

Associazione Marinara Aldebaran
Trieste

Aldo Cherini

Due tragedie del mare
L'affondamento dei transatlantici
“Lusitania” (1915) e “Laconia” (1942)



Quaderno AMA n° 53/91

###

Il mare è un grande palcoscenico sul quale l' uomo ha recitato, e tutt' ora recita, alcuni particolari drammi tra quelli che da sempre affliggono la storia dell' umanità, specialmente in tempo di guerra.

Tantissime sono le pagine riguardanti sinistri d' ogni genere, in cui è emerso quel particolare spirito che anima gli uomini di mare di fronte al pericolo incombente o improvviso, alle forze scatenate della natura, alle fatalità di un ambiente difficile e tanto diverso da quello terrestre, il quale, specialmente in un passato che non è molto lontano, ha fatto del marinaio un essere distinto anche socialmente dall' uomo di terra, un appartenente ad un mondo spesso sconosciuto ai più, separato, a volte incomprensibile.

Quando la cronaca diventa storia

L' affondamento del transatlantico “Lusitania”

Il 7 maggio 1915, alle ore 2,10 pomeridiane, il transatlantico “Lusitania” della compagnia inglese Cunard, una delle navi più grandi e veloci del suo tempo (stazzava 31.938 tonn.) veniva colpita con un siluro dal sommergibile germanico “U-20” quando, proveniendo da New York con 1388 passeggeri e 574 uomini d' equipaggio, era già arrivato in vista della costa irlandese. La nave colava a picco in soli 18 minuti su di un fondale di 90 metri, 12 miglia al largo del ripido promontorio dell' Old Head di Kinsale trascinando con sè 1201 vittime tra le quali non poche donne e bambini.

È stata questa una delle tragedie del mare più drammatiche, e un episodio strumentalizzato senza alcun scrupolo per fini politici. Ne hanno scritto Collin Simpson (1972) e Renato Prinzhofer (1974), che hanno cercato di chiarire i fatti, di individuare le responsabilità, impegnandosi in un' inchiesta privata con l' imparzialità che solo il trascorrere del tempo può favorire, inchiesta resa difficile dalla persistenza di ancor molti silenzi ufficiali, dalle differenze riscontrabili nelle versioni e negli atti delle inchieste aperte separatamente sia in America che in Inghilterra.

* * *

La Cunard Steam Ship Company è stata sempre legata al governo britannico con parecchi accordi in base ai quali la compagnia ha usufruito di grosse sovvenzioni con l' obbligo, per contropartita, di mettere a disposizione dell' ammiragliato tutte le sue navi anche per fini militari.

È in base ad uno di questi accordi che venivano costruiti i due grandi transatlantici “Lusitania” e “Mauretania”, entrati in servizio nel 1907.

Il “Lusitania” diveniva subito il favorito dei viaggiatori più abbienti per la sua velocità, per il lusso e il comfort della sistemazione alberghiera considerata alla

pari con i migliori hotels del mondo. Conquistava il prestigioso Nastro Azzurro strappandolo ai transatlantici tedeschi e riducendo, con i suoi 25,88 nodi, la traversata da Liverpool a New York a 4 giorni, 12 ore e 52 minuti, con percorso record di 617 miglia in una sola giornata.

Quanti si interessavano alle cose di mare seguivano le sue traversate con entusiasmo e i giornali riservavano largo spazio all'attività del celebre transatlantico, orgoglio e vanto della marineria britannica, in concorrenza non solo con le grandi navi straniere ma anche con quelle della White Star Line "Titanic" e "Olimpic".

* * *

Nell'agosto del 1914 scoppiava la guerra. L'ammiraglio britannico si era già avvalso per tempo del diritto di utilizzo della flotta mercantile armando le navi più veloci come incrociatori ausiliari. Nella lista si trovava anche il "Lusitania". Il suo affondamento – al di là del caso umano e contingente – scatenava un putiferio politico e propagandistico assai violento prestandosi a far leva sull'emotività dell'opinione pubblica per fini di parte manovrati con estrema spregiudicatezza. Un vero e proprio "giallo" del mare.

È utile rilevare, in premessa, che l'ammiraglio britannico aveva imposto come condizione per il sovvenzionamento della costruzione del transatlantico una velocità di almeno 23,5 nodi richiedenti una potenza motrice di 68.000 HP, con sistemazione di tutti i macchinari e dei depositi relativi sotto la linea di galleggiamento; condizione molto onerosa per cui era stata concessa una sovvenzione anche per l'esercizio del transatlantico in ragione di 75.000 sterline all'anno. La società ne aveva richieste 204.000 per cui dovette cercare un ricupero aumentando la capacità d'imbarco dei passeggeri a 2300 posti (con 900 uomini d'equipaggio) mediante sviluppo della costruzione in altezza. Un'altezza impressionante, quale mai s'era vista prima di allora: 8 ponti per più di 20 metri.

La compartimentazione stagna comprendeva anche una sezione longitudinale per lato, la quale, per ragioni d'utilizzo degli spazi, era adibita a deposito di carbone con due aperture di servizio, che intenzionalmente avrebbero dovuto essere stagne, ma che in realtà non lo erano a causa dei detriti che la movimentazione del carbone lasciava inevitabilmente. Inoltre, in caso di falla, il carbone assorbiva l'acqua di mare aumentando di peso tanto da provocare un sensibile sbandamento. Da notare che gli studi eseguiti dagli organi tecnici della marina militare sulle paratie longitudinali portavano, nel 1914, al declassamento di tutti gli incrociatori, che ne erano muniti (vedasi, alla prova dei fatti, l'affondamento delle tre unità "Bacchante", "Aboukir" e "Hogue" avvenuto il 22 settembre 1914 per opera di un solo sommergibile).

Il 12 maggio 1913 il "Lusitania" veniva ritirato dal servizio di linea e inviato in bacino a Liverpool per il cambio delle turbine, così si disse. Ma un giornale americano scopriva l'inganno e pubblicava la verità: il transatlantico era sottoposto

ai lavori necessari per l' imbarco di cannoni ad alto potenziale e per la sistemazione dei depositi per le munizioni.

