

Creta: Operazione «Merkur»

L'idea di conquistare Creta dal cielo balenò nella mente di Hitler insieme con la collera per il primo grosso ostacolo che l'alleato Mussolini gli gettava sulla strada: era l'autunno 1940 e l'iniziativa militare italiana in Grecia aveva subito posto a Berlino gravi problemi di strategia generale. Per la Germania, infatti, era essenziale salvaguardare la Romania, con i suoi pozzi petroliferi a Ploesti, sempre più preziosi per il rifornimento di carburante alla macchina militare nazista. A Berlino, quindi, era indispensabile – oltre alla stretta alleanza con Bucarest – la sicurezza che dai Balcani meridionali gli Inglesi non fossero in grado di minacciare – facendo tenaglia con i sovietici che ben presto sarebbero diventati nemici della Germania – il vitale collegamento con la Romania (non va qui dimenticato, in proposito, che il 18 dicembre 1940 Hitler aveva firmato la Direttiva n. 21, l'Operazione «Barbarossa» per l'attacco all'URSS, fissandone la data al 15 maggio 1941, che poi verrà differita di quattro settimane).

Fu dunque proprio in quei giorni – a cavallo tra l'ottobre e il novembre 1940 – che il nome di Creta rimbalzò drammaticamente da Roma a Berlino.

Rendendosi perfettamente conto di che cosa rappresentasse quest'isola – lunga 250 chilometri e larga in media 30, a sud-est del Peloponneso e in acque dominate dalla flotta inglese dell'ammiraglio Cunningham – Hitler reagì con mal trattenuta furia all'improvvisa guerra decisa dagli Italiani contro la Grecia: in un messaggio a Mussolini sosteneva, fra l'altro, che l'alto comando di Roma avrebbe dovuto preoccuparsi, prima di qualsiasi altra mossa militare nei Balcani, di conquistare Creta con una operazione lampo, prima che nell'isola affluissero soldati, aerei e flotte inglesi.

Il supremo Signore della Guerra rimproverava Mussolini di non avere tenuto conto che anche l'aviazione da bombardamento britannica – con base a Creta – sarebbe stata una gravissima minaccia per l'Asse perché avrebbe potuto avere per obiettivo strategico proprio i pozzi di Ploesti. «Non oso neppure pensare alle conseguenze», scriveva Hitler al duce. Ma ormai, con tutte le forze impegnate in Grecia, era tardi per pensare ad un blitz italiano a Creta e inoltre il nostro Esercito era assolutamente impreparato a un tale genere di operazioni. Ancora, nella stessa lettera, il Führer diceva a Mussolini: «Avrei voluto farvi [per l'occupazione di Creta] alcune proposte pratiche, come l'impiego di una divisione di paracadutisti tedeschi e, successivamente, di una divisione di truppe aviotrasportate».

Questo passo della missiva dimostra due cose: anzitutto che la Germania non concedeva all'alleato libertà di iniziativa, temendo di venirne poi coinvolta con gravi conseguenze per la strategia generale dell'Asse; in secondo luogo che, ben valutando le debolezze dell'apparato bellico italiano, prevedeva sempre – almeno per le operazioni più impegnative – l'affiancamento di uomini e mezzi tedeschi (a questo proposito non sarà inutile osservare che l'operazione Creta – chiamata in codice «Merkur» – si realizzò proprio secondo quanto indicato da Hitler nella lettera a

Mussolini, cioè con il contemporaneo impiego di paracadutisti e di reparti aviotrasportati ma fu un'operazione interamente tedesca: l'appoggio da parte italiana fu quasi simbolico, quando ormai la partita era stata vinta dalla Wehrmacht).

«Merkur» rientrava, comunque, nell'azione di conquista delle isole greche indicata nel piano «Marita», cioè l'«a fondo» in Grecia. Proprio nel quadro dei preparativi specifici la Luftwaffe, prima del 26 marzo 1941, aveva trasferito in Bulgaria il distaccamento Süssmann (il cui comandante morirà durante la battaglia di Creta) costituito dal 2° Reggimento paracadutisti rinforzato da artiglieria campale e truppe aviotrasportate. Il loro compito iniziale era la presa dell'isola di Lemno ma gli sviluppi della campagna di Grecia risparmiarono ai paracadutisti di Süssmann questo intervento. Il 26 aprile 1941, tuttavia, il 2° Reggimento – dotato di armi pesanti – scatenò, con brillanti risultati, un'azione contro l'istmo di Corinto, durante la quale fu fatto saltare, mediante una fortunata salva dell'artiglieria nemica, il ponte sul canale, già precedentemente minato (ma nel giro di poche ore i genieri tedeschi ne costruirono uno ausiliario). Contro la perdita di 237 uomini (63 caduti, 158 feriti e 16 dispersi) i paracadutisti di Süssmann catturarono 21 ufficiali inglesi con 900 soldati e 1450 Greci.

In conclusione, dal punto di vista dell'OKW, dopo l'allontanamento forzoso degli Inglesi dal continente, Creta doveva essere conquistata ai fini dell'incontrastato possesso della via marittima Costanza-Corinto-Italia, d'importanza fondamentale per l'Asse, e in rispetto dei tre punti annunciati da Hitler a Warlimont, vice di Jodl: a) completa eliminazione della flotta inglese dall'Egeo; b) sensibile indebolimento della posizione di prestigio della Gran Bretagna nel Mediterraneo orientale; c) una base ideale per attacchi da parte della Luftwaffe contro l'Egitto e il Canale di Suez.

Baia di Suda, una seconda Scapa Flow

Per gli Inglesi Creta era un punto importante del sistema difensivo nel Mediterraneo orientale. Quando il 29 ottobre 1940 (all'indomani dell'attacco italiano in Grecia) due battaglioni britannici erano sbarcati a Creta – primi soldati stranieri dal lontano 1913, a calcare il suolo dell'isola – Churchill, e per lui sir Dill, tenevano già d'occhio proprio la difesa dell'Egitto e del Canale di Suez. Se i Tedeschi, infatti, avessero dovuto occupare Creta avrebbero avuto a disposizione basi aeree più vicine al fronte dell'Africa Settentrionale. Anzi: in quel momento Rommel, nella sua offensiva verso l'Egitto, aveva una grossa spina nel fianco, la città fortificata di Tobruk, che gli impediva di proseguire senza problemi oltre il confine libico-egiziano. Tobruk si trovava in linea d'aria a 350 chilometri da Creta: aerei tedeschi con base nell'isola avrebbero ben presto reso impossibile la vita agli assediati e impedito completamente il flusso dei rifornimenti.

Ecco perché si tentò da parte inglese di difendere accanitamente Creta, attrezzata in pochi mesi, soprattutto nella parte nord-occidentale, con installazioni militari efficientissime. Churchill, che aveva a cuore questo aspetto della guerra nel Mediterraneo anche per i suoi riflessi politici sulla tentennante Turchia, aveva ordinato di trasformare l'isola, specie nella baia di Suda, in «una seconda Scapa Flow», specialmente ad Iraklion, La Canea, il golfo di Mirabella e la cosiddetta penisola di Sitia perché già si paventava (marzo 1941) un'incursione sulla baia di Suda con lanci di paracadutisti sugli aeroporti di Maleme, Rétimo e Iraklion.

L'allarme era giustificato: la notte fra il 26 e il 27 marzo, sei barchini esplosivi dei mezzi d'assalto della Marina italiana, penetrati nella baia di Suda dopo avere superato tre ordini di sbarramento, mandarono a picco l'incrociatore pesante *York*, la petroliera *Pericles* e un piroscafo da carico.

Il 21 aprile 1941, in Grecia, cessano praticamente le ostilità (anche se la resa sarà firmata il 23) e in questo stesso giorno il Middle East Joint Planning Staff esprime un giudizio sulla situazione di Creta secondo il quale una invasione dal cielo verrà compiuta, una volta assicurata un'azione parallela dal mare, tre-quattro settimane dopo l'evacuazione dei contingenti di truppe inglesi dalla Grecia, a partire quindi dal 24 aprile.

L'attacco tedesco, infatti, avviene – come previsto – il 20 maggio. Nell'isola, in quel momento, ci sono 42.500 uomini, di cui 10.300 Greci, 6450 Australiani, 7700 Neozelandesi e circa 18.000 Inglesi, tutti sgomberati dalla Grecia. Sono soldati in non perfette condizioni di equipaggiamento, soprattutto i Greci, perché hanno abbandonato molto del loro materiale bellico sulle spiagge dell'Attica e del Peloponneso al momento della ritirata, in parecchi casi piuttosto affannosa. La difesa contraerea è costituita da 68 cannoni soltanto, tra pesanti e leggeri, che debbono assicurare la copertura da est a ovest per oltre 250 chilometri di costa a nord. Ancora più scarsa la forza aerea: 35 aerei, che il 19 maggio, dopo un pesante bombardamento degli Stuka di von Richthofen, si erano ridotti per il giorno dell'attacco a tre Hawker Hurricane e tre Gloster Gladiator, in tutto sei aerei da caccia e in più, soprattutto i Gladiator, macchine assolutamente inadeguate per affrontare gli aerei tedeschi (e infatti furono immediatamente sgomberati e inviati in Egitto). Nove carri armati infine erano a disposizione di sir Bernard Freyberg, il generale neozelandese al quale il comandante supremo britannico per il Medio Oriente e il fronte egiziano, sir Archibald Wavell, aveva affidato il comando di tutte le forze a Creta.

Il piano tedesco matura nell'aprile 1941. Il 15 di quel mese, al quartier generale del maresciallo Göring sul Semmering, in Austria, il capo supremo della Luftwaffe ascolta con interesse la proposta del comandante della IV Armata aerea, generale Alexander Loehr, di concludere il blitz balcanico con una spettacolare azione su Creta: la prima grande offensiva che si sia mai effettuata durante una guerra, imperniata sul trasporto aereo.

Göring convoca cinque giorni dopo il generale Kurt Student, al quale ha affidato il comando della 11^a Squadra aerea. Student conferma a Göring che l'operazione è possibile, occorre soltanto avere il tempo di spostare uomini e mezzi negli aeroporti della Grecia. Il giorno dopo Student è al quartier generale di Hitler a Mönichkirchen. Quello stesso 21 aprile i Greci si arrendono al maresciallo List e le ostilità cessano nella penisola ellenica.

Hitler non soltanto accoglie subito le proposte di Student, ma sottolinea la necessità di agire al più presto, per non accumulare altro ritardo nella preparazione dell'offensiva a sorpresa contro l'Unione Sovietica. Soltanto il sempre allineato Keitel sembra per una volta non essere del parere del dittatore. Per lui sarebbe preferibile mandare i paracadutisti a Malta, per eliminare l'ostacolo più insidioso nel Mediterraneo centrale, al flusso di rifornimenti dai porti italiani all'Africa Settentrionale.

