

Collana
MEMORIE DI FERRO

*Ad Adelmo Bisaia
e agli altri uomini
del Regio sommergibile Barbarigo*

ISBN 978-88-32239-01-0

© 1ª Edizione Maggio 2019

Stampato presso Litotipografia Alcione - Lavis (TN)

© 2019 Itinera Progetti

Sono vietati la riproduzione, la traduzione, l'adattamento anche parziale o per estratti, per qualsivoglia uso e con qualsiasi mezzo effettuati, compresi la copia fotostatica, il microfilm, la memorizzazione elettronica e quant'altro la tecnologia mettesse a disposizione, senza la preventiva autorizzazione scritta dell'editore.

Itinera Progetti Editore - Vicolo Ca' Rezzonico 11 - 36061 Bassano del Grappa (VI)

www.itineraprogetti.com - e-mail: editore@itineraprogetti.com

Enrico Cernigoi

LA BATTAGLIA DELL'ATLANTICO

Le operazioni della Regia Marina, della Kriegsmarine
e l'attività di spionaggio in Sud America



Nella stessa collana

Mauro Tonoli

Landminen

Le torpedini terrestri austriache

Mauro Tonoli, Fausto Corsetti

Skoda Gebirgskanone 7,5 cm Model 15

1915-1964: storia, caratteristiche tecniche e munizioni

Livio Pierallini, Sergio Zannol

L'occhio mortale

I tiratori scelti italiani nella Grande Guerra

Luigi Scollo

A colpo sicuro

I tiratori scelti dell'esercito italiano dal secondo dopoguerra agli anni 2000

Alberto Mario Carnevale, Eugenio Ferracin, Maurizio Struffi

Cieli fiammeggianti

Dalla Guerra Fredda a Base Tuono

Gianni Adami

Le ali dell'Ibis

La missione italiana in Somalia 1992-93

Giorgio Seccia

La difesa antigas nella Grande Guerra

Le maschere antigas, le protezioni per il corpo, le protezioni collettive e per gli animali di tutti gli eserciti

Luigi Scollo

La battaglia dei ponti

Iraq 2004: Operazione Antica Babilonia III

Rocco Giammetta

Gli sniper russi

Dalle origini alla guerra in Siria

Livio Pierallini

Mannlicher-Carcano Modello 1891

Dalle origini alla Seconda Guerra Mondiale

Indice

Ringraziamenti	6
Indice delle abbreviazioni	7
Prefazione	9
Introduzione	13
Capitolo I - Guerra sull'Oceano Atlantico	17
Arrivano i corsari	33
Sulle coste della Francia	48
L'intervento italiano.....	51
Capitolo II - La Regia Marina e i suoi sommergibili	61
Fascismo, scenario internazionale e strategia marittima	68
Uomini e sommergibili.....	74
Capitolo III - Dalla crisi economica alla guerra	81
Roosevelt, l'Italia e il Sud America: il controllo sul Brasile e l'Argentina.....	85
Spie in Sud America. La penetrazione tedesca in America Latina, l'Abwehr e i Servizi della Kriegsmarine.....	97
Gli italiani nel nuovo teatro di guerra	108
Capitolo IV - Betasom	113
Il Barbarigo.....	121
Verso le calde acque dell'emisfero australe	132
Strategie di potere in Sud America	138
Capitolo V - Grossi al comando del Barbarigo	151
La controffensiva americana.....	158
Gli USA in guerra.....	177
"Ho affondato una corazzata"	181
Capitolo VI - Il caso della corazzata Mississippi	193
Trionfo in mare.....	199
Partenza senza ritorno	202
Bibliografia	205
Indice dei nomi	213

Ringraziamenti

Si ringrazia la famiglia Bisaia, Pier Paolo Battistelli, Ciro Paoletti, Enrico Cernuschi, Augusto De Toro, Fulvio Petronio, Mario Cicogna, Giovanni Greco, Diego Guerin, Paolo Maschio, Antonello Gamaleri, l'ANMI di Roma e di Cremona, la Biblioteca Centrale Militare, l'Archivio dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore Marina, l'Archivio dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore Esercito, l'Imperial War Museum di Londra, il Museo di Gosport (GB), il The U.S. National Archives and Records Administration, il National Archives Londra, il *Bundesarchiv* (BArch) e Behnke Günther.

Indice delle abbreviazioni

OKW	OberKommando der Wehrmacht
ASDIC	Allied Submarin Detector Investigation Committee
RAF	Royal Air Force
LATI	Linee Aeree Transcontinentali Italiane
GN	Genio Navale
AN	Armi Navali
Rt	Radio telegrafica
GM	Guardiamarina
STV	Sottotenente di vascello
TV	Tenente di vascello
CC	Capitano di corvetta
CF	Capitano di fregata
CV	Capitano di vascello
CREM	Corpo Reali Equipaggi Marittimi
AAA	Agriculture Adjustment Act
CIAA	Coordinator Inter America Affairs
NIRA	National Industry Recovery Act
FERA	Federal Emergency Relief Administration
CWA	Civil Works Administration
OSS	Office of Strategic Service
CIO	Congress of Industrial Organization
BSC	British Security Coordination
SIM	Servizio di Informazioni Militare
SIS	Servizio Informazioni Speciali
PNF	Partito Nazionale Fascista
PNA	Partito Fascista Argentino
YPS	Yacimientos Petroliferos Fiscales
AGIP	Agenzia Generale Italiana Petroli
OKM	Oberkommando der Marine
RSHA	Reichssicherheitshauptamt
FBI	Federal Bureau of Investigation
AUSMM	Archivio Ufficio Storico Marina Militare
ACS	Archivio Centrale dello Stato Roma
CRDA	Cantieri Riuniti dell'Adriatico