Rientrava in servizio il 21 luglio successivo insieme ad altre 40 navi mercantili, che avevano subito lo stesso lavoro. Nel marzo del 1914 era così pronta una vera e propria flotta di incrociatori ausiliari: il "Lusitania" compariva perfino nell' edizione per l' anno 1914 dell' annuario navale Jane' s.

Dichiarata la guerra il 4 agosto 1914, il "Lusitania" veniva consegnato all' ammiragliato e iscritto nel registro del naviglio militare dopo ulteriori lavori che, tra l' altro, comportavano lo smantellamento degli alloggi del ponte F, quello più basso, sopra le caldaie.

* * *

Intanto, nelle alte sfere competenti, si discuteva non senza accesi toni polemici e contrasti d' opinione sul ruolo e sull' efficacia dei sommergibili – arma non ancora provata in guerra – alla quale molti, anzi i più, non erano propensi a dare credito. In base a certi accordi internazionali, il sommergibile doveva accostarsi in superficie alla nave incontrata per riconoscerla e, se nemica, per farla dirottare in un proprio porto. Solo in caso di resistenza o di tentata fuga, era lecito l' uso delle armi. Era dovere della nave mercantile non fare resistenza secondo un principio risalente... all' anno di grazia 1512.

Ma c' era chi non si illudeva circa l' inefficacia del sommergibile, intravedeva il reale pericolo della guerra sottomarina perché il sommergibile non aveva alternative: doveva attaccare e senza indugio, magari anche navi neutrali : "una bandiera vista in controluce attraverso un periscopio è identica a qualsiasi altra". Son parole dell' ammiraglio inglese Lord Fisher.

Bisognava identificare e mettere a punto strategie difensive, talune delle quali risibili come l' impiego di... due nuotatori, uno con un sacchetto e l' altro con un martello per mettere fuori uso il periscopio del sommergibile!

Si giungeva così all' armamento dei mercantili inglesi e all' ordine ai comandanti di non obbedire all' intimazione di fermata ma di attaccare il battello sommergibile anche con lo speronamento. Veniva così dato il via ad una escalation che avrebbe portato a conseguenze estreme, anche col ricorso a bandiere neutrali (intendasi, in particolare, la bandiera americana che gli inglesi usarono senza scrupoli).

* * *

Il 24 settembre 1914, non intendendo impiegare il "Lusitania" nel ruolo di incrociatore ausiliario, l' ammiragliato restituiva il transatlantico alla Cunard impegnando la compagnia ad impiegarlo sulla linea Liverpool-New York alla massima velocità in una non dichiarata ma non meno effettiva funzione di contrabbando di guerra agli ordini diretti dell' ammiragliato stesso con la copertura fornita dal trasporto dei passeggeri. Ogni protesta fu inutile. Inoltre, alcuni compartimenti

della nave erano in mano militare e qui si trovavano, forse, i cannoni smontati dai loro affusti.

La guerra comportava l'impiego di enormi quantità di materiali vari, dei quali il governo americano era restio a permettere l'esportazione in forma ufficiale. Gli inglesi ricorrevano allora alla compiacenza di personaggi influenti, dello stesso presidente Wilson e dei suoi uomini, a sotterfugi più o meno legali. Tra uomini di Wilson veniva ad assumere una posizione chiave Dudley Field Malone, direttore delle dogane del porto di New York, che si prestava a chiudere tutti e due gli occhi. Si trovava poi il modo di aggirare i regolamenti doganali nella seguente maniera. Le navi passeggeri non erano in grado di conoscere sempre in anticipo quanti sarebbero stati i passeggeri saliti a bordo perché non pochi di essi usavano presentarsi con i loro bagagli all'ultimo momento. E all'ultimo momento veniva determinato il quantitativo di viveri da imbarcare. La polizza di carico regolamentare veniva integrata con un supplemento che arrivava alla dogana quando la nave era già partita. Il problema più serio era dato dall'assoluta proibizione dell'imbarco di esplosivi sulle navi da passeggeri. Si era provato, in passato, che le cartucce per fucili da caccia e per pistole (caricate con polvere nera), se esposte alle fiamme, non scoppiavano ma deflagravano non pericolosamente, per cui era permesso il loro trasporto con la stampiglia "Merci non esplosive alla rinfusa". Passavano così, sotto falsa definizione, enormi quantità di cordite, nitrocotone, nitrocellulosa, fulminato di mercurio, cloropicrina e simili.

Un ulteriore aiuto veniva dalla potente casa finanziaria Morgan, che aveva organizzato a favore degli inglesi una vastissima rete di affari coperti da false etichette con enormi profitti. Basti pensare che dai porti degli Stati Uniti partivano mensilmente non meno di 1100 piroscafi carichi di merci di contrabbando.

* * *

Il conflitto stava intanto allargandosi a macchia d'olio. Il 2 ottobre 1914 l'Inghilterra informava gli Stati Uniti che, a seguito del minamento tedesco degli approdi del Mare del Nord, tutto questo mare doveva considerarsi zona militare e che le navi in transito dovevano imbarcare un pilota inglese a scampo di essere fermate. Ciò provocava non poche reazioni tra l'opinione pubblica americana, che prendeva la neutralità sul serio. Si trattava, in realtà, di un vero e proprio blocco, che avrebbe portato in breve tempo alla interruzione di ogni via di rifornimento diretta in Germania con la conseguenza dell'affamamento della popolazione civile.

Il 30 gennaio 1915, il sommergibile "U-21" affondava al largo di Liverpool tre mercantili disarmati, senza provocare vittime in quanto veniva seguita ancora la procedura del preavviso. A bordo di uno di questi mercantili i tedeschi trovavano la serie completa degli ordini contro i sommergibili, compreso l'ordine di speronamento e le istruzioni per l'uso della bandiera neutrale. Da notare, per inciso, che l'"U-21" era rimasto in quel momento senza siluri e che dovette lasciar passare più di un piroscafo, tra i quali anche il "Lusitania": possiamo immaginare cosa avrà

pensato il comandante tedesco nel vederselo defilare tranquillamente davanti alla lente del periscopio.