Gli Olandesi volanti

Ma Hitler pensa a Creta fin dall'autunno precedente, vede l'isola in una posizione strategicamente più importante, perché, prossima anch'essa all'Africa Settentrionale, è idealmente protesa verso il Canale di Suez, alle porte del Medio Oriente. E il Führer è già proiettato verso l'utopica strategia che dovrebbe vedere una immensa tenaglia chiudersi proprio in Medio Oriente con il congiungimento fra le armate ora in Africa Settentrionale e quelle che, travolta la resistenza sovietica con il blitz «Barbarossa», dovrebbero arrivare nella regione mediorientale passando tra il Mar Nero e il Caspio. Ma, a parte le fantasie hitleriane, la conquista di Creta rappresenta indubbiamente, a vantaggio dell'offensiva dell'Asse in Africa Settentrionale, un obiettivo di primaria importanza. Il dittatore, sempre preoccupato del ritardo nel lanciare l'offensiva all'Est, pone soltanto due condizioni: che all'operazione siano sufficienti una divisione di paracadutisti e una di truppe aviotrasportate, tutt'e due inquadrata nella 11ª Squadra aerea; che l'attacco sia lanciato non oltre la metà di maggio.

Student rassicura Hitler sui due punti, ma si rende conto delle obiettive difficoltà logistiche. Le truppe di punta destinate all'invasione di Creta (i paracadutisti) sono di stanza in Germania e devono raggiungere con ogni mezzo (treno e autotrasporti) i punti di ritrovo in Grecia. La flotta degli aerei da trasporto è costituita dai vecchi ma ancora validissimi trimotori Junkers 52, macchine che devono rientrare subito nelle officine in Germania per essere severamente revisionate, per renderle cioè pronte ad affrontare la nuova prova. Sono in tutto 500 Ju.52. Ad essi sarà affidato un triplice compito: trasportare sull'obiettivo i paracadutisti e lanciarli; rimorchiare gli alianti (l'operazione prevede infatti l'uso di questi per un'ampia parte, sulla scorta della riuscita esperienza fatta nel 1940 durante le campagne a Occidente, nell'attacco contro i forti belgi di Eben-Emael); sbarcare sulle piste conquistate dell'isola le truppe aviotrasportate.

E questo sarà uno dei capolavori organizzativi della Seconda Guerra Mondiale. Il 1º maggio la flotta di Ju.52 parte per una serie di officine aeronautiche in Germania, Austria, Cecoslovacchia. Queste sospendono tutti gli altri lavori e si dedicano a ritmo intenso, giorno e notte, alla revisione e alla messa a punto delle «vecchie zie», come gli uomini della Luftwaffe chiamano gli Ju.52. Poi le «vecchie zie» tornano in Grecia; entro il 15 maggio, negli aeroporti intorno ad Atene ne arrivano 493, tutti revisionati, spesso con motori sostituiti, pronti al balzo verso l'isola presidiata dagli uomini di sir Bernard Freyberg.

Maggiori difficoltà incontra lo spostamento dei reparti di paracadutisti e dei loro alianti smontati. Quelli in ferrovia devono fare un ampio giro fino in Romania, per poi scendere verso la Grecia; quelli su automezzi (quattromila, su una interminabile colonna battezzata «gli Olandesi volanti») rimangono bloccati tre giorni sulle montagne della Macedonia. Devono cedere il passo, sugli stretti valichi di Verria e Kosani, alla 2ª Divisione corazzata che, di ritorno dalla campagna greca, va a raggiungere i punti di partenza dell'Operazione «Barbarossa» (e Hitler vuole comunque, come abbiamo visto, che abbiano la precedenza i preparativi in quella direzione).

Un'altra difficoltà è quella di spostare dalla Romania la 22ª Divisione aviotrasportata. L'Esercito sostiene di non avere i mezzi per eseguire lo spostamento. Si decide allora che le truppe aviotrasportate a Creta saranno gli *Alpenjäger* del generale Ringel,

collaudati nell'offensiva di Grecia nello sfondamento della Linea Metaxas, ma del tutto impreparati ad una operazione dall'aria.

Ostacoli di vario genere si frappongono anche al rifornimento di carburante degli aerei. I Tedeschi devono ricorrere ad un complicato sistema di trasporto di botti da duecento litri di carburante travasato al Pireo da navi-cisterna. È un corteo interminabile di autocarri tra il Pireo e gli aeroporti. I 493 Ju.52 dovranno fare tre voli a Creta per trasportarvi i contingenti più importanti di soldati e i tre voli richiedono una quantità enorme di carburante, tre milioni di litri.

Atterraggio sulla roccia

Ultimo grave (e imprevisto) ostacolo per il carburante: la nave cisterna italiana che deve portare la benzina per le «vecchie zie» è bloccata al Canale di Corinto, ostruito dai relitti di un ponte fatto saltare nell'ultima fase delle operazioni in Grecia. Altri tre giorni, fino al 17 maggio, sono necessari ai genieri tedeschi per aprire un varco alla nave italiana.

Ma il problema più complesso, alla partenza e all'arrivo negli aeroporti greci, è costituito dalle piste sabbiose. Ogni aereo che decolla o atterra solleva una tale nube di polvere da rendere assolutamente impossibile la manovra per almeno 17 minuti all'aereo che segue. È un inconveniente che, durante i dieci giorni dell'operazione «Merkur», nella spola affannosa tra gli aeroporti greci e l'isola, avrà conseguenze drammatiche, con atterraggi disastrosi, collisioni, aerei distrutti. Condizioni infernali che metteranno a durissima prova i nervi dei piloti.

È l'alba del 20 maggio 1941. Superate le ultime difficoltà che hanno ancora fatto rinviare l'attacco (già fissato al 18) comincia il martellamento della parte nord-occidentale di Creta: ondate di bombardieri Dornier 17, Heinkel 111 e Junkers 87 Stuka devastano la zona intorno al villaggio di Maleme, in prossimità dell'aeroporto fissato per l'atterraggio degli alianti prima e successivamente degli Ju.52, e cercano di neutralizzare le difese britanniche site su una collinetta, Quota 107, che domina l'aeroporto.

Freyberg si aspetta l'attacco a Maleme, come a Retimno e nella zona di Candia, più a est. È tutto previsto perché il servizio segreto britannico è venuto a conoscenza dei piani tedeschi, dei tre punti precisi in cui l'attacco si svolgerà.

Il bombardamento cessa. Sono le sette e un quarto. Il silenzio ora è rotto soltanto da lunghi e sottili sibili nel cielo: sono gli alianti che, sganciati in quota e a distanza dall'isola, stanno planando nella valle del Tavronide, sotto la quota 107. Atterrano pesantemente, molti si sfasciano urtando contro imprevisti speroni di roccia: sono gli inconvenienti, spesso fatali, dell'uso degli alianti; i Tedeschi li conoscono bene per averli sperimentati duramente, eppure con successo, nell'attacco a Eben-Emael.

Ma ora l'inconveniente più grave è che molti alianti arrivano troppo in quota sull'obiettivo, individuano soltanto all'ultimo momento il letto secco del Tavronide, vicino all'aeroporto di Maleme, sono disturbati dal sole basso e dalla bruma del mattino. Quasi tutta l'ondata dei 72 alianti deve compiere picchiate improvvise, pericolose virate per non mancare vistosamente il punto d'atterraggio fissato dall'operazione. Il risultato finale è comunque una situazione critica per i Tedeschi.

Seicento uomini dal cielo

I contatti a terra tra i gruppi sbarcati è molto difficile, perché piuttosto lontani i punti d'atterraggio tra i velivoli. La fase di raggruppamento dei paracadutisti mette subito in difficoltà gli attaccanti. Poi i Tedeschi superano il momento critico, si raggruppano e agli ordini del maggiore Koch si gettano all'assalto della Quota 107. Non sanno che gli Inglesi conoscono il piano d'attacco, e finiscono sotto un fuoco violentissimo. Koch cade tra i primi, la sorpresa è completamente mancata.

Ma la situazione si rovescia ancora una volta, perché un'altra compagnia di paracadutisti tedeschi ha più fortuna, riesce ad espugnare gran parte delle batterie contraeree e quando sopraggiunge l'ondata degli Ju.52 che, anziché rimorchiare alianti, sorvola la costa ad un'altezza massima di 120 metri e lancia altre compagnie di paracadutisti, la contraerea non spara perché è stata messa fuori combattimento.

Centinaia di ombrelli scendono ad occidente e ad oriente di Maleme; poi il raggruppamento a terra, l'attacco verso l'aeroporto. Ora è quello l'obiettivo immediato, perché il giorno dopo altri Ju.52 avranno bisogno della pista, per scaricare il materiale bellico necessario a consolidare la testa di ponte.

Intanto però altri paracadutisti che stanno scendendo finiscono in bocca al nemico, a decine sono falciati dalle armi automatiche a pochi metri da terra, altri sono abbattuti prima di essersi orientati in un terreno accidentato che non conoscono, che è comunque diverso da quanto prevedevano i piani; soprattutto è un terreno accanitamente difeso da un nemico che conosce le intenzioni degli attaccanti. Anche il generale Meindl è ferito mentre cerca di radunare i suoi uomini sotto il fuoco delle postazioni di mitragliatrici.

In questa fase le perdite dei Tedeschi sono gravissime. Basta a dare un'idea il diario di guerra del 3° Battaglione del Reggimento d'assalto, stilato dopo la battaglia: «Il grosso del 3° Battaglione venne annientato dopo un'eroica resistenza. Dei seicento paracadutisti quasi quattrocento vennero colpiti a morte, tra essi anche il loro comandante, maggiore Scherber».

I superstiti si raggruppano, sferrano un attacco alla disperata in direzione dell'aeroporto, ma sono bloccati dalla tenace resistenza dei Neozelandesi.

Un altro rovescio è subito fin dalla partenza (da Eleusi, presso Atene) dal gruppo cui è assegnata l'occupazione di Canea, più a oriente, alla base della penisola di Akroterion, che divide la zona del primo sbarco dalla baia di Suda. Il comando di questo reparto è affidato al generale Wilhelm Süssmann, che è imbarcato su un aliante. Il vortice provocato dal passaggio a sorpasso di un Heinkel 111 spezza il cavo, l'aliante s'impenna, perde le ali e precipita schiantandosi contro le rocce dell'isolotto di Egina. Süssmann, uno degli uomini più validi dello Stato Maggiore dell'operazione, conclude tragicamente, prima ancora di entrare in azione, l'avventura di Creta.