ton.	tonnellate
MT	Motore termico
MM.EE.PP	Motori elettrici di propulsione
f.t	Fuori tutto
Mg.	Miglia marine
TT.LL.	Tubi lanciasiluri
DD.FF.	Doppi fondi
Nb	Nave da battaglia
Cl.	Classe
CL Ad	Camera lancio poppa
CL Av	Camera lancio prora
SD	Sicherheitsdienst

Prefazione

Mi accingo ad illustrare i contenuti di questo libro, dell'amico Enrico Cernigoj, con un certo timore vista la complessità del tema. Vengono trattati in questo volume i molteplici avvenimenti legati alle operazioni belliche navali della Battaglia dell'Atlantico durante la seconda guerra mondiale.

L'argomento, nel tempo, è stato affrontato da una miriade di studiosi delle più varie discipline ma il nostro Autore ha saputo cogliere alcuni aspetti di assoluta novità.

Gli avvenimenti sono descritti con una rara completezza sviscerando causa, origine storica e politica dei fatti accaduti. Ma c'è di più; l'opera si fonda su due pilastri innovativi.

Il primo riguarda un'analisi storiografica della situazione politica dell'intera America del Sud durante il periodo antecedente e contemporaneo alla seconda guerra mondiale, con un minuzioso esame dell'attività di spionaggio.

Il secondo riguarda l'apporto dei sommergibili nelle operazioni belliche di quegli anni e la storia, per molti aspetti inedita, dei controversi affondamenti del Comandante Grossi titolare del sommergibile *Barbarigo*, battello a cui vengono dedicati due dei sei capitoli di quest'opera.

Nel volume sono evidenziate le straordinarie qualità dei Comandanti e degli equipaggi italiani, la professionalità, l'ardimento, la resistenza alla fatica, il coraggio nell'estremo sacrificio, l'indomabile combattività ma anche la profonda umanità che li caratterizzava e che sorprese e perfino irritò l'alleato germanico. La ferrea disciplina, sia a bordo che fuori, l'addestramento che doveva rendere gli uomini pronti ad affrontare qualsiasi imprevisto, la durezza della vita a bordo che, tuttavia, proprio per questo creava e cementava forti amicizie, la cieca obbedienza al proprio comandante, sono gli elementi che hanno fatto dei sommergibilisti un corpo d'élite.

Nei fatti narrati io, da vecchio sommergibilista, ho potuto cogliere le sensazioni, le emozioni, le motivazioni, gli stati d'animo, in definitiva la vera essenza della vita sui battelli.

Ho deciso, pertanto, di limitare il mio apporto in questa prefazione collegando tale aspetto a quelle che sono state le mie esperienze.

Ora come allora i sommergibilisti fanno parte di un gruppo ristretto, quasi elitario. La temerarietà e l'audacia nel sommergibilista hanno però un carattere particolare. Il suo coraggio non è fatto di slanci, di improvvisa e bruciante rabbia; non si getta

all'attacco preso da un pur nobilissimo raptus eroico. Il sommergibilista, anche in pace, è abituato a spendere le proprie virtù morali senza impulsi arrischiati. La sua temerarietà è quella, tanto più difficile, temperata dalle lunghe e snervanti attese.

L'obbedienza nasce da una scelta consapevole, il comandante viene rispettato come uomo che è sì il primo a bordo ma che tutti sanno che, in caso di emergenza, sarà anche l'ultimo a lasciare il battello. L'atmosfera a bordo si può definire informale; la disciplina, priva quasi del tutto di segni esteriori, porta i rapporti fra gradi diversi alla cordialità, si intrecciano spesso battute ed amicizie.

È rispetto dei ruoli, che sono esattamente definiti, ad essere ferreo; gli ordini vengono eseguiti senza esitazioni. I "ma" e i "perché" verranno dopo, quando si avrà il tempo per discutere. Gli incarichi sono minuziosamente stabiliti, ognuno sa cosa deve fare e lo fa. Senza problemi, senza rifugiarsi in quel "non mi compete" che altrove è frequente.

Sono stato imbarcato su sommergibili ex-USA, su battelli classe "Toti" e sui "Sauro" 1^a e 2^a serie. Ho avuto numerosi contatti con sommergibilisti sovietici, olandesi, francesi e, per 40 giorni, ha fatto parte dell'equipaggio di un sommergibile USA, il *Pickernel*, come unico ufficiale italiano durante una crociera operativa nel mare dei Caraibi ed ho sempre potuto osservare questi caratteri distintivi fra i miei amici sommergibilisti.