Da questo momento mutava la tattica della guerra sottomarina. Il sommergibile, unità assai vulnerabile, doveva attaccare senza preavviso. Inoltre, il 5 febbraio 1915, i tedeschi dichiaravano zona di guerra le acque circondanti l' Inghilterra e l' Irlanda e diffondevano una circostanziata nota. Ogni mercantile armato era parificato a tutti gli effetti alle navi da guerra e ciò proprio in base ad una vecchia sentenza americana riguardante il caso "Nereide" (1813). Il governo degli Stati Uniti dichiarava da parte sua che avrebbe considerato come atto di ostilità la perdita della vita di cittadini americani viaggianti su navi inglesi o neutrali. Non mancarono tuttavia fonti autorevoli, anche inglesi, che giudicavano come non privo di giustificazione quanto dichiarato dai tedeschi.

L' offensiva navale tedesca avrebbe dovuto essere condotta da 21 sommergibili, ma necessità di manutenzione e di riparazione riducevano le unità attive in mare a soli 7 sommergibili. Nelle acque occidentali se ne trovavano di rado più di 2 contemporaneamente pur passando per quelle acque l' 80% del traffico con l' America. Gli affondamenti riguardarono 25 piroscafi, senza perdite umane tra i 3072 passeggeri implicati, ma il 28 marzo moriva un cittadino americano su di una nave carica di esplosivi. L' incidente sollevava in America grandissima impressione in quanto all' opinione pubblica veniva tenuta nascosta la verità, la natura del carico di contrabbando e le circostanze del siluramento: c' era stato anche il preavviso del quale il comandante inglese non aveva tenuto conto. Gli americani di origine tedesca si allarmavano tanto da chiedere tramite il quotidiano "The Fatherland" quale sarebbe stato il transatlantico da passeggeri inglese di prossima partenza: era il "Lusitania", pronto a muovere il 1 maggio. La comunità tedesca e filotedesca di New York decideva allora di far pubblicare da tutti i giornali una diffida all' imbarco dei passeggeri esponendo i pericoli che concretamente si presentavano. L' ambasciata tedesca dava la sua approvazione suggerendo, anzi, che il comunicato

AVVISO

Si ricorda ai viaggiatori che hanno l' intenzione di imbarcarsi per attraversare l' Atlantico, che, tra la Germania e i suoi alleati da un lato, e l' Inghilterra e i suoi alleati dall' altro, esiste lo stato di guerra; che le acque adiacenti le isole britanniche sono zona di guerra; che, come da formale notifica fatta dall' Imperiale Governo Germanico, le navi battenti bandiera della Gran Bretagna o di qualsiasi suo alleato sono soggette a distruzione nelle acque suddette, e che i passeggeri che viaggiano nella zona di guerra su navi della Gran Bretagna o dei suoi alleati lo fanno a proprio rischio e pericolo.

apparisse a firma della stessa ambasciata in luogo del comitato esecutore dell' iniziativa. Venivano scelti 50 giornali, ai quali si faceva pervenire tempestivamente il comunicato, a pagamento. Ma si prestava alla pubblicazione uno solo, il "Des Moines Register"; gli altri lo fecero all' ultimo momento, il mattino stesso della partenza.

* * *

Sarà utile, ora, conoscere in quali condizioni si trovava il transatlantico.

Viaggiava regolarmente in andata e ritorno provocando alla compagnia armatrice la perdita di 2000 sterline per viaggio. Nei primi mesi del 1914 aveva accumulato un passivo di 24.591 sterline sia per il diminuito numero di passeggeri che per le soste inattive nei bacini dell' ammiragliato. La Cunard decideva perciò di diminuire le spese generali di esercizio riducendo l' equipaggio di 258 uomini con un' economia di 1325 sterline per viaggio; veniva inoltre chiuso uno dei quattro locali caldaie con un risparmio di 1600 tonnellate di carbone a scapito però della velocità di crociera, che scendeva da 24 a 18 nodi. Il macchinario non si presentava in stato di piena efficienza, la turbina di retromarcia denunciava delle noie, ma ciò veniva considerato di scarsa importanza (si vedrà invece quanto questo fatto verrà ad incidere sulla tragedia). Si speculava anche sul carico di carbone.

Il livello professionale della gente era sceso di parecchio anche a seguito del fatto che molti dei marinai sperimentati erano stati richiamati nella marina militare.

Tutto questo provocava il rifiuto d' imbarco da parte di una settantina di marittimi, che non gradivano la non brillante situazione.

Le merci imbarcate, quel viaggio, erano tantissime e le più disparate. Le operazioni si presentavano assai laboriose in quanto mancavano i mezzi di movimentazione adatti ai locali di ripiego destinati al carico. Le merci ingombravano la banchina sotto bordo mentre dal lato mare si trovavano le chiatte del carbonamento che lasciavano libero lo specchio d' acqua solo qualche ora prima della partenza.

Tra il carico si trovavano, dichiarate con la formula "merci non esplosive alla rinfusa", 1248 casse di granate Shrapnel e 4927 cassette di cartucce per un peso complessivo valutato in 10 tonnellate e mezza, il tutto ammassato nelle stive in corrispondenza della prima paratia delle caldaie. Si trovava in corso di spedizione anche una partita di 600 tonnellate di cloropicrina, un certo quantitativo della quale si può ritenere venisse imbarcato tra le altre merci sotto la voce "ostriche", "formaggi" e "pellicce". All' ultimo momento veniva deciso anche il trasbordo di passeggeri e di merci da un altro piroscafo. È da credere che ci fosse anche una partita di 2000 cassette di cartucce di piccolo calibro la cui movimentazione provocava degli intoppi. Si faceva avanti un passeggero di buona volontà che si prestava ad organizzare un gruppo di volontari, che davano una mano. (Quel provvidenziale e volenteroso passeggero veniva poi identificato quale ufficiale del 6° Reggimento Fucilieri del Winnipeg).

Comunque sia, la veritiera natura del carico non è stata mai resa nota completamente, non è stato mai pubblicato il manifesto di carico, un foglio al quale venne ad aggiungersi, giocando sui tempi, un supplemento di 24 fogli.