Nelle basi greche si ignora quasi del tutto il dramma delle prime ore. I piloti degli Ju.52 che tornano senza avere subito perdite annunciano che i lanci di paracadutisti sono riusciti. Dalla zona di operazioni non ci sono notizie e la cosa viene interpretata nel senso che tutto sta andando secondo quanto prestabilito. In realtà non arrivano comunicazioni perché tutti gli apparecchi radio sono andati distrutti nei disastrosi atterraggi degli alianti e soltanto ore dopo sarà captato qualche debole segnale da una radio fortunatamente riparata.

La porta dell'inferno

Così la mattina del 20 passa tra alterne vicende. Al quartier generale di Student c'è molto nervosismo. Lo stesso Student è in dubbio se far partire le ondate successive che, nel pomeriggio, devono scendere a Retimno e a Candia. Il debole segnale della radio è diventato intelligibile, parla di «carri armati inglesi che attaccano ininterrottamente da Maleme, passando per l'aeroporto e per il letto del fiume... ». Poi la decisione è presa, gli Ju.52 partono, e questa seconda fase della giornata è ancora più caotica: non vengono rispettate, per vari motivi tecnici, le «tabelle di volo», i lanci dei paracadutisti nelle zone di Retimno e di Candia avvengono senza il necessario coordinamento, i reparti scendono a piccoli gruppi che nella maggior parte dei casi sono subito annientati dai difensori.

Verso sera la situazione per i Tedeschi sembra per tanti versi irrimediabilmente compromessa. Ma il comandante di Creta, Freyberg, non esulta, soprattutto non crede che i Tedeschi rinunceranno, malgrado le dure perdite del primo giorno; e si rende conto che per i difensori diventerà molto arduo sopportare ancora i massicci bombardamenti della Luftwaffe.

«È stata una giornata molto dura», telegrafa la sera del 20 a Wavell, «siamo stati sottoposti a violenti attacchi; fino a questo momento, io credo, conserviamo ancora gli aeroporti di Rétimo, Iraklion e Maleme, e le due baie. Ma il margine che ancora abbiamo per tenere le posizioni è esiguo. Non sarebbe corretto da parte mia se tracciassi un quadro ottimistico della situazione. La battaglia è stata pesante, abbiamo ucciso molti Tedeschi. Le comunicazioni sono difficilissime. Gli attacchi aerei su Canea sono stati duri. Ognuno è conscio del fatto che qui si gioca una partita decisiva, e combatteremo fino in fondo».

E proprio la sera del 20, dopo una giornata così caotica, i Tedeschi ottengono il primo successo. Con un ultimo, disperato attacco, due reparti comandati da un tenente e dall'ufficiale medico del Reggimento d'assalto riescono a impadronirsi della Quota 107, che domina l'aeroporto di Maleme. Ci riescono battendosi con pistole e bombe a mano. L'ufficiale medico, dottor Neumann, dirà poi: «I Neozelandesi, per nostra fortuna, non contrattaccarono. In mancanza di munizioni avremmo dovuto difenderci con pietre e temperini».

Il 21 mattina gli Ju.52 atterrano sul campo a ovest di Maleme. Ormai un passo importante è compiuto, anche se le truppe di Freyberg sferrano ancora controffensive, anche se il campo di Maleme, tuttora sotto il fuoco dell'artiglieria inglese, non offre certo un atterraggio di tutto riposo. Dirà il generale Ringel, comandante degli *Alpenjäger* che sbarcano dalle «vecchie zie» nel pomeriggio: «Maleme è stata la porta dell'inferno». Le truppe di montagna hanno appena il tempo di lasciare i loro aerei che subito devono impegnarsi in duri combattimenti. Ma il sacrificio dei paracadutisti, il 20 maggio, la loro tenacia nel mantenere le poche, labili posizioni hanno sortito il loro effetto. Student al quartier generale intuisce la situazione e decide di puntare tutte le sue carte sulla testa di ponte di Maleme. I fatti dei giorni seguenti gli daranno ragione, la testa di ponte si allarga, continuamente rifornita dalla spola degli Ju.52.

Dalle coste greche, a questo punto, è dato l'ordine di partenza a una flotta eterogenea di una settantina di imbarcazioni di piccolo tonnellaggio (per lo più pescherecci

requisiti), con rotta su Creta. Sono imbarcazioni cariche di soldati, e di mezzi, è la parte navale dell'Operazione «Merkur». Il comando tedesco prende questa decisione convinto che la flotta di Cunningham, finora assente dal teatro della battaglia perché troppo esposta agli attacchi della Luftwaffe, non interverrà.

Nella notte tra il 21 e il 22 maggio, invece, Cunningham manda due grosse squadre, composta ognuna di sette incrociatori scortati da cacciatorpediniere, nel mare a nord di Creta. La flotta di pescherecci, sorpresa dall'improvviso comparire delle navi inglesi batte precipitosamente in ritirata, non senza subire pesanti perdite. All'alba del 22 le navi destinate al rifornimento della testa di ponte a Creta raggiungono in disordine l'isola di Milo. Gli Inglesi pensano di avere annientato almeno quattromila uomini, a conti fatti i Tedeschi dichiarano dispersi meno di 300 uomini; gli altri naufraghi, abbarbicati ai relitti, sono stati salvati dai natanti sfuggiti ai colpi delle navi inglesi, e da alcune torpediniere italiane di scorta, tra le quali si distingue la *Sagittario*.

Ma ora le navi inglesi debbono subire la reazione dell'aviazione tedesca. Fin dal tardo pomeriggio del 21 von Richthofen, avuto sentore dei movimenti della flotta inglese, ha fatto preparare tutti i bombardieri disponibili nei campi greci, compresi i caccia Messerschmitt 109 B, attrezzati a cacciabombardieri con una bomba da 250 chilogrammi. E per tutto il 22 il carosello degli Stuka, dei Do.17, degli Ju.88, degli He.111 e dei Me.109 non concede un attimo di tregua alla flotta di sir Andrew Cunningham.

La vittoria di Pirro

La conclusione della battaglia è pesante per gli Inglesi: due incrociatori (il *Gloucester* e il *Fiji*) e quattro cacciatorpediniere affondati. Gravemente danneggiate la corazzata *Warspite* e la portaerei *Formidable*, intervenute in un secondo tempo. Da quel momento Cunningham, conscio del fatto che una flotta è troppo vulnerabile quando il nemico ha la padronanza assoluta del cielo, non rischierà più azioni a nord dell'isola e si accontenterà di evacuare il maggior numero possibile di uomini dall'isola, quando Freyberg, autorizzato da Wavell, farà affluire tutte le truppe in grado di spostarsi verso le piccole baie della costa meridionale, cioè il 27 maggio. Quindicimila uomini circa s'imbarcano per l'Egitto, cinquemila circa si arrendono ai Tedeschi. Gli altri sono rimasti uccisi o raggiungono le montagne al centro dell'isola dove cercheranno nascondigli presso i contadini e i pastori, provocando poi feroci azioni di rappresaglia da parte tedesca.

Il bilancio delle perdite per i Tedeschi (su seimila paracadutisti e due reggimenti di truppe di montagna) è di circa 3700 uomini uccisi e 2500 feriti tra i reparti migliori della Wehrmacht; 271 aerei da trasporto distrutti, 180 tra caccia e bombardieri abbattuti. Churchill, nella sua *Storia della Seconda Guerra Mondiale* parlerà di una «vittoria di Pirro» dei Tedeschi. Ma il 27 maggio, quando già Freyberg ha deciso di ripiegare a sud e di abbandonare la partita, autorizzato da Wavell, lo stesso premier inglese mostra quanto giudichi necessario evitare la caduta di Creta, scongiurare la vittoria tedesca, per quanto «pyrrhic victory» essa sia. A Freyberg Churchill telegrafa ancora: «La vostra gloriosa difesa suscita ammirazione in tutto il mondo. Vi stiamo inviando tutto l'aiuto possibile». E a Wavell: «La vittoria a Creta è indispensabile in questo momento cruciale della guerra».

Il 1° giugno 1941 la prima grande invasione dall'aria nella storia militare è un fatto compiuto. Nessuno, neppure Student, neppure Loehr, che erano all'origine dei piani di attacco, e tanto meno i comandanti supremi inglesi (se si esclude forse lo stesso Freyberg) credevano che fosse possibile vincere senza una parallela operazione navale di rinforzo. La flotta di naviglio leggero, in parte distrutta, in parte ricacciata verso le coste greche dalle navi di Cunningham, doveva avere un ruolo determinante nell'operazione.

Quanto all'uso di truppe d'assalto trasportate con alianti questo primo esperimento in massa sarà abbandonato dai Tedeschi, ma sarà seguito, anche se con gli stessi retroscena, nel 1944 dagli Alleati in Normandia.

Documenti e testimonianze

Siegfried Westphal

Celle è una cittadina poco distante da Hannover. Le case sono del Quattro e del Cinquecento, il soffitto è bianco di intonaco, le travi di legno nero lucide di vernice. Molti alberi attorno, e anche un piccolo fiume. I cannoni non l'hanno toccata e neppure la speculazione edilizia. Sembra immobile nel tempo.

Siegfried Westphal abita nei sobborghi. È in pensione, legge, si occupa del giardino; il passato rivive in una vetrinetta dove sono conservate le decorazioni. Ce n'è anche una italiana.

È stato con Rommel in Libia, accanto a Kesselring durante la lunga campagna italiana, dalla Calabria ad Anzio, su su verso gli Appennini, e poi, quando ormai si delineava la fine, sul Fronte Occidentale.

Fu il più giovane generale tedesco, ma non era un fanatico; neppure dopo ha avuto guai, lo hanno sempre rispettato,

Parla con grande libertà, senza infatuazioni.

«E vero che Hitler era un grande stratega?»

«No, non credo, Hitler fu un uomo straordinariamente dotato, un demone, un ossesso; per lui esisteva solo tutto o niente. Non conosceva vie di mezzo. In campo militare non era senza qualità, questo lo devo ammettere, ma troppo ostinato, troppo impetuoso. E per questa ragione accaddero cose mai avvenute nella nostra storia; perdemmo interi gruppi di armate. Ricordo la VI di Stalingrado; fu uno spaventoso errore lasciarla lì perché non era possibile rifornirla o liberarla. Ricordo i reggimenti che lasciammo in Africa, li dovemmo abbandonare in blocco, benché già nel novembre del 1942 avessimo raccomandato di evacuare le truppe, rinunciando al materiale. Quei soldati erano necessari per la difesa dell'Italia. Perdemmo poi altre grandi unità; è terribile pensarci. Tutto ciò si deve alla ostinatezza di Hitler. E quindi non posso dire che fu un grande condottiero»

«Qual era l'atteggiamento dei generali nei confronti del Führer?»