Ricordo, con piacere, la cordialità non di maniera dell'equipaggio del sommergibile olandese *Tijgerhaai* mentre prendevamo bonariamente in giro alcune caratteristiche caratteriali e abitudini dei sommergibilisti statunitensi. Un altro episodio che ricordo con piacere ha per protagonista un Ufficiale Superiore sovietico che si era recato in visita, insieme a tutti gli addetti navali accreditati in Italia, a bordo della fregata *Libeccio* dove avevo l'incarico di comandante in seconda. Era ancora il periodo della Guerra Fredda pre-muro di Berlino e i rapporti con lui furono, all'inizio, particolarmente gelidi. Rimase imperturbabile, sempre sulle sue e formalmente corretto. Dopo una decina di minuti, mentre gli stavo illustrando le sistemazioni della plancia comando, venni a sapere che anche lui era un sommergibilista con parecchi anni d'imbarco anche su battelli nucleari. Ci fu un deciso cambiamento di comportamento che portò ad una viva cordialità, accompagnata da una raffica di battute e vigorose pacche sulle mie spalle. Proseguì in quadrato ufficiali con l'apertura di una bottiglia di grappa di cui si servì generosamente mentre mi spiegava che "*quando quelli del Comitato politico dell'Armata Rossa venivano a fare le ispezioni io gli davo Vodka di cattiva qualità...*".

In conclusione, per evidenziare come ogni decisione e ogni comportamento sia soggettivo e faccia parte della natura umana di ciascuno, voglio riportare due testimonianze di carattere completamente opposto l'una dall'altra. Aggiungo che, se è pur vero che per giudicare occorre aver personalmente vissuto la situazione, vi sono dei casi per cui certi comportamenti sono da ritenersi comunque esecrabili.

Il Capitano di Fregata Carlo Fecia di Cossato aveva mostrato il suo eccezionale valore di combattente audace e determinato durante il suo comando del sommergibile oceanico *Tazzoli* – compiendo il maggior numero di attacchi (23) ed affondando il maggior numero di unità nemiche (16) – e nella vittoriosa azione navale condotta al comando della torpediniera *Aliseo* il 9 settembre 1943. Si attenne poi disciplinatamente gli ordini per quasi un anno, fino a quando non sopportò più di veder crollare tutti i suoi ideali e si tolse la vita. Nelle struggente lettera lasciata per la madre egli scrisse: “*Mamma carissima, quando riceverai questa mia lettera saranno successi fatti gravissimi che ti addoloreranno molto e di cui sarò il diretto responsabile.*”

Non pensare che io abbia commesso quel che ho commesso in un momento di pazzia, senza pensare al dolore che ti procuravo.

*Da nove mesi ho soltanto pensato alla tristissima posizione morale in cui mi trovo, in seguito alla resa ignominiosa della Marina, resa a cui mi sono rassegnato solo perché ci è stata presentata come un ordine del Re, che ci chiedeva di fare l'enorme sacrificio del nostro onore militare per poter rimanere il baluardo della Monarchia al momento della pace. Tu conosci che cosa succede ora in Italia e capisci come siamo stati indegnamente traditi e ci troviamo ad aver commesso un gesto ignobile senza alcun risultato. Da questa triste constatazione me ne è venuta una profonda amarezza, un disgusto per chi mi circonda e, quello che più conta, un profondo disprezzo per me stesso. Da mesi, Mamma, rimugino su questi fatti e non riesco a trovare una via d'uscita, uno scopo alla vita. Da mesi penso ai miei marinai del *Tazzoli* che sono onorevolmente in fondo al mare e penso che il mio posto è più con loro che con i traditori e i ladruncoli che ci circondano.*

Spero, Mamma, che tu mi capirai e che, anche nell'immenso dolore che ti darà la notizia della mia fine ingloriosa, saprai sempre capire la nobiltà dei motivi che la guida.

Tu credi in Dio, ma se c'è un Dio, non è possibile che non apprezzi i miei sentimenti che sono sempre stati puri e la mia rivolta contro la bassezza dell'ora. Per questo, Mamma, credo che ci rivedremo un giorno.

Abbraccia papà e le sorelle e a te, Mamma, tutto il mio affetto profondo e immutato. In questo momento mi sento molto vicino a tutti voi e sono certo che non mi condannerete.”

A Taranto conobbi un comandante di rimorchiatore che durante la guerra era nocchiere e timoniere di manovra di un sommergibile. Mi raccontava di essere stato alle dirette dipendenze del Comandante del battello come attendente e quindi uso ad una certa familiarità.

Mi rivelò inoltre che il Comandante del sommergibile, mentre era nel suo alloggio durante una telefonata con Supermarina a Roma, a proposito di un'importante missione, disse: “*Ma in questo modo non avremo scampo e moriremo*

tutti”. Il marinaio quindi prese da parte il Comandante e gli disse di aver sentito tutto e che non avrebbe detto nulla all’equipaggio purché fosse tenuto a terra prima della missione prevista. Fu strapazzato, rimproverato e messo agli arresti di rigore ma al momento di partire in missione di guerra fu lasciato a terra. Il mio interlocutore mi raccontò quindi che il sommergibile fu effettivamente affondato pochi giorni dopo senza lasciare superstiti, dimostrandosi fiero di essersela cavata solo grazie alla sua astuzia. Ovviamente inorridii e chiusi ogni contatto con colui, non potendo accettare un atto di tale calcolata viltà.

