

## Capitolo quarto

### 1939: guerra sui mari

Wilhelmshaven, domenica 3 settembre 1939, ore 11:45. Il commodoro Karl Dönitz, 48 anni, capitano di vascello (sarà promosso contrammiraglio tra meno d'un mese) e comandante in capo delle forze subacquee germaniche fin dalla loro ricostituzione, allorché venne abrogato il divieto imposto dal trattato di Versailles, tiene rapporto nel suo quartier generale di Wilhelmshaven, dove si è appena trasferito da Swinemünde sul Baltico, troppo vicina alla polacca Gdynia (Danzica).

Con Dönitz si trovano il suo capo di stato maggiore, capitano di fregata Godt e due ufficiali della direzione sommergibili, il comandante Oehrle e il relatore alle informazioni, von Stockhausen. Entra un piantone e porge un telegramma urgente: uno strano messaggio, redatto in lingua inglese, ritrasmesso dall'ufficio decrittazione della Marina a Berlino, sul quale campeggiano due sole ma significative parole: «*Total Germany*».

Così, da un ordine inviato «in chiaro» dal Primo Lord del Mare di Sua Maestà britannica a tutte le navi inglesi disperse nei vari oceani del mondo, il comandante e massimo artefice dell'arma sottomarina tedesca apprende che la guerra tra la Germania e la Gran Bretagna è ormai diventata una realtà. Dice ai suoi collaboratori: «Non è necessario attendere la conferma dalla Tirpitzufer (la sede del comando operativo della Marina tedesca, la Seekriegsleitung, a Berlino-Charlottenburg). È la guerra. Maledizione, maledizione, dovere vivere ancora una volta una tragedia simile!».

Bruscamente Dönitz si alza, abbandona la sala di riunione, si ritira nel suo studio privato. Medita? Piange? Non si sa. Mezz'ora dopo, ritorna fra i suoi ufficiali. Ha un volto di ghiaccio e le sue parole sono sbrigative e dure: «Signori ufficiali, mettiamoci al lavoro».

In tal modo i marinai tedeschi hanno saputo dal nemico, prima ancora che dal loro stesso comando, dell'avvenuta dichiarazione di guerra.

#### Navi in agguato

Lo stesso telegramma «*Total Germany*», che quaranta minuti più tardi il comando operativo confermerà in codice con il più prosaico «Guerra contro la Gran Bretagna subito», viene captato anche dai diciotto U-Boote, sui ventiquattro disponibili, dislocati in agguato lungo le rotte dall'America all'Inghilterra nei cosiddetti «*Western Approaches*», e viene ricevuto a bordo di quei colossi di acciaio e di tecnica che già da due settimane solcano, in attesa, le sterminate estensioni dell'Atlantico settentrionale: le due corazzate tascabili (*pocket battleship* come le chiamano gli inglesi tra diletto e ammirazione) *Deutschland* e *Graf Spee*.

Avevano lasciato i ben protetti ancoraggi nel Mare del Nord poco dopo la conclusione del patto russo-tedesco, nella seconda metà d'agosto, per trovarsi pronte all'azione al di fuori degli stretti passaggi (Manica, varchi tra Ebridi, Orcadi,

Shetland, Norvegia) nei quali stazionavano sempre forze esploranti britanniche col compito di chiudere la Hochseeflotte, la «flotta d'alto mare» tedesca, nelle acque di casa.

Il 3 settembre 1939 tutto è pronto, da parte germanica e da parte britannica, per iniziare immediatamente una lotta che doveva durare quasi sei anni e insanguinare tutti i mari, provocando morte e inaudite sofferenze a centinaia di migliaia di persone. Una guerra condotta con tutti i mezzi, sommergibili e corvette, cacciatorpediniere e corazzate, bombardieri e fortezze volanti, incrociatori ausiliari e navi civetta. E con strumenti sempre più sofisticati: dalle mine magnetiche ai siluri elettrici, dallo schnorkel ai radar, alle bombe teleguidate, utilizzando una invisibile rete di comunicazioni estesa a tutto il pianeta.

La guerra sul mare sarà una guerra a sé, ma sarà anche la guerra che condizionerà ogni cosa rivelandosi alla fine determinante.

### Lo spazio vitale, per Hitler, non è il mare

Hitler perderà la guerra sugli oceani esattamente come venticinque anni prima Guglielmo II era stato sconfitto sui mari, fino a restare chiuso in casa e quasi soffocato dal blocco britannico. Perché, per quale ragione o quale errore? Oggi la risposta è abbastanza chiara: Hitler stesso ha anteposto la guerra continentale allo scontro oceanico. In altri termini, Hitler aveva deciso di conquistare quello che considerava il suo spazio vitale, il suo *Lebensraum*, in Europa, dagli Urali alla Manica, avvalendosi di tutte le aggressioni, gli agguati, le sorprese e i tatticismi di cui poteva servirsi, giocando sull'alleanza con la Russia sovietica per sconfiggere la Francia, puntando poi sulla distruzione della Russia stessa.

L'Inghilterra restava sullo sfondo, al di là di un braccio di mare che Hitler sapeva ben difficile da superare anche nell'età dell'aviazione. E se pure fosse riuscito nel balzo da Calais a Dover, anche se avesse espugnato l'intera Inghilterra, era facile immaginare che la resistenza britannica sarebbe continuata al di là dell'Atlantico, in Canada e negli Stati Uniti. In questo caso Hitler sperava in un accordo dell'ultima ora (quando, beninteso, Churchill fosse stato eliminato o il duca di Windsor rimesso sul trono) mediante il quale gli inglesi, anzi, gli anglo-americani, si sarebbero decisi ad accettare, volenti o nolenti, una spartizione del mondo.

Del resto Hitler – il quale non desiderava nemmeno la scomparsa totale della potenza britannica che riteneva anzi indispensabile per controllare e governare le popolazioni di colore – faceva conto che una volta padrone assoluto dell'Europa, con nessun nemico potenziale o reale a Oriente, e con tutte le materie prime, il grano dell'Ucraina e il petrolio del Caucaso a sua disposizione, avrebbe potuto costruire con tutta calma, con la tecnica tedesca, i materiali e le braccia di tutto il continente asservito, una flotta pesantemente corazzata, un'armata di U-Boote e una Luftwaffe da bombardamento talmente potenti, che nessuna forza al mondo avrebbe potuto resistergli.

Sbagliò i calcoli, perché perse la battaglia in Russia. Ma era senza dubbio l'unica strategia che alla lunga avrebbe portato l'ex paesaggista mancato di Vienna, il demagogo delle birrerie di Monaco, ai fastigi del dominio mondiale.

Ecco perché Hitler non si era mai preoccupato, prima e durante la guerra, di costruire una grande marina come «strumento militare immediato». Certo, al momento in cui mette a segno i primi colpi (Renania, Austria, Cecoslovacchia) dispone già di due incrociatori da battaglia, lo *Scharnhorst* e lo *Gneisenau*, di 26.000 tonnellate teoriche ma in realtà superiori alle 30.000, oltre a tre corazzate tascabili (*Admiral Graf Spee*, *Admiral Scheer* e *Deutschland*); certo, sono in costruzione due navi da battaglia che supereranno le 45.000 tonnellate (*Bismarck* e *Tirpitz*) e un limitato numero di incrociatori (il primo sarà il *Prinz Eugen*), ma vuole restare nei limiti dell'accordo concluso con Londra il 13 giugno 1935.

Anche per i sommergibili (la prima flottiglia sperimentale, la *Weddingen*, formata da tre U-Boote e dalla nave appoggio *Saar*, entrerà in servizio il 27 settembre 1935) Hitler non spingerà mai la costruzione sino al limite del possibile, anzi frenerà più volte gli ardori di Dönitz – beninteso fino a tutto il 1941, non dopo – che sollecita sempre nuovi battelli e predica con accento quasi patetico: «Dobbiamo costruire U-Boote, sempre nuovi U-Boote».

Inoltre Hitler, che tiene molto alle corazzate per ragioni di prestigio e per portare la bandiera tedesca su tutti i mari del mondo, è piuttosto scettico sul peso «militare» che possono avere – e i fatti dovranno dargli ragione con il prevalere degli aerei e poi dei missili – tanto che nel gennaio 1943, quando destituisce Raeder da comandante in capo della Marina e lo sostituisce con Dönitz, ordina il disarmo delle unità più pesanti. Hitler infine si rende conto che i sommergibili sono un'arma contro la quale sarà possibile intervenire sempre più massicciamente con gli aerei; ma, soprattutto, spera che l'Inghilterra, anche se scesa in campo, acconsenta infine ad un accordo quando l'acquisito dominio sul continente renderà la Germania praticamente invincibile.