«Non si può parlarne come di una comunità, di una classe, perché erano distribuiti sui vari fronti: ad Ovest, in Danimarca, in Norvegia, in Finlandia, in Lapponia, al Fronte Orientale, in Italia, in Africa. Non avevano mai la possibilità di incontrarsi. Non si trattava di un corpo omogeneo, anche perché erano troppi. La maggior parte si dimostravano persone avvedute, che però non potevano fare niente da sole. Inoltre erano abituati a obbedire e non era mai successo che quell'incarico fosse andato a un criminale»

«Come giudicò Hitler allora, e come lo giudica oggi?»

«Non c'è tanta differenza tra la mia opinione di ieri e di adesso. È molto facile dire che avevo un'avversione per lui, ma era proprio così. Dato che queste cose di solito sono reciproche, anche lui non mi poteva soffrire. Ma non c'è dubbio che era un individuo molto dotato. Ed io non ho mai sognato la sconfitta tedesca. Questo glielo spiegai anche, una volta. Nel 1944, quando ero capo di Stato Maggiore del Fronte

Occidentale, mi disse che gli alti ufficiali erano tutti contro di lui e che auspicavano il crollo. Io risposi: “No, non è così. Nessun soldato può desiderare la disfatta del suo Esercito”»

«Quali sbagli commise la Germania in guerra?»

«Prima di tutto non si sarebbe dovuto entrare in quel conflitto.

Se Hitler avesse avuto più pazienza, entro la fine del 1939 i Polacchi avrebbero sicuramente accettato le nostre richieste territoriali, cioè almeno un collegamento stradale internazionale dal Reich alla Prussia orientale; avremmo avuto Danzica e forse anche una gran parte della provincia di Poznan. Non era perciò necessario buttarsi nell'avventura. I Francesi dissero allora: “Solo Danzica?”. Mentre se lo chiedevano, l'irreparabile era già avvenuto. Hitler credeva che l'Inghilterra e la Francia avrebbero a lungo andare accettato anche queste annessioni, che erano cominciate con l'Austria, la regione dei Sudeti, la Cecoslovacchia. Sottovalutava l'avversario: un grosso abbaglio. Avevamo imparato allo Stato Maggiore che dal nemico ci si deve aspettare, presuppone, solo azioni conseguenti»

«Qualcuno afferma che era diabolico, altri un grand'uomo. Cosa ne dice?»

«Credo non si possa definire con poche parole. Si è già scritto tanto su di lui, che mi riesce faticoso esprimere un parere. Posso soltanto riferire le mie impressioni. Possedeva grandissime qualità, ma non aveva alcun senso morale. La vita di un uomo non contava nulla per lui. Per esempio, quando Rommel gli propose, nel novembre del 1942, di lasciare l'Africa, disse: “Le do mille fucili”. Mille fucili per le 164 divisioni che più tardi dovetti comandare. E quando Rommel obiettò che i fucili non servivano nel deserto, ma occorrevo dei carri armati, allora rispose: “Soldati senza armi non mi interessano, che muoiano pure”. Da questa affermazione ci si può rendere conto del suo atteggiamento. [...] L'avversione maggiore la nutrì contro la Wehrmacht che perse tre milioni e mezzo di soldati, Negli ultimi tempi, come ho letto recentemente, Hitler usava l'espressione “il cosiddetto esercito”. Egli odiò più di tutti i generali e gli ufficiali di Stato Maggiore. E la Germania ha perso parecchie centinaia di generali in combattimento; nessun'altra nazione ha fatto tanti sacrifici nell'ambito dei comandanti. Da questo si vede quanto era ingiusto, ostinato e rigido. L'ultima volta, il 6 marzo, gli riferii sulla situazione nell'Ovest: fu una conversazione molto spiacevole che durò cinque o sei ore, e dopo chiesi al generale Jodl se avevo convinto Hitler. Mi rispose: “Be', forse lo ha persuaso, però fino a quando?”. Questo avveniva verso le otto di sera. A mezzanotte, nella successiva riunione, aveva infatti già ripreso la vecchia posizione come se niente fosse accaduto nel frattempo. Mi ha anche mandato dietro della gente che doveva indurmi a dei giudizi imprudenti, e, a Norimberga, il capo di Stato Maggiore dell'aviazione mi riferì che Hitler aveva chiesto spesso nelle ultime settimane: “Ma non c'è nessuno che fa fuori questo Westphal?”. Be', lo dico soltanto per inciso. Dopotutto, grazie a Dio, sono sopravvissuto».

Una volta, abbandonandosi alla confidenza, Westphal disse: «In guerra la colpa è sempre di chi perde. Quando si combatte per tanti anni, è facile sbagliare. Un modo per cercare di spiegare, assolvere non si può, certe oscure pagine del Terzo Reich. Un vero soldato vorrebbe sempre avere l'uniforme pulita.

Enzo Biagi

Creta: posizione strategica nel Mediterraneo

Fin dall'inizio della guerra gli Inglesi avevano capito l'importanza strategica di Creta, una delle più grandi isole del Mediterraneo. Churchill, però, non aveva ritenuto opportuno difenderla in modo eccessivo, convinto che la presenza delle unità navali britanniche bastasse a scongiurare ogni tentativo di invasione. Creta, tuttavia, era destinata ad essere teatro di uno dei maggiori scontri tra l'Aviazione tedesca e la Marina britannica durante la guerra. Questa grande isola che controlla tutti i traffici del Mar Egeo, costituisce infatti l'unione ideale fra la Sicilia e la Siria e rappresenta un «bastione di fiancheggiamento» per un esercito in marcia dal deserto occidentale verso la foce del Nilo.

Creta, a nord-ovest, si allunga verso il Peloponneso che non dista, tra Capo Spada e Capo Malea, più di 100 km; verso nord, dà accesso al vero e proprio Egeo. A 150 km a nord-est dell'isola si trova Rodi con l'arcipelago del Dodecaneso, più in là c'è la Turchia. Verso sud, a circa 350 km, c'è la costa cirenaica, tra Tobruk e Sollum, e a 550 km il delta del Nilo. La topografia dell'isola non soltanto condiziona l'apparato difensivo inglese, ma determinerà momenti particolari della battaglia di Creta. In generale, è la costa settentrionale che offre i migliori approdi: la baia di Suda, Rétimo, Iraklion, che però sono caratterizzate da limitate capacità di traffico in rapporto alle esigenze dell'isola. La baia di Suda, a nord, protetta dalla penisola di Akrotiri, è il maggiore porto dell'isola e lì si rifugiavano le navi da guerra anche di grosso tonnellaggio.

Dall'altopiano di Akrotiri, a circa 500 metri sul livello del mare, il caposaldo marittimo può essere dominato e facilmente difeso. Vanno anche ricordati, poiché nello svolgimento della guerra furono molto importanti, i centri di pesca di Sfakia, Tymbakion e Ierapetra. Poiché durante il conflitto vennero a mancare i porti e gli approdi, le truppe erano rifornite a settentrione con il pericolo di facili incursioni aeree.

In questi porti settentrionali, nel 1941, vi erano in costruzione aeroporti di cui Greci e Inglesi avevano iniziato la realizzazione solo dopo l'inizio delle operazioni nei Balcani (ottobre 1940) e che quindi potevano, casomai, definirsi campi di atterraggio. Il più efficiente di tutti era quello di Iraklion, adatto per ogni tipo di aereo; Maleme, a 17 km ad ovest della capitale, era ancora in costruzione e poteva essere solo utilizzato da aerei da caccia; in ordine di efficienza veniva poi Retimnon.

Questi aeroporti costituiscono un punto focale della battaglia di Creta. La loro totale insufficienza rallenta in modo determinante l'azione aerea difensiva anche se bisogna tenere conto che gli Inglesi mancavano di aerei. Non migliore è il resto della situazione. Gli aeroporti non permettono un concreto appoggio aereo e l'insufficienza dei porti un celere sbarco di truppe: così le linee di traffico insufficienti a loro volta, influiscono sulle destinazioni degli sbarchi e quindi, direttamente, sullo svolgimento della battaglia. Il fatto che aeroporti, strade e porti fossero tutti a nord pesa non solo sul concentramento preciso delle forze aeree tedesche, ma anche sul comportamento dei difensori, i quali si racchiudevano in piccoli settori a breve distanza dalla costa.

La rete stradale è talmente ridotta da poter essere facilmente controllata dall'aria. A causa di questa situazione le forze difensive si frazionano in più settori rendendo impossibile la determinazione di un preciso punto-chiave delle operazioni. Così i diversi settori sono facilmente isolati l'uno dall'altro.

Una sola strada congiunge l'est all'ovest dell'isola e su di essa, a considerevole distanza tra loro, sono situati i punti nevralgici della difesa: Maleme, la baia di Suda, Rétimo, Iraklion.

Manca anche una rete di arterie minori (parallele alla principale) che possa assorbire un po' di traffico. Le vie che si dirigono a meridione dell'isola hanno un pessimo fondo e non sono collegate tra loro. Di queste strade quella che arriva a Sfakia assumerà un decisivo significato per la conclusione della battaglia. Le linee ferroviarie (tre) non sono di alcuna utilità ai fini difensivi. Anche le comunicazioni non appaiono eccezionali; però ogni paese dispone di un telefono. Questo fatto si rivela a favore degli Inglesi evacuati dalla Grecia e che sono praticamente senza equipaggiamento. A facilitare le azioni aeree, in quei mesi di aprile e maggio 1941, è il clima estivo, con cielo limpido. Inoltre i difensori sono favoriti dalla vegetazione dell'isola, tipica del Mediterraneo, che rende difficile la ricognizione aerea e quindi l'individuazione da parte del nemico.

Il territorio tra Maleme e La Canea, luogo dove avvengono i primi scontri, è costituito da un sistema collinare che si spinge fino al mare con profonde gole ed estese valli. Questo terreno favorisce una rapida ritirata e Creta, quindi, si presenta come un'isola inaccessibile dal mare e dal cielo da tutti i lati, salvo che da nord. Proprio a nord, a Maleme e a La Canea attaccheranno i primi contingenti tedeschi di paracadutisti.

Francesco Metrangolo

I Fallschirmjäger

Le truppe aerotrasportate tedesche (Fallschirmjäger) nascono nel 1935, quando 600 volontari del Reggimento «General Göring» della Luftwaffe formano un primo battaglione di paracadutisti.

Nel 1938 il battaglione viene separato dal reggimento d'origine e dà vita al 1° Reggimento paracadutisti, 1° Battaglione. Parallelamente Göring crea una «sua» unità, la *Fallschirm Infanterie Kompanie* che nel 1939 va a costituire il 2° Battaglione del 1° Reggimento paracadutisti, che a sua volta confluisce nella 7^a *Flieger Division* della Luftwaffe, e viene posto al comando del generale Kurt Student.