Di certo questi due episodi sono agli antipodi, nel mezzo si possono collocare tutti quei comportamenti che, posti in essere in situazioni particolari, difficilmente possono essere compresi da chi non li ha vissuti e che, quindi, difficilmente possono essere giudicati.

Voglio concludere con le parole del marinaio di leva, tale Ficarra, imbarcato con me sul sommergibile, ex-USA, *Da Vinci* che aveva più o meno la quinta elementare e faceva il pescatore a Lipari, oltre che il barbiere quando c’era mare mosso. Gli volevo bene come ad un fratello minore per la sua insita saggezza da vero uomo di mare e il suo atavico buon senso, e al posto di manovra lo tenevo sempre al mio fianco. Una volta mi disse: *“Sono tutti buoni a spazzolare i fichi d’india con il ... degli altri”*.

Contrammiraglio Giovanni Vignati

Introduzione

Le operazioni militari che interessarono le acque dell'Oceano Atlantico nel corso della seconda guerra mondiale vennero racchiuse dal Primo Ministro britannico Winston Churchill nell'efficace espressione "Battaglia dell'Atlantico". Il richiamo alla sola componente navale di questo conflitto non ci deve però trarre in inganno, in quanto le sue implicazioni andarono ben al di là del solo confronto sulle burrascose acque dell'oceano. Come spesso accade nelle guerre le forze in campo si trovarono a giocare una difficile partita a scacchi per garantirsi l'appoggio, più o meno dichiarato, di alcuni dei più ricchi ed importanti stati dell'America Latina. Così, soprattutto in Brasile ed Argentina, prese vita una vera e propria "spy story" fra i servizi segreti dell'Asse e quelli di Gran Bretagna e Stati Uniti. La necessità di garantirsi informazioni attendibili ma anche di organizzare un efficace servizio di controspionaggio volto a destabilizzare l'influenza del nemico in quell'area, portarono ad uno scontro non meno acceso di quello intrapreso sull'Oceano Atlantico. Come vedremo, un'analisi più attenta degli eventi ci porta a ricostruire un puzzle molto articolato, nel quale ogni pezzo instaura una stretta relazione di causa effetto con quelli che lo circondano. È proprio in quest'ottica, e dopo un attento studio delle premesse storiche e militari del conflitto, che ci occuperemo di due episodi che, ancora oggi, restano parzialmente avvolti dal mistero: l'affondamento di due corazzate americane da parte del sommergibile *Barbarigo*. Il Regio Sommergibile *Barbarigo* deve il suo nome ad Agostino Barbarigo, primo ambasciatore della Repubblica di Venezia in Spagna sotto il regno di Filippo II e poi provveditore generale di Venezia. Prese parte alla battaglia di Lepanto (1571) alla cui vittoria contribuì in maniera determinante e dove eroicamente morì. Quando gli ottomani assaltarono la sua nave con una pioggia di frecce, Barbarigo sollevò la visiera dell'elmo per far sentire le sue parole di incitamento agli uomini e, alle proteste dei suoi aiutanti, l'altero veneziano ribatté "*Minor offesa ... di essere ferito che di non essere udito*". Pronunciate queste parole, una freccia gli si conficcò nell'occhio sinistro; cadde tra le braccia del suo segretario Andrea Suriano e fu rapidamente trasportato, con l'aiuto del colonnello Silvio da Porcia, sottocoperta. Morì due giorni dopo, il 9 ottobre 1571.

Le parole pronunciate da Agostino Barbarigo potrebbero essere ritenute valide anche per le vicende particolari che interessarono il sommergibile che portava il suo nome durante la seconda guerra mondiale, e i due affondamenti rivendicati dal comandante Enzo Grossi nel maggio e nell'ottobre 1942.

La prima commissione d'inchiesta della Marina Militare, istituita nel 1948, terminò le indagini nel 1950 senza trovare alcuna prova dei siluramenti rivendicati accusando, di conseguenza, Grossi di essere un millantatore. Nel 1952 sulla base dei risultati dell'inchiesta, con decreto del Presidente della Repubblica, a Grossi vennero revocate le medaglie e le promozioni ottenute per meriti di guerra.

Da quel momento il sommergibile *Barbarigo* non fu più un argomento semplice da affrontare.

Per un ristretto numero di ex combattenti e studiosi il sommergibile aveva effettivamente colpito e affondato le corazzate e, solo a motivo della sua adesione alla Repubblica Sociale Italiana, a Grossi non erano state riconosciute tali imprese, anzi, gli erano state persino tolte le decorazioni. Per altri, la maggioranza, la rivendicazione degli affondamenti era la prova della buffoneria militaresca del regime fascista.

Anche la stampa era divisa. Nel caldo clima politico del 1951, Franco Mario Servello, su un supplemento al N. 15 (31/12/1951) del Meridiano d'Italia, aveva pubblicato un articolo così intitolato "*Grossi e Pacciardi: un eroe e un traditore*". Per Servello, quindi, Grossi era un eroe.