### Il «Piano Z»

È questo modo di pensare «continentale» che porta Hitler a pronunciarsi a favore d'una flotta «bilanciata», vale a dire presente con tutte le specialità ma fondamentalmente limitata, anziché scegliere decisamente la via del riarmo massiccio totale. Il cosiddetto «Piano Z», che contemplava fra l'altro la costruzione di altre sei navi da battaglia, oltre le due *Bismarck*, sei navi con un dislocamento a pieno carico di 68.000 tonnellate (superiori anche alle due *Yamato* giapponesi) resterà sempre sulla carta. Ma è certo che se fosse riuscita a liberarsi della Russia, nulla avrebbe impedito alla Germania di mettere in cantiere una flotta assolutamente imbattibile: secondo il «Piano Z» (la lettera è tratta dall'iniziale dell'ammiraglio Zenker, che ne fu uno dei propugnatori) la flotta tedesca al più tardi nel 1948 avrebbe dovuto essere composta da 10 grandi corazzate di almeno 50.000 tonnellate, 12 corazzate da 20.000 tonnellate, tre incrociatori da battaglia da 29.000, tre corazzate leggere da 10.000, 4 portaerei da 20.000 tonnellate, 49 incrociatori, 68 cacciatorpediniere, 90 torpediniere, 300 sommergibili e 300 unità minori (posamine, motosiluranti, navi scorta, dragamine, navi officina, rimorchiatori d'alto mare, navi ospedale). Piano faraonico, dunque, ma al quale Hitler si proponeva di «dare il via» soltanto nel momento in cui si fosse sbarazzato di ogni altro impegno militare sul continente.

Così, quando in quel fatale 3 settembre 1939, la Germania si trova a dover affrontare sul mare gli inglesi, in una lotta per la vita e per la morte, le sue forze sono sì temibili, ma ridotte e nettamente inferiori a quelle del nemico. Tanto più se si tiene conto anche della flotta francese, tutt'altro che trascurabile, anche se in gran parte dislocata in Mediterraneo a guardia dell'Italia.

Il Grande ammiraglio Erich Raeder, comandante supremo della Marina sin dal lontano 1928, ha ai suoi ordini due sole navi da battaglia (le due *Bismarck* sono ancora in costruzione), nessuna portaerei, tre corazzate «tascabili», due incrociatori pesanti e sei leggeri, 34 tra cacciatorpediniere e torpediniere e 57 sommergibili. Di questi la metà sono i cosiddetti *Einbaume* (o monoalbero) di appena 250 tonnellate e armati con una sola mitragliatrice di prua, e molti di essi non hanno nemmeno completato il prescritto periodo di prova.

Appena 24 sono i sommergibili di maggiore dislocamento (750 tonnellate) capaci di portare da otto a dodici siluri e di resistere alle violente ondate dell'oceano. È poco, troppo poco, perché il «vecchio signore» (come i suoi uomini chiamavano Raeder, mentre Dönitz era per tutti il «vecchio leone») possa conseguire l'obiettivo numero uno di Hitler, quello di affamare e paralizzare l'Inghilterra, che riceve via mare il 75-80% dei viveri e delle materie prime di cui ha bisogno. Ed è anche poco, troppo poco, per aprire alla Germania o, meglio, alle sue navi mercantili, la via dell'oceano.

Sotto questo aspetto, Hitler dispone di piena libertà commerciale con l'oriente europeo (Balcani e Russia sovietica) e con il nord (il prezioso minerale di ferro svedese). La situazione quindi non è grave per la Germania, e la guerra sul mare viene iniziata anche con una certa cautela. Il dittatore nazista non vuole spingersi troppo in là, spera che l'opposizione inglese sia soltanto simbolica, o poco più. Vuole soprattutto trattare con il massimo rispetto gli Stati Uniti per indurli a non scendere in campo. Ordina quindi che sia pienamente osservata, da parte degli U-Boote, la cosiddetta «legislazione sulle prede»: nessuna nave, a meno che non viaggi in un convoglio scortato da unità da guerra, deve essere affondata senza preavviso, anche se nemica. Il carico va controllato caso per caso, previo esame dei documenti di bordo, e catturato o affondato solo se si tratta di «contrabbando bellico». Viene altresì vietato ogni attacco alle navi francesi. Infine l'equipaggio del mercantile eventualmente affondato deve essere messo in condizioni (imbarcazioni, viveri, segnalazioni) da potersi salvare.

È chiaro che con queste restrizioni il sommergibile si privava spontaneamente della sua arma più potente, la segretezza, l'invisibilità, la fulmineità dell'agguato; non solo, ma si espone ad essere localizzato dai nemici che non possono tardare a dargli la caccia.

### Il caso «Athenia»

Le azioni belliche sul mare iniziano, da parte tedesca, il giorno stesso della dichiarazione di guerra, e precisamente la sera (ore 21) del 3 settembre. E iniziano male, con un infortunio: l'affondamento, a circa 200 chilometri a ovest delle Ebridi, del transatlantico britannico *Athenia*, con a bordo 1400 passeggeri, e un tragico bilancio di 112 morti, di cui 21 americani.

È precisamente quello che Hitler non vuole ad alcun costo: il rischio di creare un motivo o un pretesto che, come era avvenuto il 15 aprile 1915 col siluramento del *Lusitania*, potesse sollevare l'opinione pubblica degli Stati Uniti e indurre il presidente americano, prima o poi, a scendere in campo. Ma il guaio è fatto; la notizia viene presto risaputa in tutto il mondo destando un'enorme impressione. L'Ammiragliato britannico, guidato da Churchill (che «di fronte ai sommergibili vedeva rosso come un toro») mobilita tutte le sue arti propagandistiche per meglio diffondere l'informazione «dell'infame aggressione compiuta dai teutonici, i pirati dei mari, i fuorilegge degli oceani».

I tedeschi cercano subito di smentire: già il 5 settembre l'ammiragliato dichiara che i sommergibili tedeschi avevano avuto l'ordine di non attaccare una nave senza preavviso. Quindi il ministro degli Esteri Ribbentrop, col suo solito sussiego, esclude «nel modo più categorico» che la responsabilità sia tedesca. Il ministro della Propaganda, Goebbels, va ancora più in là e dichiara di avere le prove che si è trattato di un atto provocatorio di Churchill che ha fatto collocare una bomba a orologeria a bordo della nave per causare l'incidente e «facilitare l'intervento in guerra» degli USA. Questa «notizia» viene pubblicata con titolo a piena pagina dal *Völkischer Beobachter*, il giornale ufficiale del Partito Nazista, come un fatto accertato.

Sarà necessario aspettare la fine della guerra per sapere come sono andate esattamente le cose: l'*Athenia* è stata affondata da un sommergibile tedesco, l'U-30. Il comandante, tenente di vascello Fritz Julius Lemp, l'aveva scambiato per un incrociatore ausiliario perché procedeva a zig-zag e a luci spente, e gli incrociatori ausiliari erano unità che gli inglesi usavano per la vigilanza e la scorta ravvicinata dei convogli.

Nei giorni successivi il sottosegretario agli Esteri von Weizsäcker attenua un po' il secco «no» di Ribbentrop e motiva la «non responsabilità tedesca» nella tragedia, leggendo ai corrispondenti stranieri neutrali con sede a Berlino, fatto mai avvenuto in precedenza, un messaggio recapitatogli dall'ammiragliato nel quale si comunica che «i sommergibili tedeschi sono tenuti al silenzio radio, e quindi non si può sapere nulla di preciso fino all'avvenuto rientro a fine missione. Ma già risulta a questa *Seekriegsleitung* che nessun sommergibile tedesco era all'epoca dislocato nella zona del banco di Rockall, dove ha avuto luogo l'affondamento».

Con tutta evidenza, il Comando supremo della Marina è tutt'altro che tranquillo e vorrebbe tanto fare macchina indietro. Sta di fatto che il comandante in capo dei sommergibili si troverà personalmente alla banchina di Wilhelmshaven a ricevere il tenente di vascello Lemp al rientro, il 27 settembre. Dönitz ottiene un resoconto completo, l'avvistamento, l'equivoco, la strana rotta a zig-zag seguita nella notte; la sventagliata dei siluri, il riconoscimento dell'errore con tutte le radio dell'etere che sembravano impazzite.