* * *

Il “Lusitania”, al comando del capitano superiore William T. Turner, capitano di vascello della Riserva Navale, lasciava imponentemente gli ormeggi poco dopo il mezzogiorno del 1 maggio, ripreso da molti cine-giornali con a riva le bandiere regolamentari e i segnali di riconoscimento per gli incrociatori inglesi, che stazionavano al largo della foce del fiume Hudson.

Nel mare d’ Irlanda avrebbero dovuto operare, nel contempo, 3 sommergibili, ma, in realtà, ce n’ era uno solo, l’ “U-30”, che colava a picco 6 piroscafi. Colpiva con un siluro anche una petroliera americana scambiandola per inglese, ma senza gravi danni, il che sollevava comunque un incidente diplomatico.

Un altro sommergibile, l’ “U-20”, era in fase di avvicinamento. La situazione era preoccupante, ma non si può dire che i comandi inglesi competenti per settore la stessero affrontando adeguatamente. Nessuno si preoccupò di passare informazioni o avvertimento al “Lusitania” che avanzava del tutto ignaro della posizione e del numero dei sommergibili.

La mattina del 5 maggio il transatlantico si stava avvicinando al punto fatale. La rotta veniva tracciata in modo da passare il canale di San Giorgio nelle ore notturne per poter arrivare all’ alba del giorno 8 davanti alla barra di Liverpool con l’ alta marea onde poter passare subito senza attese pericolose. Si poneva quindi il problema di stabilire l’ esatto punto nave in presenza di foschie e banchi di nebbia, che coprivano la zona. Il comandante Turner decideva di mantenersi ad una ventina di miglia al largo della costa irlandese , al traverso del faro di Fastnet Rock, molto più cioè del solito miglio osservato nei periodi di normalità. Nel contempo dava mano ai telegrafi di macchina diminuendo la velocità.

Ma a 20 miglia dalla costa si trovava anche l’ “U-20”, al comando del tenente di vascello Schwieger, con rotta quasi uguale a quella del “Lusitania”. Il sommergibile veniva avvistato da non poche delle piccole unità in movimento nella zona, ne affondava una e, tra il 6 e 7 maggio silurava 2 piroscafi. Da parte inglese non ci furono quelle contromisure ch’ era lecito aspettarsi. Il comandante Turner, da parte sua, non era facoltizzato a prendere nessuna iniziativa, ma faceva chiudere le porte stagne e metter fuori le imbarcazioni di salvataggio, in posizione di calata, creando con ciò non poco nervosismo tra i passeggeri. Non gli restava che attendere la scorta dell’ incrociatore “Juno”, stabilita in precedenza, ma che non si faceva vedere. Entrando nella nebbia, il “Lusitania” diminuiva ulteriormente la velocità a 15 nodi.

La situazione , a questo punto, si faceva poco chiara per l’ incrociarsi di ordini non tempestivi e non bene coordinati.

Mentre il comandante Schwieger, considerata chiusa la missione, decideva di mutar rotta per tornare alla base, ecco giungere finalmente al “Lusitania” l’ ordine

di dirottare a Queenstown. Il comandante Turner, che forse non attendeva altro, metteva il timone tutto alla banda provocando uno sbandamento, che creava il caos nelle cucine in quel momento in piena attività.

Alle ore 12,20 il comandante Schwieger coglieva nel campo visivo del periscopio un grande piroscafo a 4 ciminiere, che identificava col “Mauretania” o col gemello “Lusitania”, classificati entrambi come trasporto truppe. Un’ ulteriore accostata per l’ ingresso a Queenstown portava il transatlantico proprio in bocca all’ “U-20” che, alle ore 15,10, da 700 metri di distanza, eseguiva il lancio di un siluro regolato a 3 metri di profondità che colpiva il bersaglio con l’ angolo ottimale di 90° la nave in corrispondenza della plancia, anzi tra questa e il primo fumaiolo.

Schwieger non aveva molta fiducia nell’ efficacia dei suoi siluri per cui rimaneva stupefatto per l’ effetto del lancio. Un’ esplosione insolitamente violenta che provocava un immediato appruamento accompagnato da uno sbandamento sulla dritta che aumentava a vista d’ occhio. Ci fu effettivamente una grande esplosione dopo l’ impatto del siluro, ma di altra natura. Erano saltati sicuramente gli esplosivi stivati, come si è detto, in corrispondenza della paratia delle caldaie, ma nessuno di quanti sapevano ha mai ammesso nulla. Si è detto, invece, che l’ “U-20” aveva lanciato un secondo siluro. I palombari hanno poi concordemente dichiarato che la prua del transatlantico appariva sventrata da una massiccia esplosione dall’ interno verso l’ esterno.

Per calare a mare le scialuppe di salvataggio, già predisposte, bisognava fermare l’ abbrivio della nave e il comandante Turner ordinava prontamente il “macchina indietro tutta”. A questo punto si verificava quello che qualcuno aveva forse temuto: le turbine non reggevano alla contropinta e saltava una delle tubulature di alimentazione del vapore, che lavorava a 127 atmosfere, con fuoriuscita di una ruggente nuvola bianca attraverso le ciminiere di poppa. La nave proseguiva in abbrivio impedendo il movimento delle scialuppe. A 4 minuti dalle esplosioni tutto il settore prodiero era già sotto il pelo dell’ acqua finché la prua andava a toccare il fondo quasi in verticale. Alle ore 14,23 non c’ era proprio nulla da fare, 3 minuti ancora e tutto spariva sotto le onde. Scoppiava in questo momento una delle caldaie.

* * *

Delle 48 scialuppe di salvataggio ne rimanevano a galla soltanto 6, la manovra e l’ alaggio delle quali aveva rivelato gravi deficienze con la conseguenza di ribaltamenti e sfasciamenti e gente rimasta ferita mortalmente. A New York non erano state effettuate le prove e esercitazioni prescritte dai regolamenti, anche se dichiarato il contrario, per gli impedimenti provocati dal carico in corso. Non seguiremo l’ odissea di ciascuna scialuppa e le manovre tentate, basti pensare che tutta la fiancata di sinistra era diventata inagibile a causa dello sbandamento e delle migliaia e migliaia di teste della chiodatura delle lamiere che sporgevano di 2 centimetri e mezzo facendo presa sul fasciame a sovrapposizione (clinker) delle

barche. E ciò non era tutto. Gran parte degli scampati dovette rimanere in acqua per un paio d' ore, davanti alla costa che si vedeva bene, prima che arrivassero i soccorsi. L' incrociatore "Juno" giungeva sul posto quasi subito ma veniva fatto allontanare a tutta forza per il timore che venisse silurato anch' esso. Ci pensò un disorganico gruppo di battelli da pesca e guardacoste che lavorarono finché ci fu luce.