I superstiti di quel battello, e in primis Grossi, vennero trattati come dei visionari, dei bugiardi, degli imbroglioni. Questi epiteti, riportati da quasi tutti i giornali¹ che all'epoca si occuparono del caso, divennero poi parte integrante delle vicende di cui trattasi e passarono alla storia. Il clima venutosi a creare attorno a Grossi spiega perché, nell'articolo di Vincenti "*La meravigliosa epopea dei sommergibilisti in Atlantico*" pubblicato nel 1961 dal settimanale 'Gente', venissero citati tutti i battelli eccetto uno: il *Barbarigo*. Un lettore (ex membro dell'equipaggio del sommergibile) scrisse una lettera al direttore della rivista chiedendo il perché di tale omissione. Gli fu risposto che, essendo tutti gli uomini dell'equipaggio deceduti nell'affondamento del battello, non c'erano più testimoni e quindi nulla poteva essere aggiunto rispetto a quanto già si conosceva. In effetti, quando l'11 agosto 1960 il comandante Grossi era morto, la stampa aveva riportato la notizia aggiungendo che era spirato l'unico sopravvissuto del *Barbarigo*. In quell'occasione, il sig. Adelmo Bisaia (silurista sul *Barbarigo* al tempo dei fatti) aveva scritto a moltissime testate segnalando l'inesattezza della comunicazione, cosa che però non aveva sortito effetto alcuno. In seguito alla pubblicazione dell'articolo di Vincenti, Bisaia aveva interpellato la redazione di 'Gente' in merito alla non menzione del *Barbarigo* nella battaglia dell'Atlantico. In risposta, la rivista inviò ad intervistarlo l'autore di quel reportage che, in tale occasione, spiegò all'ex sommergibilista che tutta la documentazione che aveva pubblicato gli era stata fornita dall'Ufficio

¹ A questo riguardo il sig. Bisaia ha tenuto scrupolosamente copia di tutte le pubblicazioni che hanno riguardato il sommergibile e le ha custodite nel suo archivio privato.

Storico della Marina che però aveva messo il veto sul *Barbarigo*. Dall'intervista a Bisaia, cui si aggiunse Campagna (anche lui facente parte dell'equipaggio del sommergibile), emerse un succedersi dei fatti così come riferito a suo tempo da Grossi, convalidando così la tesi degli affondamenti. L'articolo servì anche a far sì che Bisaia riuscisse a mettersi in contatto con tutti i superstiti di quel battello.

Negli anni sessanta lo Stato Maggiore della Marina istituì una seconda commissione d'inchiesta sugli affondamenti di Grossi che rilevò come, in realtà, Grossi avesse attaccato, nella prima azione, una formazione navale composta dall'incrociatore USS *Milwaukee* e/o dal caccia di scorta USS *Moffett* della Task Force dell'ammiraglio Ingram senza che nessuna delle unità se ne fosse accorta. Le due esplosioni udite dall'equipaggio, in realtà, erano due bombe di profondità degli avversari. Bisaia evidenzia la stranezza della conclusione: *"proprio mentre il Barbarigo lanciava due siluri contro la nave avversaria, questa faceva esplodere esattamente due bombe; ma nei confronti di chi, se non aveva visto nessuno?"*

Anche per il secondo affondamento, quello della *Mississippi*, la nuova commissione parlò di bombe di profondità lanciate dagli inglesi.

Bisaia ricorda, senza ombra di dubbio, che in quell'occasione aveva lanciato quattro siluri, regolati due a due metri e due a quattro e aveva udito distintamente tre esplosioni di cui l'ultima prolungata come se i due siluri fossero esplosi contemporaneamente. Per la commissione, gli inglesi, vista la scia dei siluri, avevano lanciato quattro bombe di profondità: dunque quattro siluri, quattro bombe; sembra quasi un gioco: un siluro, una bomba.

Bisaia riconosce che talvolta, quando i siluri non colpivano il bersaglio, in lontananza si sentiva, dopo molto tempo, un boato, ma in quelle due occasioni le esplosioni avvennero al momento esatto in cui dovevano avvenire: *"A meno che non si reputi possibile che tutto l'equipaggio fosse stato colto da isterismo e/o da autoconvincione collettiva, Grossi aveva effettivamente lanciato e colpito e, se non delle corazzate, chi e cosa?"*

Il mio interesse per il *Barbarigo* inizia negli anni '90 quando, per ragioni di studio, nello specifico il recupero della memoria orale, ho intrapreso una serie di interviste ad ex combattenti, veterani della Seconda Guerra Mondiale, tutti sommergibilisti. Fra le decine e decine di interviste una, quella con l'ex marò Pozzetto Gioacchino², mi aveva colpito in maniera particolare. Il signor Pozzetto mi aveva raccontato tutti gli episodi della sua vita militare, dalla leva alla Seconda Guerra Mondiale, soffermandosi sugli anni della Battaglia dell'Atlantico, citando tutti i comandanti, in particolare Grossi, e aggiungendo che allora [1999 N.d.A.] di quell'equipaggio oltre a lui, solo un altro marinaio era ancora in vita. Affascinato dalla storia, avevo chiesto il nome dell'altro commilitone per poterlo intervistare.