L'incauto ufficiale verrà punito con un semplice ammonimento disciplinare. Nello stesso tempo, per espresso ordine del Führer tutto verrà tenuto segreto e si continuerà a sostenere ufficialmente la tesi dell'attentato compiuto dagli stessi inglesi. Raeder e Dönitz si piegano al «Signore della Guerra» sino al punto di far scomparire il giornale di bordo; l'equipaggio viene obbligato ad impegnarsi con giuramento al

silenzio. Il comandante Lemp morirà poco meno di due anni dopo a bordo di un altro sommergibile, l'U-110, colato a picco da una corvetta canadese.

La *Seekriegsleitung*, comunque, ribadisce gli ordini di estrema cautela nell'attacco alle navi nemiche. Il primo mercantile inglese vittima degli U-Boote è il *Royal Sceptre* di 5800 tonnellate, mandato a fondo da un siluro dell'U-48 (comandante Schultze). Tocca a questo cargo il triste onore di aprire la lista delle 2472 unità che, secondo i dati degli Alleati, sono state affondate durante la Seconda Guerra Mondiale dai sommergibili tedeschi.

Ma in questo inizio di guerra il numero di battelli di cui Dönitz dispone è estremamente esiguo e perciò i successi sono limitati: nel settembre 1939, vengono affondati mercantili per 175.000 tonnellate; nell'ottobre: 125.000; nel novembre: 80.000; 125.000 in dicembre. Il 1° ottobre, l'Ammiragliato inglese ordina al naviglio mercantile di speronare i sommergibili a vista e rinnova le istruzioni perché «prima di ogni altra cosa» una nave di Sua Maestà attaccata da un sommergibile dirami via radio la sua posizione. Nello stesso periodo, gli inglesi danno la caccia ai mercantili e ai transatlantici tedeschi sorpresi in mare al momento d'inizio delle ostilità: 425 navi tedesche riescono a rientrare in patria o a rifugiarsi in porti di neutrali simpatizzanti (Argentina, Spagna, Italia ecc.), ma 86, per un totale di 415.000 tonnellate, vengono catturate o affondate dagli inglesi.

Dei transatlantici più noti, il *Columbus*, dell'Hamburg-America Linie, si auto-affonda il 19 dicembre 1939 nell'Atlantico settentrionale, il *Bremen* raggiunge Murmansk seguendo una rotta ben al di là del Circolo polare e, successivamente, verso la metà di dicembre, riesce a portarsi a Bremerhaven, dove già si trova ormeggiata l'*Europa*. Gli inglesi hanno più fortuna nella cattura di carichi destinati alla Germania su navi neutrali. In totale, nel settembre 1939 si impadroniscono per questa via o con la cattura di navi tedesche, di circa il doppio di quanto hanno perduto con gli affondamenti di loro navi.

Sta di fatto che nel corso dei primi mesi e particolarmente dopo la fine dei combattimenti sul territorio polacco, la guerra sul mare si va rapidamente inasprendo. Raeder, anzitutto, riesce a persuadere Hitler a revocare alcune restrizioni imposte all'arma subacquea; così a poco a poco, con disposizioni speciali, tutti i mercantili che si servono della radio possono essere attaccati senza preavviso, le navi francesi perdono la loro speciale immunità; la legge sulle prede non deve essere applicata nella sua integrità nel Mare del Nord e, successivamente, nemmeno in una vasta zona ad occidente delle isole Britanniche; le navi oscurate in navigazione al largo delle coste francesi o inglesi diventano *ipso-facto* dei bersagli. Soltanto le navi per passeggeri (il caso *Athenia* brucia ancora) anche se battenti bandiera ostile continuano a non essere esposte ad attacchi.

La reazione inglese a questa offensiva dei mezzi subacquei tedeschi, ai quali si aggiungono gli attacchi del naviglio di superficie e delle navi corsare, i bombardamenti della Luftwaffe contro i porti e le unità isolate in navigazione e infine l'insidia con le mine, è quella classica che già si era avuta durante il primo conflitto mondiale. I mercantili inglesi passano agli ordini dell'ammiragliato prima ancora che la guerra cominci. I comandanti ricevono l'ordine di segnalare via radio gli attacchi

(per i sommergibili l'allarme era rappresentato da tre S: *Submarine, Submarine, Submarine*, invece del normale S.O.S.), di fare immediato uso delle armi di bordo e delle cariche di profondità e, se possibile, tentare di speronare gli aggressori.

Le navi più veloci ricorrono a rotte «evasive» (per evitare di incappare nelle rotte dei sommergibili tedeschi), mentre il naviglio più lento viene organizzato in convogli. Ma le navi impiegabili in servizio di scorta, prima che intervenga la produzione dei cantieri USA e la cessione dei cinquanta vecchi cacciatorpediniere americani in cambio di basi insulari inglesi, sono ridottissime. Inoltre il sistema di riunire le navi in convoglio diminuisce del 25-50% il rendimento dei trasporti marittimi per due ragioni: il sovraccarico nei porti per il carico e scarico e la necessità di navigare al limite di velocità del mercantile più lento.

Gli inglesi dispongono comunque di un grande strumento scientifico per la difesa dei sottomarini, del quale i tedeschi conoscono ben pochi particolari: l'Asdic, ossia l'ecogoniometro. Basato su un principio affine a quello del radar (le cui onde di emissione non penetrano sotto la superficie del mare e perciò non servono contro i sommergibili), l'ecogoniometro utilizza onde sonore che vengono trasformate in impulsi elettrici, e può essere utilizzato per localizzare gli oggetti sommersi, togliendo al sommergibile la sua difesa più preziosa, l'invisibilità.

All'inizio della guerra, però, si tratta di un'arma ancora poco progredita. Se si vuole localizzare con precisione un sommergibile è ancora necessario fare ricorso a due o tre unità inglesi di scorta. Una di queste si mette sulla presunta verticale del sommergibile in immersione per lanciare le cariche di profondità, poi tutte insieme devono ristabilire il contatto ecogoniometrico non appena le acque turbate dalle cariche di profondità si sono placate. Il procedimento di solito deve essere ripetuto per ore e ore.

Il 26 settembre 1939, l'ammiraglio è in grado di annunciare che tutti i mercantili saranno ben presto armati «almeno con un cannoncino». Nello stesso tempo, con evidente sfrontatezza, naturalmente più che giustificata dal fatto stesso della guerra, ma pur tuttavia sorprendente, gli inglesi continuano a protestare coi neutrali statunitensi e sudamericani perché i tedeschi – che pure in questi primi mesi si comportano quasi sempre, sul mare, con grande cavalleria – non osservano con sufficiente rigore la legge sulle prede. In realtà in più occasioni, come nel caso della *Browning*, i tedeschi non solo fanno scendere l'equipaggio sulle scialuppe di salvataggio ma lo forniscono di viveri, acqua, carte nautiche, e nello stesso tempo avvertono il comando inglese. Poi, naturalmente, le cose cambieranno completamente.

Se la guerra al traffico mercantile è il primo obiettivo dei tedeschi sul mare, per i giovani comandanti di sommergibili la vera preda è pur sempre la nave da guerra, se non il cacciatorpediniere, che è il più brutto incontro che un sommergibile possa fare. Meglio ancora la grossa unità isolata, la possente corazzata, il grande incrociatore o la mastodontica portaerei.

Gli U-Boote ottengono clamorosi successi: la prima nave da guerra inglese affondata dai tedeschi durante la Seconda Guerra Mondiale è la portaerei *Courageous*, di 22.000 tonnellate, centrata il 17 settembre da due siluri dell'U-23 (capitano di

vascello Schuhart). Tre giorni prima, invece, un altro sommergibile, l'U-39 ha attaccato da posizione ottima, con un fascio di quattro torpedini, un'altra portaerei inglese, la *Ark Royal*, ma l'acciarino magnetico e il regolatore d'immersione dei siluri tedeschi non hanno funzionato. È il primo di una lunga catena di incidenti di questo tipo che provocheranno da parte di Dönitz «l'inchiesta più severa mai condotta dall'ufficio armi della Marina» anche se in verità con scarso successo, tanto che i siluri tedeschi continuano a presentare difetti per oltre un anno. Questa volta, comunque, l'*Ark Royal* non risente alcun danno per i quattro siluri, due dei quali sono regolarmente esplosi: il sommergibile viene individuato e affondato dai cacciatorpediniere di scorta.