La corrente di marea portava sulle spiagge rottami d' ogni genere e cadaveri a centinaia, altri ancora venivano ad arenarsi successivamente su di un lungo arco di costa. Fu stabilito un premio a chi li trovava in ragione di 1 sterlina per ogni corpo, 2 sterline se si trattava di un americano e ben 1000 sterline per il cadavere del milionario Alfred Vanderbilt, celebre play-boy che s' era imbarcato, come lui stesso aveva detto, "per dare un' occhiata alle sue scuderie". Una contabilità sconcertante di fronte alle 1201 vittime, 144 delle quali di nazionalità americana.

* * *

Il transatlantico "Lusitania" finiva così nella sua duecentoduesima traversata e scoppiava il "caso Lusitania" con una risonanza senza precedenti, svisamenti e intrighi per interessi di parte, polemiche e risentimenti.

Il fatto ha fornito il pretesto di fronte all' emotiva e ignara opinione pubblica americana per giustificare l' enormità dell' aiuto finanziario e industriale prestato a favore dell' Inghilterra e per avallare l' intervento diretto degli Stati Uniti nel conflitto.

Per la maggior parte dei giornali il fatto costituiva il colpo grosso da sfruttare in tutte le maniere. La stampa si divideva in due campi: una parte minoritaria costituita dagli americani di origine tedesca che si battevano per appurare i fatti e per tenere l' America fuori dal conflitto; una parte più o meno scopertamente legata agli ambienti finanziari e affaristici che, lontanissima nella realtà dei fatti dai temi di giustizia conclamati, sfruttava un colossale affare nel quale gli Stati Uniti s' erano tanto spinti da non poter più permettersi di lasciare che l' Inghilterra perdesse la guerra. Venivano aizzati gli animi anche con storie inventate e calunnie. La campagna antitedesca veniva portata al calor bianco e si ricorse perfino al trucco di coniare una medaglia celebrativa tedesca attribuendola a Karl Goetz di Monaco ma in realtà opera di un inglese, che operava per conto del British Naval Intelligence Service, medaglia della quale venivano prodotti 300.000 esemplari.

Di qua e di là dell' Oceano si aprirono le inchieste ufficiali manovrandole accuratamente per nascondere la verità con censure, omissioni e manipolazione dei documenti e dei registri. I testimoni venivano selezionati e fatti parlare con prudenza. Nella ricerca del capro espiatorio si giunse all' estremo di fare il nome dello stesso comandante Turner, accusato di essere un agente tedesco!

Tra i membri del governo americano ci fu una sola dimissione ma tutte le preoccupazioni furono rivolte a salvare dal contraccolpo politico il presidente Wilson. La stampa si prestò a minimizzare il quantitativo e il valore del carico

imbarcato sul “Lusitania”: 1500 tonnellate per 735.379 dollari mentre il valore più grande, 10 milioni di dollari, era rappresentato dalla nave.

Di concrete responsabilità, ufficialmente, non si parlò minimamente, anche se individuate dietro le quinte:

- 1) la Gran Bretagna aveva soppresso la distinzione tra navi da guerra e navi mercantili,
- 2) il “Lusitania” portava un carico di munizioni destinate ad essere impiegate contro la Germania,
- 3) in base al diritto internazionale, gli Stati Uniti non potevano dichiarare che la vita dei cittadini americani era sacrosanta anche a bordo di una nave belligerante in acque pericolose (principio riconosciuto dalla stessa Inghilterra all’ epoca della guerra russo-giapponese del 1905),
- 4) gli armatori del “Lusitania”, complici le autorità portuali americane, avevano violato le disposizioni riguardanti le navi da passeggeri contenute nella legislazione marittima degli stessi Stati Uniti.

Il tutto veniva liquidato nel 1918, quando l’ America era già in guerra, con una sentenza che dichiarava illegale l’ operato dell’ “U-20”, definendolo anzi un “atroce delitto” perseguibile penalmente. Gli scampati, che si erano costituiti parte civile, furono liquidati dai tribunali americani con pochi soldi e con a carico le spese legali. Più generosi gli Inglesi, che non pretesero le spese.

L’ affondamento del “Lusitania” è stato favorito o provocato, è frutto della fatalità o di una manovra pilotata? È da dimostrare. Il punto sta nel divario tra le azioni dei governi, tra la morale ufficiale e la realtà dei fatti. Nulla è finora cambiato.

L'affondamento del “Laconia” e il caso che ne è seguito

Il “Laconia” era un piroscafo da passeggeri della Cunard Line costruito a Newcastle nel 1922 con altre quattro unità gemelle per le linee del Nord Atlantico. Aveva una stazza lorda di 19.695 tonn. con sistemazioni per 1520 passeggeri ed un profilo caratteristico conferito dal ponte di comando isolato e da un’ unica ciminiera spostata sensibilmente verso poppa.

Trasformato in trasporto militare e proveniente dal Mar Rosso, nel settembre del 1942 il “Laconia” si trovava a passare al largo di Freetown lungo le coste dell’ Africa Occidentale. Aveva a bordo 1800 prigionieri di guerra italiani sorvegliati da un corpo di 103 Polacchi, 286 militari inglesi diretti in patria, 80 tra donne e bambini con la stessa destinazione e 200 donne rastrellate in varie parti con foglio di via.

Il comandante, capitano Rudolf Sharpa, era un uomo imponente e curato nell’ aspetto, di carattere indipendente, difficile da trattare. Ma quella volta aveva ricevuto un’ ordine al quale aveva dovuto sottomettersi senza poter far nulla pur essendo contrariato: seguire cioè una rotta in acque nelle quali era possibile imbattersi in qualche sommergibile, ma senza scorta dovendo fare affidamento soltanto sulle armi di bordo (poteva considerarsi poco meno di un incrociatore ausiliario) e sulla velocità, che non era però molto elevata essendo scaduta a 15 nodi. Il comandante inglese aveva protestato, ma inutilmente. In quel secondo semestre del 1942 la battaglia dell’ Atlantico era giunta al culmine e gli Inglesi erano costretti ad usare ogni mezzo in grado di navigare con scorte ridotte o inesistenti.