2 Intervista al signor Pozzetto Gioacchino del 12.04.1999. Regio sommergibile Barbarigo.

Era Adelmo Bisaia, classe 1919, recentemente deceduto. Dall'incontro con Bisaia avevo appreso quanto sopra riportato oltre al fatto che, dopo il primo contatto, tutti i sopravvissuti del *Barbarigo* avevano cominciato a ritrovarsi ogni anno assieme alle famiglie. Mi aveva fatto vedere, e poi mi aveva consegnato, il suo archivio, qualcosa di raro. Comprende la storia militare di tutti i sopravvissuti, scritta da ognuno di proprio pugno. Negli anni successivi, nel corso di altre interviste a sommozzatori chiesi, sia agli ex ufficiali che ai marinai, informazioni sul *Barbarigo*. Tra gli ex veterani vi era una netta divisione tra chi aveva operato in Atlantico e chi no. Questi ultimi erano tutti scettici, dubitavano fortemente degli affondamenti dichiarati e si dividevano tra chi dava della vicenda giudizi negativi a priori e chi, invece, a ragion veduta. Coloro che erano stati in Atlantico, invece, non davano giudizi negativi anzi, erano convinti che qualcosa fosse stato affondato, ma cosa restava un mistero. Tutti concordavano sul fatto che molte notizie venivano allora recepite e riferite in modo errato e che la propaganda distorceva completamente la realtà.

Il dubbio, quindi, non è stato mai completamente fugato. Essendo l'Italia tra le Potenze sconfitte, molti episodi della seconda guerra mondiale vengono ancora ricordati con imbarazzo, come se la memoria fosse fonte di disagio più che di commozione e di comprensione. Di tutti gli avvenimenti del periodo, i "presunti affondamenti" in Atlantico del Regio sommergibile *Barbarigo*, sono senz'altro quelli che generano maggior fastidio.

Questo libro non vuole fugare alcun dubbio ma solo analizzare più nel dettaglio gli avvenimenti, vagliando più punti di vista. A tale proposito, ho esaminato il quadro generale nel quale i battelli operavano nella battaglia dell'Atlantico e la storia poco conosciuta dell'America Latina durante la seconda guerra mondiale. Ho cercato di spiegare, ad un lettore non specializzato, la guerra su quel mare inserendola in un quadro storico generale per darle spazio e grandezza. In particolare, ho analizzato l'organizzazione della guerra italiana, americana e tedesca evidenziando come la preparazione di una strategia militare e di un apparato bellico avessero avuto tempi e modalità di realizzazione diverse nei tre Paesi con evidenti ripercussioni sul conflitto. La Germania lavorava al riarmo già dalla fine della prima guerra mondiale con l'adozione di una strategia che andava ben oltre i confini dell'Europa. L'America, già dagli anni '30, si preparava ad assumere il controllo dell'intero continente. L'Italia aveva cominciato a prepararsi per una possibile guerra solo nel momento in cui si era trovata a doverla affrontare, nella più completa assenza di una strategia globale.

Cosa stava accadendo, e cosa era già accaduto in Sud America, mentre Grossi e i suoi uomini incrociavano lungo le coste del Brasile? Quali le ingerenze tedesche, italiane, inglesi e americane nel nuovo mondo? Quale il ruolo dei servizi segreti per il predominio del subcontinente? Quali le conseguenze dirette del primo affondamento di Grossi?

Capitolo I

Guerra sull'Oceano Atlantico

Allo scoppio della seconda guerra mondiale la “Direttiva n. 1” dell’Alto Comando tedesco fu concisa ma chiara: “*La marina tedesca svolgerà la propria attività bellica contro le unità della marina mercantile, avendo come suo principale obiettivo le navi inglesi*”.¹ Per la ricerca e l’eliminazione del traffico marittimo inglese gli incrociatori corazzati di nuova concezione (noti come corazzate tascabili), con l’ausilio di navi appoggio, erano certamente le unità di superficie più adatte. Già nell’agosto del 1939, prima dell’effettiva dichiarazione di guerra, alcune di queste unità erano state inviate nell’Atlantico nonostante Adolf Hitler fosse restio al loro utilizzo con piena libertà d’azione in quanto sperava di ottenere, dopo la rapida vittoria sulla Polonia, un accordo pacifico con le potenze occidentali. Ciò nonostante, il 26 settembre, a seguito delle pressioni esercitate dall’ammiraglio Erik Reader², Capo di Stato Maggiore della Marina tedesca, gli incrociatori *Deutschland* e l’*Admiral Graf Spee* ebbero il permesso di iniziare la loro attività bellica. La *Admiral Graf Spee*, al comando del capitano di vascello Hans Wilhelm Langsdorff³, si trovava in quel momento nell’Atlantico meridionale unitamente alla nave appoggio *Altmark*. Poiché Langsdorff, a seguito di accurati studi, era giunto alla conclusione che le rotte commerciali dell’America meridionale erano per gli inglesi più importanti di quelle intorno al Capo di Buona Speranza, per svolgere il proprio compito in maniera ottimale, spostò il campo d’azione a occidente, verso Pernambuco. Iniziava così nell’emisfero meridionale la guerra di corsa tedesca, guerra che avrebbe insanguinato le rotte oceaniche per cinque

1 STORIA DELLA SECONDA GUERRA MONDIALE 1967

2 Erich Reader: nato nel 1876 entrò nella Marina Imperiale nel 1894 nel 1928 venne nominato da Hindenburg Oberbefehlshaber der Reichsmarine (Comandante in capo della marina militare tedesca) carica che tenne fino al 30 gennaio 1943, Morì a Kiel il 6 novembre 1960. Nel 1956 pubblicò un libro di memorie dal titolo *Mein Leben*.