### Scapa Flow

Fin da giorno dell'affondamento della *Courageous* le portaerei di squadra non vengono più impiegate dagli inglesi nei normali servizi di pattugliamento e scorta anti-som: è troppo pericoloso. Per i tedeschi, il difettoso funzionamento dei siluri resta un handicap molto grave. La peggiore esperienza in questo senso è quella vissuta dall'U-56 che ha attraversato con molta audacia un nutrito schieramento di caccia per lanciare tre siluri contro la nave da battaglia *Nelson*. Tutti e tre gli ordigni colpiscono lo scafo, ma nessuno di essi esplose.

A metà ottobre 1939 avviene l'impresa più sbalorditiva dei sommergibili tedeschi, il forzamento di Scapa Flow e l'affondamento della corazzata *Royal Oak* da parte dell'U-47 comandato dall'asso fra gli assi dei «ragazzi di Dönitz», il tenente di vascello Günther Prien. Per ben oltre un secolo, la base di Scapa Flow, una stretta e munita insenatura fra le quattro maggiori isole delle Orcadi e una miriade di scogli all'estremità settentrionale della Scozia, grigia e gravida di nebbie perennemente da settembre a giugno, battuta dalle onde che si scontrano tra il Mare del Nord e le sterminate distese dell'Atlantico, è la «tana» delle più potenti navi britanniche, della Home Fleet, la piazzaforte dalla quale prima i galeoni, poi le fregate e, infine, i *men of war* di ferro e le  *dreadnought* di Sua Maestà britannica sono sempre usciti per piegare alla loro volontà francesi, tedeschi, spagnoli, olandesi e danesi.

È a Scapa Flow che l'orgogliosa Hochseeflotte del prussiano Guglielmo II, sopravvissuta alle battaglie delle Falkland e dello Jutland venne tenuta prigioniera dalle unità nemiche che le puntavano addosso i loro cannoni ed è qui che quella grande flotta si auto-affondò il 21 giugno 1919, il giorno stesso dell'entrata in vigore del trattato di Versailles, in un fantasmagorico susseguirsi di esplosioni. Ora, a venti anni di distanza, per i tedeschi è venuta l'ora della vendetta. Esattamente alle 19 del 14 ottobre il comandante Prien – che due giorni prima ha ricevuto lunghissime e particolari istruzioni personalmente da Dönitz che lo ha invitato a colloquio nella sala comando della nave capo-flottiglia di Kiel, la *Weichsel*, e che comunque lo ha lasciato libero di tentare o no l'impresa – ordina di immettere aria nei cassoni.

Il sommergibile emerge a poco a poco, sollevandosi dai fondali sui quali è rimasto adagiato, per più di venti ore, in attesa del momento propizio. Forse gli riuscirà il colpo fallito due volte consecutive durante la Prima Guerra Mondiale. A bordo, con l'ossigeno ridotto, gli uomini sono quasi inebetiti, tesi, qualcuno, e non dei meno



coraggiosi, appare anormalmente eccitato. Il comandante è calmo: si trova a ventotto chilometri dalla costa inglese, quasi di fronte all'imboccatura dello stretto di mare dove immettersi per entrare a Scapa Flow, se mai si riusciranno a superare gli sbarramenti di protezione, i barchini di sorveglianza, le catene e le navi affondate agli sbocchi, il difficile e continuamente mutevole gioco delle correnti contro gli scogli.

La manovra è lentissima, soltanto alle 0:57 del 15 ottobre Günther Prien è dentro la rada, scorge il bersaglio e indirizza una sventagliata di quattro siluri contro la *Royal Oak* e il vicino *Repulse*. Qualcosa, ancora il difetto nei siluri, non funziona, un solo siluro colpisce e scoppia, ma una esplosione poco violenta che non fa male a nessuno e viene scambiata dagli inglesi stessi per un incidente, un avvenimento fortuito, non certo una azione d'attacco da parte del nemico all'interno di una base così sorvegliata. Tuttavia la piazzaforte diventa di colpo un turbinio di luce, tutte le navi accendono le caldaie, i cacciatorpediniere si preparano ad entrare in campo.

A questo punto, avviene l'inconcepibile. Con la base in allarme, Prien porta il suo sommergibile (sempre in emersione, la sagoma del battello e la bassa torretta si scorgono ben stagliate contro lo sfondo del recinto) nel punto della rada più lontano dall'ormeggio della *Royal Oak* e della *Repulse*, ricarica i tubi lanciasiluri, torna indietro con un ampio giro e ordina un secondo attacco. In tutto quaranta minuti di manovre «dentro» la base nemica, ad allarme già dato, con il famoso episodio – ricostruito in un film di guerra singolarmente fedele – dell'automobile che dalla banchina a terra punta i fari addosso al battello.

La *Royal Oak* è scossa questa volta da una deflagrazione terrificante, si vede una torre di artiglierie proiettata in alto, poi i due tronconi precipitano sul basso fondale. Con la nave periscono 786 fra ufficiali e uomini d'equipaggio. Per Prien e per i suoi collaboratori (fra i quali il primo ufficiale Endrass che diventerà uno dei maggiori «affondatori» tedeschi), come pure per Dönitz che ha voluto l'impresa sulla quale Raeder aveva espresso molti dubbi, è il trionfo.

A Berlino, nelle nuove gigantesche sale della imponente Reichskanzlei che l'architetto Albert Speer è appena riuscito ad approntargli prima dell'inizio della guerra, un Führer sorridente e cortese, l'onnipotente che si fa un vezzo di trattare con conciliante benevolenza gli ospiti della sua casa, conferisce e appunta personalmente al vincitore la Croce di cavaliere dell'ordine della Croce di ferro. In Inghilterra intanto nasce la leggenda dell'orologiaio-spia tedesco che, stabilitosi presso Scapa Flow fin dai giorni immediatamente successivi la Prima Guerra Mondiale, avrebbe preparato e concertato con ardite comunicazioni segretissime l'impresa del suo connazionale. Niente di questo. Günther Prien ha rifatto quasi esattamente i tentativi compiuti nel 1915 e nel 1917 da Emsmann e da Uenning, caduti nel passaggio dell'Holm Sound.

### Le mine tedesche

Nel quadro delle battaglie sui mari, i tecnici diventano fondamentali.

Mentre la guerra dei sommergibili conosce un avvio impetuoso e poi lentamente attenua la sua violenza (soltanto nella primavera del 1941 la Germania riuscirà ad avere contemporaneamente in zona di operazioni un numero di U-Boote superiore a

quello del primo mese di guerra, che fu di 24 battelli), si sviluppa sempre più la guerra delle mine sia con la creazione di estesi campi minati, sia con la disseminazione di insidie lungo le rotte preferite dal nemico: nei primi sei mesi di ostilità vengono affondati, ad opera dei tedeschi, mediante le mine, 120 piroscafi per circa 400.000 tonnellate; almeno 15 dragamine e due cacciatorpediniere; vengono gravemente danneggiati anche la corazzata *Nelson*, gli incrociatori *Belfast* e *Adventure* e due caccia.

I tedeschi contano molto sulle mine, perché si tratta di un'arma che hanno perfezionato notevolmente tra le due guerre. Le mine sono di due tipi, la mina a contatto, ancorata, che scoppia all'urto contro la carena della nave, e la mina magnetica di fondo nella quale l'esplosione avviene «sotto» lo scafo.

Queste ultime costituiscono una vera «arma segreta» e i tedeschi iniziano subito dal settembre 1939 a deporre le loro pericolosissime «uova» sui bassi fondali della costa orientale inglese, dalla foce del Tamigi allo sbocco del Tyne. In particolare i cacciatorpediniere del commodoro Bonte depongono 1800 «pezzi da mina» (metà a contatto e metà magnetiche).

L'operazione tedesca, destinata a dare grandi risultati, viene effettuata quasi ogni giorno senza perdite dai sommergibili e dai cacciatorpediniere tedeschi che si avvicinano fino a poche miglia dalla costa, tra i fari, le boe di sorveglianza, le vedette di pattuglia e sotto i voli degli aerei del Coastal Command. Una volta sola le unità tedesche subiscono un grave infortunio, il 22 febbraio 1940, allorché i due caccia *Leberecht Maass* e *Max Schultz* vengono affondati per sbaglio da un aereo tedesco al rientro dalla missione.

Ma la mina magnetica non rimane a lungo un'arma segreta. Alla fine di novembre la Luftwaffe, in continuo contrasto con la Marina, ha finalmente ricevuto l'ordine di collaborare con gli U-Boote nella collocazione delle mine: sono occorsi anni di lavoro per ideare un tipo di mina magnetica lanciabile da un aereo a quota non troppo bassa. Ma già nella prima missione (23 novembre 1939) due mine magnetiche lanciate da un aereo cadono nella zona dove mare e terra si danno il cambio, al momento del flusso di marea.