Era la tarda mattinata del 12 settembre e il mare era reso biancastro da uno spietato sole tropicale che mimetizzava la scia di un sommergibile. Si trattava dell’ “U-156” che, al comando del trentaduenne capitano di corvetta Werner Hartestein, era diretto verso il Capo di Buona Speranza per la sua quarta missione.

Alle 11,37, ora tedesca, una delle vedette annunciava a gran voce la comparsa di fumi all’ orizzonte. Era il caso che faceva incontrare i due principali protagonisti della nostra storia al momento giusto (o sbagliato) nel posto giusto (o sbagliato).

Hartestein portava il sommergibile dalla velocità di crociera a 16 nodi per vedere di che si trattava. Dava inizio ad una lunga caccia con frequenti aggiustamenti finché, alle ore 15, la nave svelava negli oculari dei binocoli puntati su lei tutta la sua struttura. Aveva l’ aria di un incrociatore ausiliario, stazza stimata

12.000 tonn., che procedeva zig-zagando alla velocità stimata di 15 nodi. Per l'attacco bisognava aspettare la notte e, fattosi buio, apparve qua e là qualche luce, segno che a bordo dell'avversario le norme sull'oscuramento non erano rispettate a dovere.

Alle ore 22,07 il sommergibile eseguiva due lanci il cui esito veniva annunciato da due esplosioni. Il primo siluro aveva colpito la stiva 4 dove si trovavano chiusi 450 Italiani, che rimanevano uccisi quasi tutti, mentre il secondo siluro faceva meno danni. Gli Inglesi davano immediatamente l'allarme radio segnando la posizione 550 miglia a sud di Capo Palmas. Il "Laconia" appariva in poco tempo sbandato di 15° in mezzo ad un fumo acre e irrespirabile, le macchine cessavano di funzionare e veniva meno l'illuminazione elettrica.

Si verificava non poca confusione nell'andirivieni della gente che scendeva sottocoperta a recuperare effetti personali e risaliva sui ponti ai posti di abbandono nave. Dalle stive venivano fuori i prigionieri, che invano le guardie polacche tentavano di trattenere perché avrebbero dovuto essere imbarcati per ultimi sulle scialuppe e sulle zattere, molte delle quali erano danneggiate o distrutte. I mezzi di salvataggio non erano pertanto sufficienti ad accogliere tutti i naufraghi, si verificava il solito intreccio di atti di coraggio e di viltà tra chi manteneva la calma e chi perdeva la testa, com'è sempre successo in simili contingenze.

Dopo tre quarti d'ora la prua del "Laconia" andava a filo d'acqua mentre l'"U-156" pencolava in posizione di osservazione a distanza di 2-3000 metri. Si preparava ad un altro attacco in quanto la nave stava ancora a galla, ma ad un certo momento l'acqua di mare penetrava nei forni delle caldaie provocandone lo scoppio: il "Laconia" affondava di poppa trascinando con sé il comandante e il secondo.

L'"U-15" si portava sul posto e agli occhi degli uomini di guardia sulla torretta si presentava uno spettacolo indicibile: poche imbarcazioni, relitti d'ogni genere, gente che gridava aggrappata a qualsiasi cosa galleggiasse, urla di donne e bambini attaccati da piccoli squali che davano feroci morsi.

Ad un tratto i Tedeschi sentono un'invocazione in italiano: "Aiuto!", e il grido dà il via al più grosso dei problemi da risolvere sul momento. Al comandante Hartenstein si presenta una bella responsabilità non differibile: salvare i naufraghi, e non solo gli Italiani perché non se la sente di fare in quel momento discriminazioni, e conseguentemente mettere a repentaglio la sua incolumità; oppure chiedere istruzioni che non possono arrivare subito e intanto esporsi all'attacco di forze nemiche avvisate del siluramento.

Le proporzioni del salvataggio apparivano inoltre superiori, e di molto, alla capacità ricettiva del sommergibile. I naufraghi cominciarono intanto a salire a bordo e in breve se ne contarono oltre 200. Fatta una prova d'immersione, se ne dovette far tornare in mare una trentina.

Alle ore 1,25 Hartenstein inviava al comando sommergibili di Parigi un messaggio, che avrebbe dato il via a decisioni eccezionali, a discussioni dramma-

tiche, ad interventi in sede diplomatica innescando una operazione senza precedenti.

Mentre il sole sorgeva, il 13 settembre, preannunciando una giornata caldissima, a molti chilometri di distanza, nel Boulevard Suchet, l' ammiraglio Dönitz, svegliato in piena notte, stava dibattendosi in un dilemma ben grosso: ordinare di ributtare in mare i naufraghi già raccolti e far proseguire il sommergibile per la sua missione (fatto che nessuno avrebbe potuto criticare dal punto di vista delle operazioni militari in corso); oppure interrompere la missione, prestare soccorso al maggior numero possibile di naufraghi, esporre l' "U-156" al pericolo di attacchi e magari all' affondamento, dovendo vincere con un ordine simile, un sacco di resistenze e di critiche in casa propria e nelle sfere più alte. Tra i due corni del problema c'era anche un risvolto politico non indifferente determinato dalla presenza tra i naufraghi di militari italiani.

Dopo lungo riflettere, l' ammiraglio Dönitz prendeva una decisione, che gli faceva molto onore, di assumersi la gravissima responsabilità di tentare il salvataggio, una responsabilità tale da poter distruggere di colpo la sua carriera. Fattosi assicurare che l' "U-156" era in grado di immergersi in caso di necessità, alle ore 3,45, pur tra pareri nettamente contrari in seno agli ufficiali del suo staff, diramava l' ordine ai tre sommergibili più vicini, quelli del gruppo Eisbär ("U-507", "U-506" e "U-457", la "vacca da latte") di dirigere a tutta velocità a dare una mano.