A differenza degli altri belligeranti, in Germania, la specialità dei paracadutisti appartiene all'aeronautica e non alle forze terrestri. Nel corso del 1939 ha luogo la fase di formazione e di addestramento dei parà tedeschi, durante la quale vengono elaborati i metodi di lancio e le tattiche di combattimento. Tipiche, fra queste, la demolizione di opere di fortificazione (come avviene a Eben-Emael, che costituisce un esempio classico nel suo genere), la neutralizzazione delle linee di comunicazione

e la cattura della maggiore quantità possibile di armi nemiche. All'inizio, il parà tedesco si lancia con un armamento individualmente sorprendentemente limitato: una pistola Luger calibro 9 mm e alcune granate «a manico». Le armi automatiche leggere (Machine Pistole MP.38) sono distribuite una ogni quattro uomini. Tutte le altre armi leggere (fucili Mauser K.98, mitra MP.38 e fucili mitragliatori MG-34) vengono lanciate a parte in appositi contenitori. Questi limiti operativi sono poi superati nelle prime esperienze belliche. Nel corso del 1940 viene messo a punto il primo pezzo di artiglieria aviolanciabile: è un cannone da 75 mm (LG40), che viene paracadutato in due sezioni separate. Nel 1943 comparirà anche un pezzo da 105 mm. Nel corso della guerra vengono poi distribuiti mortai da 81 mm e i moderni fucili mitragliatori FG-42.

I mezzi aerei

Gli aeroplani impiegati dalle truppe aerotrasportate tedesche sono il trimotore da trasporto Junkers Ju.52 e l'aliante FS-230. Il primo è il classico aereo da trasporto della Wehrmacht. Il velivolo (il cui primo volo risale all'ottobre del 1930) è l'erede di tutta una famiglia di monoplani da trasporto sviluppati dalla Junkers durante gli anni Venti, caratterizzati da linee aerodinamiche grossolane, ma da una robustezza eccezionale. Negli anni che vanno dal 1931 al 1934, il trimotore della Junkers è destinato al mercato civile: viene infatti impiegato dalle linee aeree di Finlandia, Norvegia, Svezia, Brasile oltre che dalla Deutsche Lufthansa. Nel 1934 appare la versione Ju.52/3mg3e da bombardamento che non verrà mai effettivamente impiegata come tale perché la neonata Luftwaffe conta già di equipaggiarsi di veri bombardieri (gli He.111 e i Do.17, che arriveranno sul 1936-37). Appaiono poi le versioni da trasporto (dallo Ju.52/3mg4e in poi) che vedranno un incremento progressivo delle capacità di autodifesa del velivolo. Lo Ju.52 si rivelerà per tutta la guerra un aereo estremamente sicuro e di piena affidabilità, tanto da meritarsi appellativi familiari quali *Tante Ju* (Zia Ju) o *Anna di ferro*. Dopo il suo debutto nella Guerra di Spagna il trimotore verrà impiegato nella Seconda Guerra Mondiale, praticamente su tutti i fronti. Se vi è stato un compito nel quale lo Ju.52 si è distinto particolarmente è stato proprio quello del lancio di paracadutisti, dalle operazioni in Norvegia a quelle sul Belgio e sull'Olanda, all'Operazione «Mercur» su Creta. L'ultima azione di un certo rilievo degli Ju.52 è stata il lancio di un reparto di parà nel disperato tentativo di spezzare l'assedio dell'Armata Rossa attorno a Breslavia, nel gennaio 1945. Il DFS-230. È Ernst Udet, uno dei «padri» della Luftwaffe, a credere all'utilità dell'aliante da trasporto in una moderna forza aerea. Una sua visita alla Deutsches Forschungsinstitut Segelflugzeug (una fabbrica di alianti sportivi) è all'origine nel 1933 dell'ordinazione da parte della Luftwaffe di un prototipo di aliante militare da trasporto. Il velivolo, di dimensioni relativamente contenute e in grado di portare 10 paracadutisti, è felicemente collaudato nel 1937 da Hanna Reitsch, la famosa pilota collaudatrice. Il DFS-230 vola al traino dei trimotori Ju.52, e una sua versione (la F-1) viene dotata di razzi frenanti applicati al muso che consentono una corsa d'atterraggio di soli 30 metri.

Alla vigilia dell'attacco in Occidente, sono in servizio 45 alianti di questo tipo, che prendono parte all'azione sul forte belga di Eben-Emael. Il DFS-230 è poi protagonista delle operazioni per la conquista di Creta, di azioni di comando in

Nord Africa, e della liberazione di Mussolini al Gran Sasso, nel 1943, ad opera degli uomini di Otto Skorzeny.

Hermann Göring, maresciallo del Reich

Hermann Wilhelm Göring, maresciallo del Reich e numero due del nazismo, nasce a Rosenheim, in Baviera, il 12 gennaio 1893. Morirà, cinquantaduenne, nel carcere di Norimberga, togliendosi la vita col veleno la sera del 15 ottobre 1946: due settimane prima un tribunale militare internazionale lo aveva condannato alla pena capitale, per impiccagione, sotto le accuse di avere compiuto – quale dirigente politico e militare della Germania hitleriana – crimini di guerra e delitti contro la pace e l'umanità.

Figlio dell'ex ufficiale di cavalleria Ernst Göring, a vent'anni Hermann è cadetto a Karlsruhe e poi a Lichterfelde. Scoppiata la Grande Guerra e arruolato col grado di tenente nel 112° Reggimento fanteria del principe Guglielmo, l'anno dopo (1915) ottiene il brevetto di pilota della caccia, entra nella leggendaria squadriglia del capitano barone Manfred von Richthofen, detto il «barone rosso», abbatte venticinque aerei nemici ed è insignito della decorazione più ambita nelle forze armate guglielmine, la «Pour le Mérite».

Tornato a Monaco nel 1919 (e il suo nome compare già allora nella lista dei criminali di guerra presentata invano dagli Alleati occidentali alla Germania) Göring si trova disoccupato ed emigra, prima in Danimarca e poi in Svezia, per compiere dimostrazioni aeree. Là conosce Carin Fock, la bella moglie trentaduenne del barone Nils von Kantzow (che sposerà nel 1922) ma ben presto rientra in Germania a completare gli studi: è sui banchi della facoltà di scienze politiche a Monaco di Baviera che conosce Rudolf Hess, anche lui un ex ufficiale di fanteria diventato aviatore.

Nazionalista fanatico, nemico della Repubblica di Weimar, ribelle duro e violento, Hermann Göring aderisce al Partito Nazionalsocialista di Hitler ed è accanto al Führer, nel novembre 1923, durante il fallito *putsch* della birreria: ferito a una coscia e all'inguine (quest'ultima lesione non guarirà mai completamente e le sofferenze lo indurranno all'uso degli stupefacenti) riesce a sottrarsi all'arresto e ripara in Italia assieme alla moglie Carin. Passa quasi un decennio e il giovane Hermann (rimasto nel frattempo vedovo) si tuffa ancora nella politica attiva: Hitler ha fatto carriera, il suo è diventato il secondo partito della Germania e a Berlino Göring, accolto a braccia aperte, ha l'incarico di capo della Gestapo di Prussia ed è nominato, il 30 agosto 1932, presidente del Reichstag.

Sposato in seconde nozze all'attrice Emmy Sonnemann, dalla quale avrà una bimba, Göring raggiunge il culmine della potenza nel 1938: è l'autore delle ordinanze contro gli Ebrei (poi codificate dalle leggi di Norimberga), il creatore della Luftwaffe, l'organizzatore della Legione Condor che combatte in Spagna, il capo del Piano economico del Reich (al posto di Schacht) e il presidente della Hermann Göringwerke, il più gigantesco complesso monopolistico d'Europa.

Con lo scoppio della Seconda Guerra Mondiale Göring è anche il dittatore assoluto dell'economia tedesca, Hitler lo nomina maresciallo del Reich e lo designa suo successore alla carica di capo dello stato. Ma col primo anno del conflitto comincia anche il declino. Nel 1940, a Dunkerque, la Luftwaffe di Göring non riesce ad annientare il corpo di spedizione inglese; nell'inverno 1942 non sarà neppure in grado di rifornire via aerea i 300.000 uomini di Paulus accerchiati a Stalingrado e all'inizio del 1943 la caccia tedesca non potrà impedire alla RAF di bombardare in pieno giorno qualsiasi località della Germania.

Così, nella seconda metà del 1944, Göring praticamente scompare dalla scena. Ritiratosi all'Obersalzberg, sulle montagne dell'Austria, negli ultimi giorni dell'aprile 1945 avverte il Führer di essere pronto, quando occorresse, a sostituirlo. Ma Hitler, intendendo quest'offerta come un tradimento e un tentativo di strappargli *in extremis* il potere supremo, priva Göring di tutte le sue cariche e ne ordina (invano) l'arresto: nel testamento, addirittura, lo espelle dal partito.

All'indomani della resa della Germania, Göring si consegna spontaneamente al generale Stack della 36^a Divisione americana a Salisburgo e con altri criminali nazisti, dopo una sosta di qualche mese in Lussemburgo, viene trasferito in carcere a Norimberga per il processo. «Non volevo la guerra», dice Göring nelle dichiarazioni conclusive di difesa. «Non ho fatto nulla per provocarla: anzi, ho cercato di evitarla, negoziando. Poi, quando scoppiò, mi impegnai a fondo per vincerla. Ho riesaminato a fondo le mie azioni e rifiuto categoricamente l'accusa di avere voluto assoggettare popoli stranieri, sterminarli, depredarli, farli schiavi, compiere perfidie e delitti».

Il 10 ottobre il verdetto: morte. Ma proprio la sera dell'esecuzione, Göring – che pochi giorni prima ha potuto avere un ultimo incontro con la moglie – si uccide nella sua cella, la n. 5, con una fiala di cianuro.

Giuseppe Mayda

Student, il «padre» dei paracadutisti tedeschi

La conquista di Creta, affidata dal comando supremo alla 4^a Luftflotte di Loehr, venne compiuta da due Fliegerkorps, l'8° del generale von Richthofen e l'11° del generale Kurt Student.

Student nasce il 12 maggio 1890 a Birkolz. A 16 anni lascia la scuola militare di Potsdam per passare nella scuola dei cadetti di Gross Lichterfeld e nel 1910 è assegnato come alfiere al 1° Battaglione dei cacciatori a Ortelsburg. Frequenta la scuola d'aviazione ottenendo così il brevetto di pilota. Con lo scoppio del primo conflitto mondiale Student è trasferito al 17° distaccamento aviatori; nel giugno 1915 è tenente e nell'ottobre dell'anno successivo gli viene affidato il comando della 9^a Squadriglia da caccia. Il 20 giugno 1918 è promosso capitano e chiamato al comando dell'arma.