3 Hans Langsdorff nato nel 1894 veterano della battaglia dello Jutland divenne comandante della *Admiral Graf Spee* nel 1938.

lunghi anni e le cui vicende non sono ancora conosciute nella loro interezza anche a motivo del mancato rinvenimento di documentazione al riguardo.

Circa 3000 navi mercantili solcavano gli oceani per collegare la Gran Bretagna ai suoi partner commerciali e alle colonie. Rame, zinco, manganese, stagno, bauxite, tungsteno, piombo, gomma, minerali ferrosi, alluminio, nickel, legname, cotone, nafta, raggiungevano l'industria britannica facendola prosperare. Frutta, verdura e altri prodotti commestibili consentivano alla popolazione di integrare il cibo esistente sull'isola migliorando la qualità della vita.⁴

Per l'Inghilterra era quindi indispensabile che le vie di comunicazione marittime oceaniche fossero sicure e prive di ostacoli.

Alle prime azioni della nave corsara tedesca, Winston Churchill (dal 3 settembre 1939 Primo Lord dell'ammiraglio, cioè ministro della Marina), conscio della grave situazione in cui si sarebbe trovata la Gran Bretagna qualora le vie di rifornimento fossero state interrotte, ordinò all'ammiraglio sir Dudley Pound⁵ (Primo Lord del mare - Capo di Stato Maggiore della Marina) una ridislocazione delle navi da guerra britanniche e la creazione di potenti gruppi di caccia con il compito di ripulire l'oceano catturando e distruggendo qualsiasi nave da guerra tedesca "*tanto audace da avventurarsi al di fuori del suo sicuro rifugio nel Baltico*".⁶ Ogni gruppo di combattimento doveva comprendere un incrociatore pesante, una portaerei, quattro cacciatorpediniere e due o tre petroliere, necessarie per il rifornimento in mare.

La *Admiral Graf Spee* aveva già affondato nove navi⁷ quando, durante la notte tra il 12 e il 13 dicembre 1939, stava perlustrando la zona al largo del Rio della Plata; il piano di Langsdorff era di puntare la mattina seguente, qualora le ricerche si fossero dimostrate infruttuose, sulla Baia di Lagos.

In attuazione di tale piano, verso le 05.30, la nave fu spinta verso est con il proposito di accostare successivamente a ovest alle 06.00.

Fu in quel momento che una vedetta avvistò sul mascone di dritta la sommità di due alberi. La *Graf Spee* mutò immediatamente rotta per dirigersi verso quel punto, nella convinzione che quanto visto corrispondesse ad un mercantile e alla sua nave scorta.⁸ Ma la speranza di trovare due unità facilmente attaccabili si dimostrò ben

4 DIMBLEBY 2016

5 Dudley Pound nato nel 1877 durante la Prima guerra mondiale comandò la corazzata *Colossus* nella battaglia dello Jutland riuscendo ad affondare l'incrociatore *Lutzow*. Fu protagonista della battaglia dell'Atlantico fino al suo ritiro nel settembre del 1943 per ragioni di salute. Gli successe Andrew Cunningham. Morì il 21 ottobre 1943.

6 DIMBLEBY 2016, MACINTYRE 2006

7 La *Clement*, la *Streonshalh*, la *Huntsman*, la *Ashlea*, la *Newton Beech*, la *Trevanion*, la *Doric Star*, la *Tairoa* e la *Africa Shell* per complessive 50.147 tonnellate.

8 A tale riguardo gli ordini ricevuti da Berlino prima della partenza erano chiarissimi, la nave doveva evitare qualsiasi contatto con navi da guerra nemiche.

presto vana. Nel momento del reciproco avvistamento la nave inglese risultò essere l'incrociatore *Exeter* seguita da altri due del tipo *Achilles*.

Gli incrociatori *Exeter*, *Achilles*, *Ajax*, *Cumberland* e alcuni cacciatorpediniere di scorta (probabilmente il *Vindictive* e il *Despatch*), costituivano un gruppo di caccia⁹ autonomo sotto il comando del commodoro, sir Henry Harwood,¹⁰ operante lungo la costa orientale dell'America meridionale.

Il commodoro si trovava a bordo dell'*Ajax*.

A bordo delle navi inglesi specialisti in guerra marittima avevano studiato attentamente le mosse della corazzata tedesca. Mettendo insieme informazioni e deduzioni Harwood, benché le ultime notizie che aveva ricevuto sulla *Graf Spee* risalissero a 17 giorni prima, aveva stabilito che il Rio de la Plata doveva essere la zona perfetta per intercettare la nave nemica.¹¹

Harwood era infatti a conoscenza che le rotte di navigazione che congiungevano Rio de la Plata e Rio de Janeiro con la Gran Bretagna rappresentavano una forte attrazione per la corazzata tedesca in considerazione dell'elevato traffico mercantile. Inoltre, l'8 dicembre cadeva il venticinquesimo anniversario della battaglia delle isole Falkland nella quale, durante la prima guerra mondiale, una divisione inglese aveva affondato una divisione di incrociatori tedeschi comandata dall'ammiraglio Graf von Spee. Sicuramente la *Graf Spee* sarebbe stata tentata di vendicare quella disfatta attaccando Port Stanley.