I misteriosi ordigni che tanto preoccupano Churchill (l'Ammiragliato ha deciso di dare priorità assoluta alla lotta contro le mine magnetiche) vengono recuperati intatti, disinnescati, smontati e studiati da due tecnici inglesi, i tenenti di vascello Ouvry e Lewis. L'esame dell'ordigno rivela che i tedeschi si servono delle variazioni nel campo magnetico «verticale» sotto la nave per provocare l'accensione. A questo punto, lo sviluppo delle necessarie contromisure è solo una questione di tempo. Quasi tutte le navi inglesi vengono «smagnetizzate» e dopo pochi mesi compaiono anche dispositivi capaci di dragare le mine aeree. In silenzio, l'Inghilterra ha vinto la prima battaglia sul mare, fra poco vincerà la seconda, quella delle navi corsare.

## Documenti e testimonianze

<b>QUADRO GENERALE DEL «PIANO Z» PER LO SVILUPPO DELLA KRIEGSMARINE</b> (comprese le navi costruite con i precedenti programmi)	Tonnellaggio	Num.
Supercorazzate	50.000 t	10
Corazzate	30.000 t	12
Incrociatori da battaglia	29.000 t	3
Corazzate leggere	10.000 t	3
Portaerei	20.000 t	4
Incrociatori pesanti	10.000 t	5
Incrociatori leggeri	8000 t	16
Incrociatori leggeri	6000 t	6
Incrociatori – esploratori	5000 t	22
Cacciatorpediniere		68
Torpediniere		90
Sommergibili		249 (poi 300)
Motosiluranti, dragamine, posamine ecc.		300

<b>ORGANIGRAMMA DELLA KRIEGSMARINE</b>						
Comandante in Capo (Oberkommando) Wehrmacht (Adolf Hitler)						
			Capo di stato maggiore Wehrmacht (Keitel)			
Oberkommando Luftwaffe (Göring)		Oberkommando Heeres (Brauchitsch)		Oberkommando Marine (Raeder)		Seekriegsleitung
Forze Navali Mar del Nord	Sommergibili (BdU)	Guerra di Corsa	Gruppo Marina Ovest	Gruppo Marina Est	Difesa Costiera	Comandi a Terra

## Karl Dönitz, il Signore degli U-Boote

Aumuhle è una cittadina, tra boschi di faggi e di abeti: il paesaggio fa venire in mente certe delicate e romantiche pitture dell'Ottocento. Qualcosa di immobile e di estenuante. Sono le uniche terre che i Bismarck hanno salvato: il resto è rimasto in Prussia, di là dal «muro».

Il Grande Ammiraglio abita sempre nello stesso appartamento, poche stanze, arredate con gusto borghese: qualche vecchio mobile, qualche quadro di famiglia. Ricordavo la targhetta sulla porta; soltanto il nome: Dönitz.

Venni a cercarlo che aveva lasciato da non molto Spandau. Allora c'era la signora Inge, che si occupava di lui: è morta. Durante i dieci anni di carcere, si era trovata un lavoro da infermiera, in un ambulatorio di Amburgo, e ogni tre mesi prendeva il treno per andare a trovarlo.

Adesso è solo, e ha compiuto il 15 settembre gli ottantaquattro. La figura è sempre eretta, il volto duro di nordico impenetrabile, più magro, più stanco. Il filo dell'apparecchio acustico segna il vestito scuro.

Toccò a lui, il 30 aprile 1945, dare la straordinaria notizia: «Uomini tedeschi, donne tedesche, il nostro Führer è morto».

Nella voce, si sentiva una sincera costernazione. Gli aveva voluto bene. Confidava: «Davanti a lui, mi sento come una piccola salsiccia insignificante». Della sua fedeltà, Hitler non aveva mai dubitato, e nell'ora estrema, si era sentito in obbligo di promuoverlo al ruolo di successore,

Per tre settimane Dönitz fu dunque presidente del Reich, e dovette anche accettare la sconfitta. Aveva combattuto fino all'ultimo, senza dubbi, senza perdere i nervi. Diceva Churchill: «È l'unico che mi fa paura». Diceva Hitler: «I nostri U-Boote sono l'arma decisiva».

Dönitz l'aveva adoperata con incredibile abilità; era lui l'inventore della tattica del «branco di lupi». I suoi sommergibili attaccavano i convogli alleati da ogni parte, e milioni di tonnellate di naviglio finivano sui fondali, Predicava ai suoi ufficiali: «Il cervello, la furbizia e la sorpresa restano sempre i fatti determinanti dell'arte della battaglia», e i risultati gli davano ragione.

La Marina non deluse le aspettative di Adolf Hitler. Dönitz approvava anche la politica nazionalsocialista; gli pareva che la Germania dovesse tutto alle croci uncinata e al loro capo, ma non sapeva nulla di Auschwitz e di Dachau. Quando gli mostrarono delle fotografie, confessò sbigottito: «Come è potuto accadere tutto questo?». A Norimberga lo hanno condannato perché «colpevole della preparazione di una guerra di aggressione».

Le trattative per l'incontro non sono state facili: ha chiesto le domande in anticipo (qualcuna l'ha cancellata) e ha risposto leggendo. Non c'era nulla del dialogo: pareva quasi tenesse una lezione, fermo dietro il tavolo, circondato da libri, da modellini di bastimenti, da qualche fotografia, le scarse testimonianze di una lunga e drammatica esistenza.

«Signor ammiraglio, quali errori militari sono stati commessi dalla vostra parte?»

«Le flotte navali alleate furono l'ostacolo più forte; andava affrontato decisamente. L'esistenza dell'Inghilterra, i viveri, l'industria e l'armamento, dipendevano dalle importazioni, dai traffici attraverso l'Oceano Atlantico, e anche il sostegno e l'aiuto degli Stati Uniti potevano arrivare soltanto su quella rotta. Per gli inglesi e gli americani il massimo impegno era di proteggere quelle vie del mare. Di conseguenza, il nostro primo obiettivo avrebbe dovuto essere l'attacco, ma non lo è stato. Fin dall'inizio non disponevamo dei mezzi necessari per sostenere con successo il confronto. Il nostro governo aveva l'obbligo di evitare lo scontro con la Polonia, se c'era la possibilità dell'intervento di Londra. Poi, bisognava costruire alla svelta, e con tutte le risorse a disposizione, il mezzo più efficace: il sommergibile. Ma ciò accadde soltanto nella primavera del 1943: troppo tardi. I nemici avevano già perfezionato le misure difensive, e ricostruito le loro unità.

Fu anche un calcolo errato supporre che l'Inghilterra sarebbe stata disposta alla pace se avessimo sconfitto l'ultima spada puntata su di noi e sul continente: la Russia».

«Chi era il nemico più pericoloso della Germania? Qual era l'ostacolo più duro?»

«Le due potenze navali».

«Chi stimava maggiormente?»

«Non credo che, da un punto di vista emotivo, avessi considerazione per qualcuno. Dopotutto, erano contro di me, e un avversario non lo si apprezza, no?»

«Pensa di avere commesso degli sbagli nella sua funzione di comandante?»

«Tutti possono prendere cantonate, o compiere spropositi. Certamente anch'io: per esempio, non ero informato bene della potenza del nemico. Nel complesso, però, ancora oggi, ritengo di avere assolto nel modo giusto a quelle che erano le mie mansioni».

«Ha mai pensato alla possibilità di uno sbarco in Inghilterra?»

«Non credo, e non credevo, che avremmo potuto farcela, perché le nostre truppe avrebbero avuto bisogno di continui rifornimenti, e la Royal Air Force era abbastanza potente per mandare a monte le nostre operazioni».

«I suoi due unici figli sono scomparsi in mare. La loro vita è andata perduta inutilmente?»

«No, il loro sacrificio non è stato vano. Erano imbarcati sui mezzi navali, e contribuirono alla difesa della patria tedesca. Tennero impegnate delle forze avversarie che, altrimenti, si sarebbero abbattute sulla popolazione. Per esempio, centinaia di aerei che attaccavano i nostri sottomarini nell'Atlantico sarebbero avanzati, carichi di bombe, verso la Germania. No, non sono caduti per niente».

Gli equipaggi che obbedivano ai suoi ordini contavano 39.000 marinai; soltanto settemila rientrarono in porto. 821 U-Boote navigavano al suo comando: soltanto quaranta attraccarono, alla fine, agli ormeggi. Su un piccolo tavolo c'è una statuetta; rappresenta due ragazzi nudi, i capelli sconvolti, che dandosi una mano avanzano, forse su una spiaggia, incontro all'ignoto. C'è appeso alla parete dello studio un dipinto che riproduce due vascelli dalle vele tormentate che navigano nel grigio della tempesta. Le luci dei fanali sono spente. Si pensa che a bordo non ci sia ormai più nessuno.