Durante tutta la guerra gli sono riconosciute cinque vittorie aeree. Concluso il conflitto viene impiegato come ispettore per le armi e gli attrezzi. Sotto Hindenburg e sotto il Führer fa una rapida carriera: comandante di truppe, fra gli altri quello della

10^a Compagnia del 2° Reggimento fanteria; nel gennaio 1930 ottiene la promozione a maggiore ed è nominato comandante nel 1° Battaglione del 3° Reggimento fanteria. Nel settembre 1933, chiamato al Ministero dell'Aeronautica, è promosso tenente colonnello e l'anno dopo colonnello. Dirige per due anni la scuola sperimentale di aviazione e quella per le armi aeree e, nell'aprile 1937, diviene maggiore generale. Nel febbraio 1939 è comandante della 7^a Divisione aerea e ispettore delle armi aeree presso il Ministero dell'Aeronautica. Il 12 febbraio 1940 diventa tenente generale. La fama, per Student, arriva con la campagna contro la Francia: è lui – malgrado il parere contrario di generali come von Reichenau e Paulus – a ritenere possibile l'idea personale di Hitler per catturare i due ponti sul Canale Alberto ed espugnare, con i paracadutisti, Eben-Emael. A propria disposizione Student ha i 4500 paracadutisti della 7^a Divisione: alla loro testa, nel maggio 1940, attacca i ponti di Rotterdam, Dordrecht e Moerdijk, sui quali la principale strada proveniente dal sud scavalcava il Reno. Il successo dell'operazione gli procura la promozione a generale della Luftwaffe e la decorazione di cavaliere dell'Ordine della Croce di Ferro.

Il dominio degli Stuka

La battaglia per Creta raccontata da uno storico tedesco

La 10^a Squadra della Luftwaffe impiegò, nell'Operazione «Mercur», 22.000 uomini: 13.000 della 7^a Divisione aerea e truppe della squadra e 9000 della 5^a Divisione da montagna. Le perdite subite in morti, dispersi e feriti (comprendenti paracadutisti, cacciatori alpini e piloti degli aerei da trasporto) furono complessivamente di 368 ufficiali e 6085 sottufficiali e truppa. Andarono perduti, durante la battaglia, anche 271 aerei da trasporto.

Uno storico tedesco (Cajus Bekker, Luftwaffe, Longanesi, Milano 1971) racconta le imprese degli Stuka a Creta, sia contro le postazioni dell'isola che contro la flotta inglese nel Mediterraneo proveniente da Alessandria d'Egitto.

Il sole sorge rosso come il sangue dalle onde del Mar Egeo. Il 22 maggio 1941 promette di essere una giornata molto calda. Centinaia di motori vengono avviati sui campi d'aviazione militari del Peloponneso, in Argo, Micene e Molai. Stuka, caccia e distruttori si avviano al decollo. I piloti tedeschi non avevano forse mai atteso con tanta impazienza e tanta tensione un momento come questo.

«Dalle 5 di mattina si hanno notizie sempre più frequenti di movimenti di incrociatori e cacciatorpediniere inglesi a nord e a ovest di Creta», dice il diario di guerra della 8^a Squadra aerea il cui comandante, generale von Richthofen, ha l'incarico di dirigere le operazioni aeree della battaglia di Creta.

Gli aerei da ricognizione tedeschi avevano seguito i movimenti della flotta britannica del Mediterraneo già dal giorno precedente. La flotta dell'ammiraglio Sir Andrew Cunningham si trovava a ovest di Creta, oltre i limiti di visibilità. Data la supremazia aerea tedesca, non poteva rischiare di intervenire con i suoi pesanti pezzi di artiglieria nei combattimenti in corso sull'isola. Alle unità aeree tedesche premeva più che altro

sostenere dall'alto i paracadutisti che si trovavano in difficoltà a Creta. Soltanto alcuni gruppi di Stuka attaccarono la flotta inglese affondando un cacciatorpediniere. La situazione cambiò completamente nella notte dal 21 al 22 maggio. L'ammiraglio Cunningham diresse due forti gruppi, formati ciascuno da sette incrociatori e cacciatorpediniere, verso la costa settentrionale di Creta. Queste navi da guerra impedirono tutti i tentativi tedeschi di trasportare per via marittima le armi pesanti tanto attese a Creta.

Il comando supremo inglese e quello tedesco erano infatti d'accordo su una questione: entrambi ritenevano impossibile che Creta, l'isola difesa a oltranza, potesse essere conquistata esclusivamente dalle truppe aviotrasportate. Il rinforzo per mare doveva arrivare il secondo o, al più tardi, il terzo giorno, per evitare ai paracadutisti una situazione senza via d'uscita. I Tedeschi, però, non avevano a disposizione che piccole navi costiere e velieri muniti di motore. Nei porti della Grecia non si riuscì a trovare altro.

La notte del 22 maggio una piccola unità di motopescherecci, comandata dal capitano di fregata Oesterlin, si stava avvicinando al suo obiettivo, a un punto della costa a ovest di Maleme. Il giorno precedente questa «flotta in miniatura» tedesca era stata fatta partire e successivamente richiamata quando era a metà strada. Poi si decise di inviarla di nuovo verso Creta. Queste indecisioni fecero perdere sei ore ai venti battelli completamente carichi: un ritardo che doveva essere fatale. Ripartirono e si trovarono improvvisamente di fronte alla flotta inglese.

Poco prima di mezzanotte gli incrociatori e i cacciatorpediniere inglesi aprirono tutti insieme il fuoco. Due pescherecci tedeschi si incendiarono subito. Un'altra piccola nave carica di munizioni destinate ai paracadutisti si sfasciò in due pezzi dopo un'enorme esplosione. Le altre navi tedesche cercarono scampo nella fuga.

La lotta disuguale durò due ore e mezzo. Poi il contrammiraglio Glennie ordinò di cessare l'inseguimento e condusse il suo Gruppo da combattimento D verso il sud-ovest attraverso lo stretto di Citera. La nave ammiraglia *Dido* e gli altri due incrociatori, l'*Orion* e l'*Ajax*, avevano sparato almeno due terzi delle loro munizioni riservate ai pezzi della contraerea. Glennie sapeva di non poter resistere in queste condizioni agli attacchi degli Stuka che sarebbero avvenuti indubbiamente verso l'alba. In ogni caso la flotta di rifornimento tedesca sembrava completamente annientata. Gli Inglesi supponevano che circa quattromila soldati fossero affondati insieme con le navi.

Dieci pescherecci dispersi si ritrovarono però all'alba davanti all'isola di Milo. Gli altri erano affondati. I naufraghi si aggrappavano ai rottami entro un largo raggio. Dopo un'azione di salvataggio, durata tutto il giorno, vennero dichiarati dispersi duecentonovantasette uomini. La flotta inglese aveva, quindi, raggiunto il suo scopo: i rifornimenti tedeschi verso Creta erano stati impediti.

Questa è la situazione all'alba del 22 maggio, nel momento in cui l'Aviazione è in grado di inserirsi di nuovo nella lotta. Il tenente colonnello Oskar Dinort, comandante del 2° Stormo Stuka «Immelmann» impartisce le ultime disposizioni ai suoi uomini sul campo d'aviazione di Molai. I ricognitori segnalano grandi contingenti di navi da guerra. La flotta britannica offriva un facile bersaglio.

Alle 5:30 i gruppi di Stuka «Hitschold» e «Sigel» decollano, prendono formazione sul campo e si allontanano verso sud-est.

A quell'ora, invece del Gruppo da combattimento D, ritirato dal luogo delle operazioni, si trovano sul posto gli incrociatori britannici *Gloucester* e *Fiji*, nonché i cacciatorpediniere *Greyhound* e *Griffin*. Tutto ciò avviene a venticinque miglia a nord della costa settentrionale di Creta.

Gli Ju.87 piombano dall'altezza di 4000 metri nel fuoco concentrato della contraerea navale.

Le navi tentano di evitare le bombe procedendo a tutto vapore e compiendo brusche virate. Il mare ribolle intorno a loro, fontane d'acqua alte come torri irrompono dalle onde. Ogni tanto le bombe cadono così vicino che gli incrociatori vengono inondati da muraglie d'acqua.

Alcune bombe da cinquanta chili si abbattono sulla tolda del *Gloucester*. Le schegge provocano danni notevoli, ma le bombe non fanno presa in profondità. Anche il *Fiji* subisce soltanto danni di lieve entità. Le bombe più pesanti mancano tutte, talvolta soltanto per alcuni metri, il bersaglio.

Gli Stuka si allontanano dopo attacchi ininterrotti durati un'ora e mezzo. Devono tornare alle loro basi per rifornirsi di carburante e di munizioni.

Gli Inglesi sfruttano la breve pausa per ricongiungersi al grosso della flotta che si trova a circa trenta miglia a ovest di Creta. I gruppi di battaglia riuniti A, B e D sono ora forti di due corazzate, la *Warspite* e la *Valiant*, di cinque incrociatori e di dodici cacciatorpediniere. Il contrammiraglio Rawlings, comandante dell'imponente schieramento navale calcola di tenere lontani gli Stuka o almeno di impedire un lancio concentrato di bombe con il fuoco della contraerea di diciannove navi da guerra.

La Luftwaffe viene però a sapere che un altro gruppo della flotta inglese, il gruppo C, comandato dal contrammiraglio King, opera in una zona ben più vicina. All'alba del 22 maggio i quattro incrociatori e tre cacciatorpediniere sono in azione a nord di Creta, conformemente all'ordine ricevuto. Sono entrati in pieno giorno nel covo del leone, ossia in una zona dove la Luftwaffe aveva buone possibilità di attacco.

Di notte il mare è dominato dalla flotta inglese del Mediterraneo che si dà da fare per bucare i «gusci di noce» tedeschi al fine di impedire che le armi pesanti vengano sbarcate a Creta. Di giorno, però, arrivano gli Stuka. Ma le unità dell'ammiraglio King incontrano ancora prima, a venticinque miglia a sud di Milo, il secondo gruppo di pescherecci tedeschi, partiti verso Creta alle prime luci dell'alba. Gli Inglesi costringono il gruppo a tornare in porto. Per poco non si era ripetuto il massacro della notte precedente. La salvezza, un gruppo di Ju.88 tedeschi, arriva rombante proprio all'ultimo minuto.