Hartestein provvedeva intanto a raccogliere i naufraghi sparsi qua e là, a distribuirli con ordine su battelli e zattere. Proponeva nel contempo la neutralizzazione diplomatica della zona del naufragio. Al quartier generale di Parigi la cosa sembrava difficile, ma Dönitz cercava di giocare anche questa carta. Venivano presi contatti anche con l' ammiraglio Parona della base italiana di Beta-Somm a Bordeaux, che disponeva il dirottamento del sommergibile "Cappellini" che, al comando del tenente di vascello Marco Revedin, si trovava relativamente il più vicino alla zona interessata (e non nuovo ad operazioni di salvataggio di naufraghi). A Dakar si trovavano molte navi della flotta francese di Vichy e, col concorso del governo italiano, veniva richiesta la collaborazione della commissione d' armistizio di Wiesbaden, Torino e Vichy.

La situazione era pesantissima e Hartestein prendeva un' altra iniziativa del tutto fuori norma: trasmetteva in chiaro un avviso in inglese facendo presente che, se qualche nave era in grado di prestare soccorso, il suo sommergibile si sarebbe astenuto da atti ostili purché egli stesso non fosse fatto segno ad attacchi da parte di navi o aerei; dava perfino la sua posizione. Un rischio tanto grave che sembrava una pazzia.

Passavano così due giorni e due notti di grande ansia.

Alle ore 10,10 del 13 settembre il sommergibile "Cappellini" riceveva l' ordine di dirottare verso quella zona, ma si trovava molto lontano, a nord-est dell' isola di Ascension.

Molte erano le istruzioni che seguivano via via, comprese indicazioni sui segnali di riconoscimento tra le unità tedesche e francesi, che erano l' incrociatore "La Galissonnière" e gli avvisi "Dumont d' Urville" e "Annamite" sotto il comando in capo di Marine Dakar, dove si trovava l' ammiraglio Collinet.

Era una domenica, quel 13 settembre, e dopo una mattinata d' intenso lavoro l' ammiraglio si apprestava a concedersi una pausa per la colazione. Alle ore 13 gli veniva recapitato un messaggio urgente, l' ordine d' uscita per raccogliere i naufraghi del "Laconia" trovantisi in posizione stimata nei pressi di Abidijan. La cosa non gli piaceva perché i rapporti con gli alleati erano delicatissime il francese temeva malintesi e incidenti. La notizia dell' affondamento gli era già nota. L' unità più vicina era l' avviso "Dumont d' Urville" al quale veniva mandato l' ordine di muovere alle ore 19,30, sul far della sera, ma il cifrato relativo all' operazione era incomprensibile e la faccenda veniva chiarita solo il giorno dopo. Per di più l' unità era lenta, non poteva sviluppare più di 12 nodi. Il suo comandante, capitano di corvetta Quémard, era un bel tipo : la sua piccola unità aveva incontrato un giorno una grossa formazione inglese, che si premurava di trasmettere il segnale "Non temete, non attaccheremo", al quale Quémard rispondeva: "Neanch' io".

L' unica nave efficiente e veloce era l' incrociatore "Gloire" comandato dal capitano di vascello Graziani, per il quale prendere a bordo italiani insieme a inglesi era una bella preoccupazione. C' era inoltre penuria di nafta alla quale, però, provvidero i Tedeschi. L' incrociatore "Gloire" muoveva alle ore 21 del 14 settembre e durante la navigazione veniva più volte sorvolato da quadrimotori inglesi del tipo Sunderland, pronto ad aprire il fuoco alla prima avvisaglia di ostilità. Ma gli Inglesi lasciavano fare e l' incrociatore giungeva sul posto del naufragio il mattino del giorno 17, preceduto dall' "U-506", che imbarcava 132 Italiani. I Francesi girarono in perlustrazione sullo specchio d' acqua raccogliendo altri superstiti giunti ormai al limite delle forze.

Venivano infine sistemati e suddivisi i rimorchi: 22 zattere e scialuppe tra l' "U-506" e l' "U-152" con intercambio sui sommergibili; altre imbarcazioni tentavano isolatamente la navigazione verso terra; piccoli gruppi sfuggivano alla ricerca sicché tra morti e dispersi si contarono 1500 vittime.

È da chiedersi ora perché gli alleati non mandarono loro navi di soccorso. Risulterebbe che in quel momento era in corso una grossa operazione intorno al Capo di Buona Speranza con l' impiego di tutti i mezzi, ciò lascia comunque perplessi.

Ma l' odissea non era ancora finita.

Alle ore 11,25 l' "U-156" avvistava un aereo non identificato e spiegava una grande bandiera bianca con la croce rossa tentando nel contempo un contatto ottico senza ottenere risposta. L' aereo spariva oltre l' orizzonte, ritornava dopo mezz' ora, spariva di nuovo. Alle ore 12,32 si faceva vedere un altro aereo, o era lo stesso.

Nella tarda mattinata del 15 settembre l' "U-156" si trovava ad aver a bordo 263 naufraghi quando arrivava l' "U-506" di Würdemann, che ne prelevava 132, tra i quali un Italiano. Restavano sull' "U-156" 55 Italiani e 60 Inglesi, tra i quali 5 donne.

Il mattino del 16 settembre l' "U-156" prendeva a rimorchio un' altra scialuppa in aggiunta alle 3 che già assistiva. Denunciava un guasto alla valvola d' uno dei motori diesel e chiedeva via radio un pezzo di ricambio.

Il tempo passava e la situazione si faceva sempre più precaria, ma l' ammiraglio Dönitz, pur pressato dall' alto, non desisteva.

Alle ore 8,28 giungeva finalmente il sommergibile "Cappellini" che trovava e soccorreva una scialuppa alzante una vela rossa. L' imbarcazione era occupata da 50 Inglesi e siccome appariva in buone condizioni, il sommergibile proseguiva. Alle ore 10,30 incontrava un' altra imbarcazione con donne e bambini, che rifiutavano l' invito di salire a bordo.