«Signor Ammiraglio ricorda l'ultimo incontro con Hitler?»

«Lo vidi il 21 aprile 1945, a Berlino. La sua energia mentale non sembrava ancora indebolita. Fisicamente, però, dava l'impressione di essere malato: un uomo invecchiato, esausto ed eccitabile. Lasciai la città la mattina dopo, alla volta di Plön per eseguire la mia missione: contribuire alla difesa della Germania del Nord».

«Come reagì quando seppe che il Führer l'aveva nominato suo erede?»

«Ne fui sorpreso. Mai avevo udito da lui una parola che alludesse a questa possibilità, e mai ne era stato accennato con altri. Ma non dubitai per un istante se accettare o meno. Avevo temuto, negli ultimi tempi, che il centro di comando di Hitler nella capitale non reggesse, circondato com'era, e che scoppiasse il caos, travolgendo e rovinando centinaia di migliaia di civili. I miei compiti erano chiari. Volevo porre fine al conflitto il più presto possibile salvando il maggior numero di vite umane. Pensavo, cioè, di realizzare la capitolazione secondo i miei piani, che prevedevano prima un accordo con le potenze occidentali, per permettere al maggior numero di profughi dall'Est di mettersi al riparo».

«Quali sono ai suoi occhi le colpe o, eventualmente, i meriti dei nazisti?»

«I loro delitti, la liquidazione di persone compiuta nella massima segretezza, senza che la gente ne fosse a conoscenza. D'altro canto, quando hanno agito nell'interesse del popolo, avranno pure avuto dei pregi, delle benemerienze».

«Sapeva nulla delle atrocità dei nazisti?»

«Dei lati disumani, degli assassini, dei campi di concentramento, fui informato soltanto ai primi di maggio del 1945. Mi trovavo nelle vicinanze di Flensburg per organizzare la resa. Il capo-guarnigione mi raccontò che su un battello che ci aveva raggiunti dall'Oriente c'erano trecento detenuti di un Lager. Li soccorremmo subito. Due giorni dopo, l'ammiraglio von Friedeburg, che avevo inviato al Quartier Generale americano, mi portò il giornale dei soldati, *Stars and Stripes*, dove c'erano orribili istantanee scattate a Buchenwald. Questi fatti erano chiaramente criminali, anche se i problemi del vettovagliamento, verso la conclusione del conflitto, potevano avere avuto una certa importanza. Chiesi al generale Eisenhower l'autorizzazione affinché la Corte suprema del Reich aprisse subito un'inchiesta e un'istruttoria. Questo fu il mio atteggiamento. Così venni a conoscere gli aspetti oscuri del nazismo, e ciò cambiò anche la mia disposizione di fronte al regime».

«Crede che, in qualche modo, esista una responsabilità collettiva?»

«Quei misfatti furono commessi nell'isolamento più completo. Le masse non ne sapevano niente. Perciò è in contrasto con ogni concezione della legge incolpare un'intera nazione per le crudeltà di una piccola minoranza».

«Il carattere dei tedeschi è cambiato?»

«Non ho notato alcun mutamento. Il popolo ha imparato che la costituzione dello Stato deve essere fatta in modo da escludere l'abuso di potere da parte dei singoli».

«Che tipo di personaggio era Hitler?»

«Hitler fu, per me, un uomo intelligente e dinamico. Dopo quello che sappiamo adesso, lo ritengo una personalità demoniaca, con due aspetti: uno buono e uno cattivo. Era capace di nascondere i tratti negativi senza dovere simulare vistosamente».

«Lei, chi considerava tra i gerarchi?»

«Non sono in grado di rispondere: non ero in contatto con loro».

«Rommel fu un traditore o un eroe?»

«Rommel ha agito secondo la sua coscienza».

«Vorrei orientarmi: come vede il maresciallo Göring o Heinrich Himmler?»

«Ritenevo Göring acuto e preparato, era però anche egoista. Non ho avuto modo di conoscere il carattere di Himmler; soltanto nel momento del tracollo ebbi qualche rapporto con lui. Per questo non posso esprimermi. Quello che sappiamo ora delle sue azioni, mi permette di avere una opinione della sua moralità».

«Posso chiederle come ha passato il tempo della prigionia?»

«Mi comportai in modo distaccato nei riguardi dei guardiani del carcere. Mi ero proposto di bastare a me stesso. Provai ad esercitare pienamente le attività fisiche e spirituali che mi erano concesse dai regolamenti.

Alla base del mio atteggiamento c'era la convinzione, mai modificata, che non mi ero macchiato di alcuna colpa, e che mi avevano condannato per ragioni politiche».

Enzo Biagi

### Come branchi di lupi

Contro i convogli inglesi, Dönitz predica la «tattica del branco» ed esige il potenziamento della flotta sottomarina

Sulla questione relativa al modo di condurre tale guerra dei rifornimenti le idee, nell'ambito della Kriegsmarine, prima della guerra, erano state le più disparate. Mentre presso il comando supremo della Kriegsmarine (OKM) solo nell'autunno del 1938 venne costituita una commissione per l'elaborazione dei piani che doveva investigare i problemi del rapporto di forze fino a quel momento regolato da un'intesa anglo-tedesca sulla flotta, che risaliva al 1935, in vista di un conflitto sul mare, ritenuto impossibile, contro l'Inghilterra, l'allora comandante dei sommergibili capitano di vascello Dönitz era già pervenuto al convincimento che doveva tenere conto anzitutto di tali possibilità in sede di costituzione dell'arma subacquea. Dal convincimento così conseguito – che doveva poi trovare conferma – secondo cui l'Inghilterra avrebbe immediatamente, di nuovo, adottato il sistema dei convogli già efficacemente sperimentato nel corso della Prima Guerra Mondiale, Dönitz sviluppò dal 1935 al 1939 la cosiddetta «tattica del branco» con la quale egli voleva contrapporre alla concentrazione delle navi nemiche e alla difesa in convoglio, la concentrazione degli U-Boote ordinati in un gruppo tattico rigidamente guidato. Da tale tattica scaturì la richiesta del comandante dell'Arma subacquea di impiegare il tonnellaggio previsto per i sommergibili, disponibile nel quadro del trattato anglo-tedesco della flotta, nella costruzione del maggior numero possibile di battelli medi del tipo VII particolarmente adatti per la lotta contro i convogli. All'OKM si rimase tuttavia dell'idea che il sommergibile sarebbe stato anche in futuro impiegato isolatamente e si conferì particolare valore al grande incrociatore sommergibile dotato di notevole armamento d'artiglieria e di rilevante autonomia in mare necessari

per la condotta di una guerra di blocco marittimo in acque lontane. Tale concezione portò negli anni che precedettero la guerra ad un sensibile ritardo nell'allestimento della flotta sottomarina.

Gli studi della commissione per l'elaborazione dei piani dell'OKM misero in luce due diverse possibilità per la condotta di guerra sul mare contro l'Inghilterra: la prima prevedeva una condotta di guerra contro il traffico commerciale con U-Boote e corazzate ed era relativamente facile da realizzare, pur se le prospettive di successo anche a causa della sua «unilateralità» erano riconosciute per vero incerte. La seconda era più costosa e presupponeva una programmazione più estesa nel tempo pur garantendo però una flotta ben assortita. Hitler, che aveva assicurato al Grande ammiraglio Raeder che non aveva bisogno della flotta prima del 1946, prese una decisione in favore del grande «Piano Z», alla cui attuazione si passò con l'impostazione di 6 super corazzate, 3 incrociatori da battaglia, 6 incrociatori leggeri e di un congruo numero di unità leggere. In ordine ai sommergibili il piano prevedeva oltre alle 72 unità già pronte o in via di allestimento altri 27 incrociatori sommergibili, 47 grandi unità (tipo IX), 75 unità medie (tipo VII) e 28 piccole (tipo II).