Sono le 8:30 quando il capitano Cuno Hoffmann scorge le unità della flotta nemica con il suo 1° Gruppo del 1° Stormo da addestramento, partito da Eleusi, una località vicina ad Atene. Pochi minuti dopo gli equipaggi tedeschi hanno davanti a sé uno spettacolo affascinante. Il tenente Gerd Stamp, comandante di uno Ju.88 della 2ª Squadriglia, vede in basso la «flotta in miniatura» tedesca intenta a fuggire verso nord.

Un po' più a sud quattro incrociatori e due cacciatorpediniere britannici si lanciano al loro inseguimento. Ma fra loro e la preda che sembra sicura si intromette con coraggio impressionante un piccolo silurante italiano, il *Sagittario*, che compie a gran velocità una traiettoria a zig-zag coprendo con una coltre di fumo i suoi protetti e

attirando su di sé il fuoco degli incrociatori *Perth* e *Naiad*. È proprio ora che il capitano Hoffmann intervenga.

I primi Ju.88 si scagliano obliquamente verso il basso sprofondando nel fuoco infernale della contraerea navale. Subito dopo due fontane d'acqua emergono accanto a uno dei lati del *Naiad*. L'incrociatore si arresta di colpo.

L'ammiraglio inglese ha a portata di tiro le navi da rifornimento tedesche, ma decide per la ritirata, temendo che ogni ulteriore spostamento verso il nord comprometta la sorte del suo gruppo.

La Luftwaffe non molla la presa. Gli Stuka inseguono per tre ore e mezzo il gruppo delle navi da guerra inglesi che si allontana a pieno ritmo verso sud-ovest. Gli Ju.88 del 1° Stormo da addestramento e i Do.17 del 2° Stormo da bombardamento si alternano a vicenda. La pioggia di bombe dura tre ore e mezzo. Colpi ben centrati mettono fuori combattimento due torrette dell'incrociatore *Naiad*. Il lato della nave è squarciato, l'acqua si riversa in parecchi scompartimenti. Ma gli Inglesi tengono duro e tamponano le falle. La nave tira avanti a velocità ridotta.

Il comandante dell'incrociatore *Carlisle*, capitano Hampton rimane vittima di un'esplosione che spazza via una parte del ponte di comando. Ciò nonostante la nave riesce a proseguire e anche gli incrociatori *Calcutta* e *Perth* evitano abilmente tutte le bombe pesanti lanciate dagli aerei tedeschi.

Il contrammiraglio King registra preoccupato il grande consumo di munizioni dei pezzi della contraerea. Le sue navi avevano subito anche il giorno precedente, a sud di Creta, un attacco aereo durato quattro ore: il cacciatorpediniere *Juno*, colpito in pieno da una bomba pesante, era affondato nel giro di due minuti. King riceve un radiomessaggio dell'ammiraglio Cunningham con l'ordine di resistere, ma oramai ritiene impossibile avventurarsi un'altra volta verso nord, anzi è costretto a chiedere aiuto. Chiede al contrammiraglio Rawlings di venirgli incontro con il grosso della flotta attraverso lo stretto di Citera per difendere i suoi incrociatori danneggiati.

I due gruppi si avvistano poco dopo mezzogiorno. Dieci minuti più tardi la corazzata *Warspite*, la nave ammiraglia di Rawlings, viene duramente colpita da una bomba.

«Gli *Stuka* sono di nuovo pronti al decollo e vengono impiegati contro il nemico nello stretto di Citera», nota il diario di guerra della 8ª Squadra aerea. «Caccia con e senza bombe, cacciabombardieri e Stuka attuano attacchi a catena senza tregua».

Il gigante di Amburgo

Curzio Malaparte racconta l'avventurosa impresa del pugile Max Schmeling paracadutatosi su Creta

Fra i paracadutisti tedeschi di Student lanciati su Creta il 20 maggio 1941 ve ne era uno con un nome famoso: Max Schmeling, pugilatore trentaseienne, due volte campione del mondo dei pesi massimi. Il suo reparto doveva occupare un tratto della strada principale fra Maleme e la baia di Suda, esattamente dove sorgeva l'edificio delle carceri, che i paracadutisti avrebbero poi trasformato in un fortino («i

detenuti», racconterà più tardi Schmeling a un giornalista tedesco, «erano stati messi in libertà dagli Inglesi a condizione che combattessero contro di noi»).

L'atterraggio del reparto di Schmeling non fu facile: «Fucili e mitragliatrici ci sparavano dalle case, dai giardini, dalle cime degli alberi. Tuttavia lamentammo poche perdite». Schmeling, colto da malore (anche perché di recente aveva sofferto di febbri tropicali) fu costretto ad abbandonare il combattimento e venne ricoverato in ospedale. Corse la voce che fosse rimasto ucciso, poi si disse che gli Inglesi lo avessero fatto prigioniero.

Il «gigante di Amburgo», nato nel 1905 da una famiglia di modeste condizioni, marito dell'attrice cinematografica Anny Ondra e che aveva conquistato la corona dei massimi due volte (prima a New York, il 12 giugno 1930, battendo Sharkey e poi il 18 giugno 1936 mettendo k.o. Joe Louis) è protagonista di alcune belle pagine di Curzio Malaparte (Kaputt, Vallecchi, Firenze 1960). Lo scrittore toscano nel 1942 era in Polonia, ospite del governatore generale nazista, Hans Frank, che alla fine della guerra verrà impiccato a Norimberga. Durante un pranzo Schmeling rievoca ciò che gli accadde nei minuti che seguirono il suo lancio su Creta.

«Lo metterò *knock-out* al primo *round*: l'arbitro siete voi, Schmeling», disse Frank stringendo nel pugno un coltello da caccia.

Quel giorno, alla tavola del *Generalgouverneur* di Polonia, nel Palazzo del Belvedere, a Varsavia, non ero io l'ospite d'onore: ma il famoso pugilatore Max Schmeling. Ero contento della sua presenza, che, distraendo da me l'attenzione dei commensali, mi consentiva di abbandonarmi alla dolce tristezza delle memorie, di rievocare quel lontano primo giorno di gennaio del 1920, quando ero penetrato per la prima volta in quella sala, per partecipare al rituale omaggio del Corpo diplomatico al Maresciallo Piłsudski, capo dello Stato. Il vecchio Maresciallo si ergeva immobile in mezzo alla sala, appoggiato all'elsa della sciabola, un'antica sciabola curva come una scimitarra, dal fodero di cuoio ornato di fregi d'argento, il pallido volto striato di grosse vene chiare simili a cicatrici, i grandi baffi spioventi alla Sobieski, l'ampia fronte irsuta di capelli corti e duri, tagliati a spazzola [...].

Max Schmeling sedeva alla destra di Frau Brigitte Frank, tutto raccolto in se stesso, il viso un po' curvo sul petto, guardando ad uno ad uno i commensali di sotto in su, con uno sguardo timido e pur fermo. Era di statura un poco al disopra della media, di forme dolci, di spalle rotonde, di modi quasi eleganti. Non si sarebbe detto che sotto quel vestito di flanella grigia, di buon taglio, probabilmente uscito da qualche sartoria di Vienna o di New York, stesse in agguato tutta quella sua grande forza. Aveva una voce grave, armoniosa, parlava lentamente, sorridendo, non so se per timidezza, o per quella specie d'inconscio senso di fiducia in se stessi che hanno gli atleti. Lo sguardo degli occhi neri era profondo e sereno. Aveva il viso serio e gentile. Sedeva alquanto curvo in avanti, gli avambracci appoggiati all'orlo della tavola, guardando fisso innanzi a sé, come chiuso in difesa, sul *ring*. Ascoltava la conversazione con attento orecchio, eppure sospettoso, e posava ogni tanto gli occhi su Frank, sorridendo a fior di pelle, con una sua maniera rispettosa ed ironica.

Frank recitava, davanti a lui, una parte ai miei occhi nuova: la parte dell'intellettuale che, messo dal caso in confronto con un atleta, si pavoneggia, fa mostra delle sue penne più belle e pur avendo l'aria di curvare reverente la fronte innanzi al simulacro

di Ercole, vantandone l'ampio torso muscoloso, i gonfi bicipiti, gli enormi e duri pugni, in realtà brucia incenso davanti all'ara di Minerva, riaffermando, con l'esagerata cortesia dei modi, con l'abbondanza delle lodi orgogliosamente tributate alle virtù atletiche, e con qualche parola lasciata di tanto in tanto cadere dall'alto, la indiscutibile superiorità dell'intelligenza e della cultura sulla forza bruta. Lungi dal mostrarsene offeso, o annoiato, Max Schmeling non nascondeva una tal quale divertita sorpresa, e al tempo stesso un'ingenua diffidenza, come se si trovasse di fronte a una specie umana a lui sconosciuta: diffidenza, che si rivelava nello sguardo intenso, nel sorriso ironico, nella cautela con la quale rispondeva alle domande di Frank, e nell'imbronciata insistenza che egli poneva nel diminuire tutto ciò che, nella gloria del suo nome, era estraneo al proprio valore atletico.

Frank gli domandava di Creta, e della grave ferita che egli aveva ricevuto in quell'avventurosa ed eroica impresa, alla quale Max Schmeling aveva preso parte come paracadutista. E aggiunse, volgendosi a me, che i prigionieri inglesi, a Creta, mentre Schmeling passava in barella, agitavano la mano in aria e gridavano: «Hello, Max!».

«Ero disteso in barella, ma non ero ferito», disse Schmeling. «La notizia che io fossi stato gravemente ferito a un ginocchio, era una notizia falsa, lanciata da Goebbels a scopo di propaganda. Dissero perfino che ero morto. La verità è molto più semplice: soffrivo di crampi allo stomaco». Poi aggiunse: «Voglio essere sincero: soffrivo di colica».

«Non c'è nulla di umiliante, neppure per un eroico soldato, nel fatto di soffrire di colica», osservò Frank.

«Non ho mai pensato che ci sia qualcosa di umiliante, in una colica», disse Schmeling sorridendo ironicamente. «Avevo preso freddo, non era certo una colica di paura. Ma quando si pronunzia, parlando di un soldato, la parola colica, tutti pensano alla paura».

«Nessuno, parlando di voi, può pensare alla paura», disse Frank. Poi mi guardò, e disse: «Schmeling, a Creta, si è comportato da eroe. Non vuole che si dica, ma è un autentico eroe».

«Non sono affatto un eroe», disse Schmeling sorridendo, ma capivo che era lievemente annoiato. «Non ho avuto neppure il tempo di combattere. Mi sono lanciato dall'apparecchio a cinquanta metri dal suolo, e sono rimasto disteso fra i cespugli, con quei terribili dolori di ventre. Quando ho letto che ero rimasto ferito in combattimento, ho subito smentito la notizia in un'intervista con un giornalista neutrale: ho detto che soffrivo semplicemente di crampi allo stomaco. Goebbels non mi ha mai perdonato quella smentita. Mi ha perfino minacciato di farmi comparire davanti a un tribunale militare, per disfattismo. Se la Germania perdesse la guerra, Goebbels mi farebbe fucilare».