Alle ore 11,25 Hartestein veniva nuovamente sorvolato da un aereo e tornava a mostrare la bandiera con la croce rossa. Questa volta l' aereo veniva identificato per un tipo "Liberator" americano. Non solo non rispondeva ai segnali ottici ma, fatto un giro sulla zona, attaccava a bassa quota col lancio di bombe. L' "U-156" non poteva fare altro che abbandonare i rimorchi e mettere i motori a tutta forza avanti. Un secondo attacco contro il sommergibile, che non reagiva, centrava in pieno una scialuppa e una seconda si capovolgeva. L' aereo eseguiva una terza passata col lancio di altre due bombe. Hartestein faceva evacuare gli Inglesi, uomini e donne, che erano costretti a saltare in mare, e si immergeva con alcuni danni allo scafo. Quando ritornava in superficie era già notte e comunicava via radio l' interruzione dell' operazione a causa degli attacchi subiti.

Alle ore 14 del 16 settembre la situazione era la seguente: l' "U-507" aveva a bordo 15 donne e bambini, 163 Italiani e rimorchiava 7 scialuppe con 320 tra Inglesi e Polacchi; Schacht imbarcava 129 Italiani, un ufficiale inglese, 15 donne e 16 bambini e teneva a rimorchio 7 scialuppe con 330 uomini tra i quali 35 Italiani. Ricevuto l' ordine di far passare tutti sulle scialuppe in attesa dei Francesi, Schacht prende tempo, cioè non obbedisce (!).

Alle ore 16,53 era in vista il "Cappellini" con molti naufraghi, per lo più Italiani, i quali avevano raccontato che su 1800 prigionieri 1400 erano stati trascinati a fondo dalla nave non avendo potuto abbattere i cancelli delle stive; 400 erano riusciti a forzare le sbarre e avevano lottato per salire sulle imbarcazioni. Il sommergibile imbarcava 49 Italiani e 19 tra Neo-Zelandesi, Inglesi e Polacchi sistemati sulla coperta.

Intanto l' ammiraglio Dönitz continuava a dibattersi con i suoi problemi, non era affatto contento della piega degli avvenimenti ma esitava ad ordinare l' abbandono dei naufraghi. Formulava infine un preciso ordine operativo: proibizione assoluta per l' avvenire di ogni tentativo di salvataggio di naufraghi e in nessun caso imbarcare gente già in mare, nè raddrizzare imbarcazioni capovolte, nè

distribuire viveri; dovevano esser fatti prigionieri soltanto i comandanti e gli ufficiali. Era l'ordine noto in codice come "Triton Null" che al processo di Norimberga gli avrebbe costato 10 anni di carcere.

Il 17 settembre, alle prime ore del mattino, arrivava sul posto l'incrociatore "Gloire" che, avvistata la vela rossa di un'imbarcazione, prendeva a bordo 52 Britannici, tra i quali una donna. In mattinata giungeva anche l'"Annamite".

Nel primo pomeriggio il "Gloire" incrociava l'"U-507" che aveva a bordo soltanto Italiani avendo dovuto mollare le scialuppe. L'"Annamite" imbarcava gli Italiani dei sommergibili, in tutto 306 uomini, e 9 donne e bambini, tutti in condizioni pietose. Era poi il momento del "Gloire" che rastrellava qua e là diversa gente operando fino al calar delle tenebre. In piena notte, sulla via del ritorno, incappava miracolosamente in una scialuppa con a bordo 84 naufraghi, per lo più Italiani, e una donna.

Il mattino seguente l'incrociatore accostava l'"Annamite", che era sovraccarico, proprio quando le due navi venivano sorvolate da due aerei Liberator seguiti da un terzo, provocando grande tensione. Questa volta non succedeva niente e si poteva procedere alle operazioni di trasbordo al termine delle quali il "Gloire" veniva a trovarsi con 373 Italiani, 597 Inglesi, tra i quali 48 donne e bambini, 70 Polacchi, 1 Greco, in tutto 1041 persone affollate intorno ai 750 membri dell'equipaggio. L'unità rientrava a Dakar nella mattinata del 21 settembre e quattro giorni dopo era a Casablanca.

Il sommergibile "Cappellini" mancava l'incontro con i Francesi per cui si stabiliva un rendez-vous col "Dumont d'Urville" che, tra l'altro salvava anche i naufraghi di un altro siluramento. Il sommergibile italiano sbarcava i naufraghi tenendo a bordo 2 ufficiali inglesi e 6 italiani in grado di fornire notizie utili.

Per altri il dramma continuava: il 21 ottobre si trovava in mare ancora una scialuppa con 4 superstiti sui 51 inizialmente imbarcati. Si trattava della lancia di testa di quelle rimorchiate dall'"U-156" al momento dell'attacco da parte dell'aereo americano. I 4, già dati per morti, venivano fortunatamente salvati da una nave inglese.

Aveva così termine la tragica odissea del piroscafo "Laconia" al centro di un episodio della guerra marittima senza precedenti senza conseguenti. Su 2732 uomini e donne imbarcati, venivano portati in salvo 1111, ma alcuni morivano successivamente in ospedale. Scampavano alla morte 450 circa degli Italiani (su 1800), 73 Polacchi (su 103), 538 Britannici. Avrebbero potuto essere di più senza lo sconsiderato e inutile attacco degli Americani.

L'operazione – notevole anche per l'encomiabile tentativo di far prevalere lo spirito umanitario nel corso di una guerra spietata – era durata 5 lunghi drammatici giorni. Gli ammiragli Dönitz, tedesco, Darlan, francese, e Parona, italiano, non avevano esitato a fare di tutto esponendo le loro navi al massimo rischio mentre gli Inglesi non si muovevano; gli Americani non avevano capito

nulla nel bombardare quelli che stavano sotto il loro aereo e non risulta che abbiano ricercato responsabilità o dato spiegazioni.

I tre sommergibili tedeschi, tornati alle loro missioni , non sono sopravvissuti alla guerra, affondati tutti e tre con i loro equipaggi nel corso del 1943.

Fonti

Colin Simpson

Il Lusitania – Un grande giallo vero, Rizzoli 1974

C.L.Droste ,R.Prinzhofer

Il caso Lusitania, Mursia 1974

Jochen Brennecke

Il caso Laconia, Baldini & Gastoldi 1964

Léonce Peillard

Il caso Laconia, Garzanti 1963