Tale piano contrastava con le concezioni del comandante delle unità subacquee il quale temeva che l'Inghilterra non sarebbe rimasta completamente inerte davanti a tale potenziamento della flotta e che la Germania in caso d'inizio delle ostilità prima del completamento dei programmi d'armamento, non avrebbe avuto né la flotta né il necessario numero di sommergibili. Egli era pervenuto alla conclusione, sulla base delle esperienze delle manovre di guerra dell'inverno 1938-39, che era necessario quantomeno uno spiegamento di 300 sommergibili, di cui circa 100 dovevano costantemente rimanere in zona di operazioni per conseguire un decisivo successo nel quadro della guerra dei rifornimenti contro i convogli scortati. Egli riteneva che il tipo VII fosse il più idoneo per i fini specifici e voleva che venisse costruito nella misura del 75% rispetto agli altri tipi, concezione questa con la quale egli la spuntò presso il Comando Supremo della Marina solo dopo le esercitazioni di attacchi in gruppo contro convogli avvenute nell'estate del 1939. Prima che egli potesse vedere gli effetti di tale decisione cominciò la guerra nella quale la Kriegsmarine si trovò completamente sprovvista per la condotta di un'azione efficace contro i rifornimenti. Prescindendo dalle navi da battaglia e dagli incrociatori non ancora completamente allestiti per l'impiego, la Kriegsmarine possedeva solamente 3 corazzate e 57 sommergibili dei quali tuttavia solo 2 corazzate e 23 sommergibili potevano essere messi in mare.

da H.A. Jacobsen, J. Rohwer, *Le battaglie decisive della 2ª Guerra Mondiale*, Baldini & Castoldi.



Allestimento di U-Boote prima del conflitto								
iniziati	Tipo	1935	1936	1937	1938	1939	Compless. al 1/9/1939	In commessa
Tipo I	grandi	2	-	-	-	-	2	-
Tipo II	piccoli	20	4	4	2	2	32	-
Tipo VII	medi	4	6	9	2	4	25	35
Tipo IX	grandi	-	-	6	4	3	13	19
Tipo X	posamine	-	-	-	-	-	-	4
Tipo XI	incroc. somm.	-	-	-	-	-	-	4
Totale		26	10	19	8	9	72	62
Finiti		14	21	1	9	12	57	

### Il dramma dell'*Athenia*

Al processo di Norimberga, Erich Raeder rivela i retroscena dell'affondamento dell'*Athenia*

La «settimana di Kiel», come si indicano nell'aula di Norimberga le sette udienze dedicate all'interrogatorio dei due capi della Marina da guerra, Raeder e Dönitz, comincia con le contestazioni dell'accusa. Erich Raeder non è sempre presente in aula: ormai sessantanovenne – è nato il 21 aprile 1876 a Wandsbeck, presso Amburgo – l'ex Grande ammiraglio soffre di attacchi cardiaci e di arteriosclerosi. [...]

Prende la parola un accusatore inglese, Elwyn Jones. È giovane, alto, distinto. In mano stringe un foglietto, poche righe scritte a macchina, e lo agita rivolgendosi a Erich Raeder: «Ho qui, accusato, una prova gravissima: oggi sappiamo chi fece affondare l'*Athenia*».

I giornalisti inglesi e americani balzano in piedi cercando di avvicinarsi al recinto dove siede il Tribunale, i flashes dei fotografi tempestano il volto serio del *Prosecutor*.

Il 3 settembre 1939, [...] il piroscafo inglese *Athenia*, con 1400 passeggeri a bordo, navigava a circa duecento miglia a ovest delle Ebridi. Calata la notte il bastimento rallentò leggermente la marcia. Alle 21 un sommergibile sconosciuto emerse ad un miglio dalla prua dell'*Athenia* e lanciò tre siluri. Un ordigno raggiunse le caldaie e le fece scoppiare. Il piroscafo colò a picco in undici minuti. Morirono centododici persone, donne e bimbi, di cui ventotto americane. Il 16 settembre Erich Raeder convocò al ministero della Marina l'addetto navale americano, gli dichiarò di avere

ricevuto i rapporti di tutti i sommergibili e che «in base ad essi si poteva stabilire in modo definitivo che l'*Athenia* non era stata affondata da un sommergibile tedesco».

Elwyn Jones: «Il 23 ottobre 1939 il *Völkischer Beobachter*, giornale ufficiale del Partito Nazista, annunciò: “È stato Churchill a fare affondare l'*Athenia*” e raccontò che il primo Lord dell'Ammiragliato inglese aveva fatto collocare una bomba ad orologeria nelle stive del transatlantico. Il documento ora in mio possesso dimostra invece che la nave fu silurata dal sommergibile tedesco U-30, comandato dal tenente di vascello Lemp. Uno dei suoi marinai, Adolf Schmitt, fatto prigioniero nel 1942 e internato in un campo di concentramento in Canada, ha reso adesso un'ampia deposizione malgrado il comandante gli avesse vietato nel modo più assoluto di parlare dell'episodio. Ecco che cosa dice Adolf Schmitt: “Quando attaccammo il transatlantico *Athenia*, i primi due siluri non giunsero a segno. Ne fu lanciato un terzo che colpì in pieno la nave provocando una tremenda esplosione”».

Raeder: «La verità è che il piroscafo navigava a luci spente e fu scambiato per un incrociatore ausiliario britannico».

Interviene Sir David Maxwell-Fyfe: «Lei, accusato, dinanzi alla menzogna del *Völkischer Beobachter* non pensò di protestare? Lei permise che si accusasse il primo Lord dell'Ammiragliato inglese di avere ucciso deliberatamente un centinaio di suoi compatrioti?»

Raeder: «Ne parlai a Hitler. Disgraziatamente seppi la verità soltanto molto tempo dopo. Ne fui colpito in modo orribile ma, ancora una volta, era tardi per intervenire».

Maxwell-Fyfe: «Io credo che lei non ci abbia più pensato... ».

Raeder: «Prego! Ci pensavo sovente, ero indignato... ».

Maxwell-Fyfe: «E questa indignazione si è tradotta in qualche gesto?»

Raeder: «Come dice? Quale gesto?»

L'accusatore inglese si risiede e invita il suo collega russo, il colonnello Pokrovsky, a prendere la parola: «Giusto», conclude Sir David Maxwell-Fyfe, «quale gesto? Lei, Raeder, non ha fatto niente, niente del tutto».

Pokrovsky (a Raeder): «Lei poteva dare le dimissioni. Invece attese, per farlo, il 30 gennaio 1943, decimo anniversario della salita al potere del Partito Nazista. Perché?»

Raeder: «Non era possibile andare da Hitler e rassegnare le dimissioni: le avrebbe ritenute un atto di insubordinazione. D'altra parte io ero troppo soldato per agire così».

da Giuseppe Mayda, *Norimberga 1946-1966*, Longanesi, pp. 199-201.

## La vendetta di Scapa Flow

Le drammatiche fasi dell'affondamento della *Royal Oak* da bordo dell'U-47 di Günther Prien

Durante la giornata immersi al largo delle Orkneys. Emersi la sera del 12-10-39 avvicinatici alla costa per fissare posizione esatta della nave. Dalle 22:00 alle 22:30 gli inglesi sono tanto gentili da accendere tutti i fanali costieri così che posso fissare esattissimamente la posizione.

*13-10-39. Est delle Isole Orkneys.*

Alle 04:37 sommersi in 90 metri d'acqua. Periodo di riposo per l'equipaggio. Alle 16:00 assemblea generale. Dopo colazione, alle 17:00 preparativi per l'attacco a Scapa Flow. Due siluri sono collocati in posizione di caricamento rapido dinanzi ai tubi 1 e 2.

*14-10-39. Ore 00:27.*

È disgustosamente chiaro. L'intera baia è illuminata. Al sud di Cava, non vi è nulla. Mi addentro ancora. A sinistra, riconosco il guardacoste di Hoxa Sound al quale nei prossimi pochi minuti il sommergibile si presenterà come un bersaglio. In tale eventualità tutto sarebbe perduto: al presente a sud di Cava non sono visibili navi, sebbene la visibilità sia estremamente buona.

*Ore 00:55.*

A sud di Cava non vi sono navi: perciò prima di puntare tutto sul successo, debbono essere prese tutte le precauzioni possibili. Pertanto si accosta a sinistra. Procediamo verso nord lungo la costa. Due navi da battaglia sono laggiù all'ancora, e più dentro cacciatorpediniere. Incrociatori non visibili. quindi attacco ai grossi personaggi.

*Ore 01:16.*

Distanza che ci divide, 3000 m. Profondità stimata, metri 7,5. Lancio. Un siluro sulla nave settentrionale, due sulla meridionale. Dopo tre minuti e mezzo buoni, un siluro esplose sulla nave settentrionale: degli altri due siluri nulla si vede.