«La Germania non perderà la guerra», disse Frank severamente.

«Natürlich», disse Schmeling; «la *Kultur* tedesca non soffre di colica».

Tutti ci mettemmo a ridere discretamente, e Frank si degnò di atteggiare le labbra ad un sorriso d'indulgenza.

«La *Kultur* tedesca, anche in questa guerra», disse il *Generalgouverneur* con tono austero, «ha sacrificato alla patria molti fra i suoi migliori rappresentanti».

«La guerra è il più nobile degli sport», disse Schmeling.

Gli domandai se fosse venuto a Varsavia per sostenere un incontro di pugilato.

«Sono qui», rispose Schmeling, «per organizzare e dirigere una serie d'incontri fra i campioni della Wehrmacht e quelli delle SS. È la prima grande manifestazione sportiva che ha luogo in Polonia».

«Fra i campioni della Wehrmacht e quelli delle SS», dissi, «la mia preferenza va ai campioni della Wehrmacht». E aggiunsi che si trattava quasi di un avvenimento politico.

«Quasi», disse Schmeling, sorridendo. Frank capì l'allusione, e un'espressione di profondo compiacimento gli si diffuse in viso. Era egli stesso appena uscito vincitore da un *match* col capo delle SS, e non poté trattenersi dall'accennare alle ragioni del suo dissidio con Himmler. «Io non sono convinto partigiano della violenza», disse, «e non sarà certo Himmler a persuadermi che una politica di ordine e di giustizia, in Polonia, non può sostenersi che sull'esercizio metodico della violenza.

«Himmler manca di *sense of humour*», osservai.

«La Germania è il solo paese del mondo», disse Frank, «dove il *sense of humour* non sia necessario a un uomo di Stato. Ma in Polonia è tutta un'altra cosa».

«Il popolo polacco», dissi, «dev'essere grato al vostro *sense of humour*».

«Me ne sarebbe senza dubbio grato», disse Frank, «se Himmler non appoggiasse con la violenza la mia politica di ordine e di giustizia». E si mise a parlarmi delle voci che correvano in quei giorni a Varsavia, a proposito della fucilazione di centocinquanta intellettuali polacchi, che Himmler, prima di lasciare la Polonia, aveva ordinato all'insaputa di Frank, e nonostante le sue obiezioni. Frank si preoccupava, era chiaro, di scagionarsi ai miei occhi della responsabilità di quel massacro. Narrò che era stato informato dell'avvenuta fucilazione dallo stesso Himmler nel momento in cui questi stava per salire nell'aereo che doveva portarlo a Berlino. «Naturalmente», disse Frank, «ho protestato nel modo più energico. Ma ormai la cosa era fatta».

«Himmler», dissi, «avrà riso della vostra protesta. Del resto, anche voi, nel salutare Himmler, all'aeroporto ridevate allegramente. Quella notizia aveva messo di buon umore».

Frank mi guardò con uno sguardo pieno di stupore e di inquietudine.

«Come fate a sapere che ridevo?», mi domandò. «Infatti, anch'io ridevo».

«Lo sa tutta Varsavia», risposi, «e tutti ne parlano».

«Ach so!», esclamò Frank alzando gli occhi al cielo.

Anch'io ridendo, alzai gli occhi al cielo e non potei trattenere un moto di meraviglia e di orrore. Dipinto nel soffitto dove una volta era affrescato un *Trionfo di Venere*, opera di qualche pittore italiano del Settecento allievo dei grandi maestri veneziani, pendeva ora sul nostro capo un pergolato di glicini, di color viola, eseguito con la precisione e il realismo di quello stile floreale che, sviluppatosi dal *modern style* del 1900 attraverso la scuola decorativa di Vienna e di Monaco, ha finalmente trovato nello stile ufficiale del *drittes Reich* la sua estrema e più alta espressione.

Quel pergolato di glicini, orribile a dirsi, pareva vero. I sottili tronchi, simili a serpi, si arrampicavano su per le pareti della sala, incurvandosi e intrecciando sul nostro capo le loro lunghe braccia contorte, i loro rami sinuosi, da cui pendevano foglie e ciocche di fiori, in mezzo alle quali svolazzavano minuscoli uccelli, grasse farfalle variopinte, ed enormi mosconi pelosi, in un cielo azzurro, pulito e liscio come il cielo di una cupola Fortuny. Lentamente il mio sguardo scivolò giù per i tronchi delle

glicini, scendendo per i muri di ramo in ramo, fino a posarsi sui ricchi mobili disposti con fredda simmetria lungo le pareti. Erano scuri e massicci mobili olandesi, sui quali pendevano dalle pareti panoplie di azzurri piatti di maiolica di Delft, decorati con paesaggi e marine, e trofei di quei piatti di porcellana della Compagnia Olandese delle Indie, di color scarlatto, dipinti con motivi di pagode e di uccelli acquatici. Sopra un'alta e solenne credenza di stile «vecchia Baviera», erano appese alla parete alcune nature morte di scuola fiamminga, raffiguranti immensi vassoi d'argento pieni di pesci e di frutta, e tavole imbandite, sepolte sotto una meravigliosa varietà di selvaggina, che *setters*, *pointers* e *bracchi* annusavano ghiotti e guardinghi [...].

I miei occhi e quelli di Schmeling s'incontrarono, e Schmeling sorrise: ed io stupii che quel pugilatore dalla fronte stretta e dura, quel brutto gentile, sentisse il grottesco e l'orrido di quel pergolato di glicini, di quei mobili, di quei quadri, di quelle tende, in quella sala dove nulla più era rimasto di quello che un tempo era l'orgoglio del Belvedere, i suoi stucchi viennesi, i suoi affreschi italiani, i suoi mobili francesi, i suoi immensi lampadari veneziani, e soltanto il taglio delle porte e delle finestre e le proporzioni dei vuoti e dei pieni testimoniavano tuttavia dell'antica armonia e della primitiva grazia settecentesca.

Gli italiani a Creta

[Dai bollettini di guerra dello Stato Maggiore del Regio Esercito la cronaca delle operazioni italiane nel settore di Creta](#)

L'intervento italiano nella conquista di Creta si limitò ad alcuni sbarchi negli ultimissimi giorni di combattimenti: il 28 maggio 1940, infatti, nostri reparti prendevano terra nella baia di Sitia, all'estremità orientale dell'isola e partecipavano agli scontri del 29 e del 30 nei dintorni di Rétimo e del golfo di Suda. Il 1° giugno avanzavano con i Tedeschi su Sfakia mentre gli Inglesi evacuavano l'isola.

Queste operazioni venivano così descritte nei «Bollettini di guerra», editi nel 1941 dallo Stato Maggiore del Regio Esercito.

Le operazioni italiane su Creta

L'Agenzia Stefani informa che ieri, 28 maggio, contingenti di truppe italiane sono sbarcati nell'isola di Creta per cooperare con le forze terrestri alle operazioni in corso.

L'Agenzia Stefani informa che, nel pomeriggio del 28 maggio, nostri bombardieri, nel Mediterraneo orientale, hanno attaccato con bombe una formazione navale nemica colpendo sicuramente un incrociatore. Malgrado la forte reazione, tutti gli apparecchi rientravano incolumi alla base.

Nello stesso pomeriggio, nostri aerosiluranti attaccavano con pieno successo altre unità da guerra inglesi naviganti in prossimità del canale di Caso. Sono stati sicuramente colpiti con siluro tre incrociatori di oltre 7000 tonnellate. Tutti i nostri velivoli sono rientrati.

La partecipazione italiana alle operazioni nel settore di Creta

I nuovi metodi di lotta, già sperimentati altrove ma che nella battaglia di Creta hanno avuto la loro consacrazione, confermano la superiorità che in molte circostanze può acquistare l'arma aerea sulle forze navali, sovvertendo in tal modo ogni canone tradizionale della guerra marittima.

Questo fatto nuovo eserciterà indubbiamente una enorme influenza sull'ulteriore sviluppo del conflitto e la conquista di Creta ha già dimostrato quale delle due superiorità, quella navale degli Inglesi o quella aerea dell'Asse, avrà in definitiva la prevalenza.

Intanto l'episodio di Creta può considerarsi come completamente liquidato e l'isola viene ad integrare il sistema delle Cicladi e del Dodecaneso, che forma bastione difensivo all'Europa ed avamposto verso le restanti posizioni nemiche.

I nostri reparti di sbarco hanno ormai concluso i loro compiti operativi ed ora completano l'occupazione della parte orientale, rastrellando ogni anfratto della costa. La sera del giorno 28, alle ore 18, le nostre prime forze avevano iniziato lo sbarco nella baia di Sitia ed alle ore 20 quasi tutto il personale ed il materiale già si trovava a terra. Nella notte stessa le truppe prendevano contatto con elementi nemici, travolgendoli, ed iniziando la marcia di penetrazione attraverso un terreno aspro e difficile.

Il compito loro affidato era duplice: a nord procedere verso ovest, lungo il litorale, per occupare le molte insenature che potevano giovare ai rifornimenti ed alla ritirata del nemico e congiungersi con le forze tedesche operanti sotto Candia; a sud, puntare rapidamente sulla costa meridionale onde precludere agli Inglesi anche quegli approdi.

Una prima colonna si dirigeva quindi verso sud-est, ricacciando davanti a sé i nuclei nemici che insistentemente cercavano di ostacolare la marcia e nel pomeriggio del 29 raggiungeva Exo Mouliani, dopo avere sopraffatto la resistenza particolarmente tenace organizzata dai Greci in quella località, catturando qualche centinaio di prigionieri ed un abbondante bottino di armi e munizioni. Una seconda colonna muoveva verso Iraklion (Candia) e nella notte del 31 si collegava con le forze tedesche poco ad ovest della baia di Mellion.

Nel frattempo continuava lo sbarco di nuovi reparti, di batterie, automezzi, materiale di sussistenza, forni e quanto altro può necessitare ad un corpo di spedizione. Tutte le operazioni si svolgevano sotto la protezione costante dell'aviazione, che vigilava la zona da sbarco e le direttrici di marcia e delle unità leggere della Marina che assicuravano il controllo di quella zona di mare.

Il porto di Hierapetra veniva raggiunto nella giornata del 31, con perfetta sincronia, dalle forze italiane e da quelle tedesche ed in tal modo si saldava l'anello intorno agli avversari che, ormai sbandati, erravano ancora nelle zone interne dell'isola.