro delle operazioni, Ypres o Albert. Ma le più micidiali erano le strade che portavano in profondità verso le linee nemiche, fuori di Ypres e Albert: una conduceva a Menin e l'altra a Bapaume, entrambe in territorio nemico. Queste strade indicavano la direzione dell'attacco finale e del sospirato sfondamento. Anche se per ragioni opposte, costituivano ironicamente una meta ugualmente perseguita dai soldati di entrambi gli schieramenti.

Ma per la maggior parte del tempo essi non perseguivano nulla: se ne stavano seduti, sdraiati o accovacciati al loro posto sotto il livello del suolo. «Alla fin fine», osserva Sassoon [Siegfried Sassoon, ufficiale britannico, divenuto famoso per la sua opera poetica basata sull'esperienza della guerra], «la guerra fu principalmente una questione di buche e trincee». E in queste buche e in queste trincee, che si estendevano senza soluzione di continuità per novanta miglia, anche nei periodi di maggior tranquillità ogni giorno, venivano feriti o uccisi almeno 7.000 tra soldati e ufficiali inglesi, quasi fosse ordinaria amministrazione. «Uno sciupio», lo definì lo stato maggiore.

Di norma, le linee trincerate erano tre. La prima linea distava dovunque da cinquanta iarde a un miglio dalla prima linea nemica. Alcune centinaia di iarde più indietro c'era

la linea di rinforzo e qualche centinaio di iarde ancora più indietro quella di riserva. Vi erano tre tipi di trincee: quelle di combattimento come quelle suddette; quelle di comunicazione che correivano più o meno perpendicolari e mettevano in comunicazione le tre linee; infine le «saps», trincee sotterranee, bassi camminamenti che si spingevano entro la terra di nessuno e consentivano l'accesso agli avamposti di osservazione, ai posti d'ascolto, a quelli per il lancio di granate e alle postazioni di mitragliatrici. Di solito, l'estremità di una trincea sotterranea non era presidiata in continuazione; la notte era infatti il momento preferito per le incursioni. Arrivando dalle retrovie, si raggiungevano le trincee percorrendo le trincee di comunicazione lunghe a volte un miglio e anche più. Spesso cominciavano in città e gradatamente si abbassavano: quando i soldati raggiungevano la linea di riserva, si trovavano ormai ben al di sotto del livello del suolo.

Una trincea di combattimento doveva essere profonda da sei a otto piedi e larga quattro o cinque. Il lato che guardava verso il nemico era munito di un parapetto di terra o di sacchetti di sabbia, che sporgeva di tre o quattro piedi. Un parapetto analogo, di un piede o poco più, si trovava sovente anche sul lato opposto. Nelle pareti delle trincee erano scavate buche per uno o due uomini e vi erano ricoveri più in profondità, cui si arrivava da una sudicia scaletta, usati come sedi del comando o alloggiamenti degli ufficiali. Dal lato del nemico c'era una banchina di tiro alta due piedi, su cui avrebbero dovuto stare i difensori, sparando e lanciando granate per respingere un eventuale attacco. Una trincea ben costruita non doveva essere rettilinea per un lungo tratto: sarebbe stato come un invito a nozze per un fuoco d'infilata. Una buona trincea doveva fare uno zig-zag ogni cinque iarde; di frequente vi erano camminamenti trasversali destinati a contenere i danni entro uno spazio limitato. Perciò lo spostamento in trincea comportava un bel po' di serpeggiamenti e svolte. Il pavimento, sempre in una trincea ben fatta, era coperto da un tavolato di legno, lungo il quale correivano canaletti profondi cinque piedi per raccogliere l'acqua. Le pareti, che si sgretolavano di continuo, erano rafforzate da sacchetti di sabbia, lamiere di ferro ondulato oppure fascine, paglia o pali. Tranne alla notte o con la mezza luce, non era evidentemente possibile sporgersi a guardare dal parapetto tranne che con i periscopi, i quali potevano essere acquistati nella sezione «Equipaggiamenti per trincee» dei grandi magazzini ministeriali di Londra. I pochi franchi tiratori in servizio durante il giorno osservavano la terra di nessuno attraverso feritoie ritagliate in lastre o corazze di carri armati.

I reticolati di filo spinato dovevano essere posti davanti alle trincee, ma abbastanza lontani per impedire al nemico di insinuarsi a distanza utile per il lancio di bombe a mano. È interessante notare che le due innovazioni che maggiormente contribuirono alla minaccia fisica erano, si può dire, invenzioni americane. Il filo spinato era comparso per la prima volta verso la fine del diciannovesimo secolo alla frontiera americana, allo scopo di tener raccolto il bestiame. Quanto alla mitragliatrice, era stata il parto di Hiram Stevens Maxim (1840-1916), un americano che, deluso dalle patrie leggi sui brevetti, aveva fondato la sua Maxim Gun Company in Inghilterra e aveva cominciato nel 1889 a produrre mitragliatrici. Alla fine, come ricompensa dei suoi sforzi era stato fatto cavaliere. All'inizio la considerazione che gli inglesi dedicarono al filo spinato fece il paio con quella di Sir Douglas Haig per le mitragliatrici [Haig, comandante del corpo di spedizione britannico in Francia, dichiarò che la mitragliatrice non avrebbe mai sostituito il cavallo in guerra, n.d.r.]. Nell'autunno 1914, il primo filo spinato che il soldato Frank Richards vide impiegato davanti alle posizioni britanniche fu un unico rotolo di filo spinato per usi agricoli rinvenuto nelle vicinanze. Soltanto in seguito questo articolo industriale cominciò ad arrivare dall'Inghilterra in quantità sufficiente da creare l'impressione di un color ruggine pseudo-naturale che faceva pensare ad un autunno interminabile.