*Ore 01:21.*

Inversione! Siluro lanciato da poppa: a prua, due tubi vengono caricati: tre siluri lanciati da prua. Dopo tre minuti di tensione, detonazione sulla nave più vicina. Vi è una esplosione fragorosa, un ruggito e un rumore di tuono. Poi colonne di acqua, seguite da colonne di fuoco, e schegge volano in aria. Il porto si risveglia di colpo. I cacciatorpediniere si illuminano, da ogni parte cominciano segnalazioni e, a terra, a 200 metri da me, sulle strade, rombano autoveicoli. Una nave da battaglia è stata affondata, una seconda danneggiata, e gli altri tre siluri sono andati al diavolo. Tutti i tubi sono vuoti. Decido di ritirarmi. [...]

*Ore 02:15.*

Rotta SE per la base. Ho ancora 5 siluri per possibili attacchi contro mercantili.

*Ore 06:30; 57" 58' N – 01" 03' W.*

In immersione, fermo. Il bagliore di Scapa Flow è visibile per lungo tempo. A quanto pare stanno ancora lanciando bombe di profondità.

*15-10-39. Ore 06:00.*

Immersi e fermi a 72 metri. Dalle ore 10:00 in poi, bombe di profondità furono lanciate di quando in quando a distanza da noi. Vennero contate 32 bombe. Così io rimango immobile, immerso, fino a notte. [...]

*Ore 18:23.*

Emersione. Emergendo ci troviamo dinanzi al piroscafo norvegese *Meteor*. Traffico radiotelegrafico del piroscafo erroneamente comunicatomi dal R.T. di bordo: pertanto sparo un colpo a salve molto a proravia del piroscafo che ha già fermato. Il piroscafo è in viaggio per Newcastle-on-Tyne con 238 passeggeri. È lasciato procedere immediatamente. [...]

*16-10-39. Ore 00:72.*

Rotta generale 180°. Immerso sul Dogger Bank. Avvistate 3 mine alla deriva. 54° 58' N, 2° 56' E. Nessuna misura presa data la vicinanza di battelli da pesca. Navigato in immersione durante tutta la giornata. [...]

*17-10-39. Ore 04:04.*

Passato canale 1. Dalle 04:04 alle 04:47 data caccia al battello scorta pescherecci n. 808; fattigli otto volte segnali di riconoscimento: nessuna risposta ricevuta. Questo sciocco non reagì finché non ci servimmo di un segnale Very a una distanza di 500-600 metri. Con tali navi un incidente simile potrebbe avvenire anche nelle nostre acque.

*Ore 11:00.*

Entrati nel porto di Wilhelmshaven III.

Günther Prien

### L'Inghilterra contro le mine

[Dalle memorie di Churchill, «l'incessante battaglia degli ingegni» per dominare i mari](#)

Per dragare una mina magnetica, è necessario creare nelle sue vicinanze un campo magnetico di intensità sufficiente a mettere in azione il congegno di scatto, provocando lo scoppio quando l'ordigno si trova a sicura distanza dal dragamine. Sin dall'inizio del 1939 era stato preparato un progetto di dragamine magnetico: gli esperimenti pratici erano poi stati eseguiti per mezzo di una nave dotata di potenti elettromagneti, capaci di provocare l'esplosione della mina prima di passarle sopra, senza fermarsi. Questo sistema aveva ottenuto qualche successo al principio del 1940, ma non era stato giudicato adatto o sufficientemente sicuro per una applicazione su larga scala.

Intanto si erano studiati diversi apparecchi di dragaggio elettrici da rimorchiarsi a mezzo di naviglio a pescaggio limitato; e si era tentato l'impiego di vari cavi elettromagnetici, portati da aeroplani che volavano a bassa quota; ma questo metodo comportava difficoltà di ordine pratico ed eccessivi rischi per gli apparecchi. Di tutti i metodi sperimentati, quello che venne designato come rastrellatore L.L. si dimostrò il più promettente, e ben presto ogni sforzo venne indirizzato al suo perfezionamento. Il

dispositivo di dragaggio consisteva in lunghi e massicci cavi elettrici, chiamati «code», rimorchiati da una piccola nave che agiva con una o più navi simili. Mediante una potente corrente elettrica che passava attraverso queste code ad intervalli accuratamente calcolati si poteva far scoppiare le mine a sicura distanza a poppa del dragamine.

Nella primavera del 1940 i rastrellatori L.L. entrarono in servizio in numero sempre maggiore. Dopo di che il problema sfociò in una battaglia di ingegnosità tra i progettisti di mine e gli esperti del dragaggio. I tedeschi effettuarono frequenti modifiche alle caratteristiche delle mine, a ciascuna delle quali venne opposta una modifica del meccanismo dei rastrellatori. Sebbene talvolta il nemico ottenesse qualche successo, e per un certo periodo conservasse l'iniziativa, le contromisure finirono invariabilmente per rendere vani i suoi sforzi e, spesso, ci trovammo in grado di prevedere i possibili ulteriori sviluppi, preparando in anticipo le contromisure. Sino al termine della guerra, il rastrellatore L.L. rimase la più efficace misura contro la mina magnetica.

### La mina acustica

Nell'autunno del 1940 il nemico cominciò a fare uso di un nuovo tipo di mina. Era il tipo «acustico», il cui congegno di scatto veniva messo in azione dal rumore delle eliche in moto nell'acqua. Già da molto tempo avevamo previsto questa invenzione, e vi eravamo preparati. La soluzione consisteva nel provvedere il dragamine di mezzi sonori atti per carattere e intensità a provocare a conveniente distanza lo scoppio della mina. Tra i dispositivi studiati, il più efficace risultò quello chiamato «Kango», un martello vibrante posto in una cassetta stagna sotto la chiglia della nave. I risultati pratici dipendevano dall'esatta frequenza delle vibrazioni, e anche questo problema poté venire rapidamente risolto soltanto dopo che si fu ottenuto un esemplare della mina. Ancora una volta la fortuna ci fu propizia: la prima mina acustica fu scoperta nell'ottobre del 1940 e in novembre, sul fondo fangoso del Canale di Bristol ne vennero recuperate due intatte. Dopodiché le opportune contromisure furono prese con grande rapidità.

Ben presto ci si avvide che nella stessa mina venivano impiegati i due dispositivi, acustico e magnetico, il che rendeva l'ordigno sensibile ad ambedue gli stimoli. In aggiunta a ciò, i tedeschi costruirono molti dispositivi anti-dragaggio, destinati a rendere insensibile il congegno di scatto al primo o ai primi impulsi, oppure a mantenerlo inattivo per un certo periodo di tempo dopo che la mina era stata posata. [...] Nonostante tutti questi sforzi dell'ingegno germanico e la dura battuta d'arresto del gennaio 1941, quando una bomba sulla nostra stazione sperimentale sul Solent distrusse molti risultati preziosi, l'incessante battaglia degli ingegni assunse lentamente uno sviluppo a noi favorevole. [...]

### La smagnetizzazione

È noto che tutte le navi costruite in acciaio contengono un magnetismo permanente o indotto. Il campo magnetico risultante può essere tanto forte da far funzionare il congegno di scatto di una mina posta sul fondo marino, e riducendo la forza di questo

campo si può raggiungere una certa protezione. Sebbene non si riuscisse mai ad ottenere una perfetta immunità nelle acque basse, risultò subito evidente che era possibile ottenere condizioni di relativa sicurezza. Le prove preliminari, eseguite a Portsmouth prima della fine del novembre 1939, avevano dimostrato come il magnetismo delle navi potesse venire ridotto avvolgendo orizzontalmente intorno allo scafo cavi elettrici nei quali veniva fatta passare la corrente prodotta dagli stessi impianti di bordo. L'Ammiragliato accettò subito questo criterio; in tal modo si poté offrire ad ogni nave fornita di energia elettrica un certo margine di protezione e, mentre continuavano gli studi per determinare le più precise esigenze agli effetti di una migliore sicurezza, non si perse tempo per effettuare una preparazione su larga scala che dotasse la flotta di questi mezzi di difesa. Lo scopo era quello di mettere in condizione di immunità qualsiasi nave che navigasse in acque profonde oltre 18 metri, mentre i dragamine e le altre piccole unità sarebbero state sicure anche in acque assai meno profonde.

Nuovi e più ampi esperimenti, eseguiti durante il mese di dicembre, dimostrarono che mediante l'impiego di questi cavi si sarebbero poste le navi in condizioni di muoversi con relativa sicurezza in uno specchio d'acqua profondo la metà di quello che sarebbe stato indispensabile senza questa protezione. [...]

da Winston .S. Churchill, *La Seconda Guerra Mondiale*, Mondadori, Milano,  
Vol. I, pp. 765-768.