Port Stanley, nonostante le scarse attrezzature, era peraltro l'unica base di cui Harwood potesse disporre per l'approvvigionamento delle proprie unità. Per il commodoro, il rifornimento di combustibile era un incubo costante in quanto, a norma delle leggi internazionali, ogni imbarcazione poteva entrare in un porto delle tre repubbliche neutrali (Argentina, Uruguay e Brasile) solo una volta ogni tre mesi. Tale cadenza era tuttavia resa meno rigorosa a motivo delle visite "a bandiere spiegate" da lui fatte a quei Paesi in tempo di pace; i buoni rapporti tenuti stavano dando i loro frutti. I tre governi neutrali erano infatti disposti a chiudere un

9 Gli inglesi avevano creato sei gruppi autonomi: oltre a quello dell'*Exeter* vi era un gruppo sulla costa orientale dell'Africa con la *Neptune*, *Daanae*, *Albatross*, alcuni cacciatorpediniere e due sommergibili; nel settore di Durban con il *Sussex* e *Shropshire*; dirette a sud attraverso il Mar Rosso *Glorius* e *Malaya*; Africa settentrionale e Indie occidentali *Berwick*, *York*, *Orion*, *Perth* e alcuni cacciatorpediniere; nel settore di Gibilterra il *Norfolk*, il *Suffolk* e sette sommergibili. A questa forze si sommavano le forze francesi delle basi dell'Atlantico orientale e delle Indie occidentali.

10 Henry Harwood nato nel 1888 nel 1939 comandava la forza G composta dagli incrociatori *Cumberland*, *Exeter*, *Ajax* e *Achilles*.

11 Harwood doveva individuare quale delle zone vitali i tedeschi avrebbero scelto, egli poteva infatti concentrare, per avere una possibilità di successo, i suoi incrociatori in una sola di esse e far fronte quindi ad una sola eventualità in quanto Rio de Janeiro distava 1000 miglia dal Rio de la Plata e quest'ultima zona 1000 miglia dalle Falkland.

occhio e a non applicare alla lettera le disposizioni internazionali sulla neutralità¹² nonostante che all'interno di tali stati vi fossero forti minoranze tedesche e italiane che avrebbero potuto ostacolare le operazioni.¹³

Scoperta la formazione inglese e valutati i rischi, Langsdorff constatò che sarebbe stato inutile allontanarsi e che l'unica soluzione possibile era costituita dallo scontro. Per non dare tempo agli avversari di portare le macchine motrici a pieno regime, attaccò immediatamente aprendo il fuoco sull'*Exeter* alle 06.17. Ottantatré minuti dopo, alle 7.40, la battaglia si concludeva. La *Graf Spee* fu colpita da 17 proiettili (che avevano provocato alcuni fori a prua, al di sopra della linea di galleggiamento), con la perdita di 37 uomini e il ferimento di 57 su un equipaggio di 1100 unità.

Essendo rimasto seriamente danneggiato, l'*Exeter* si ritirò verso le Falkland mentre le altre due unità di Harwood, l'*Aiix* e l'*Achilles*, si misero all'inseguimento della corazzata di Langsdorff che si diresse verso Montevideo dove giunse alle 00.50 del 14 dicembre.

Langsdorff non spiegò mai in modo esauriente la decisione di dirigersi in tutta fretta verso il Rio de la Plata. Si può supporre solamente che l'incidente occorsogli (una grossa scheggia lo aveva colpito facendogli perdere i sensi), lo avesse indotto a sopravvalutare la gravità dei danni subiti dalla nave, in particolare la falla aperta nello scafo.

Mentre la corazzata tedesca era ferma nel porto uruguayano, i due incrociatori di Harwood si posizionarono, distanti tra di loro, in maniera tale da riuscire a sorvegliare le 120 miglia dell'imboccatura dell'estuario¹⁴ per intercettare l'eventuale tentativo di uscita della *Graf Spee*. Il commodoro era conscio che una nave da sola non sarebbe riuscita a bloccare il nemico in quanto le secche, là presenti, non consentivano l'attacco con siluri. Solo l'unione delle forze di entrambe avrebbe potuto essere vincente, riunione che però non sarebbe potuta essere contemporanea all'avvistamento e così i tedeschi avrebbero avuto il tempo di scappare.

A Montevideo, porto neutrale, la *Graf Spee* ottenne dall'autorità portuale le 24 ore di tempo necessarie per riparare i danni subiti durante la battaglia con l'obbligo però di partire immediatamente allo scadere della ventiquattresima ora.¹⁵

Nel giro di alcune ore dalla diramazione della notizia della battaglia da parte della Royal Navy e dai contatti dalla stessa effettuati con i propri rappresentanti in Sud America, giunsero a Montevideo, per rendersi conto della situazione, il capitano

12 STORIA DELLA SECONDA GUERRA MONDIALE 1967

13 Gli americani e gli inglesi non sottovalutarono mai il potenziale pericolo derivante dalle minoranze etniche appartenenti a nazioni potenzialmente ostili

14 L'estuario del la Plata è una immensa baia larga 220 km.

15 Gli accordi internazionali prescrivevano che nessuna nave da guerra dei paesi belligeranti potesse restare in porto più di 24 ore senza essere internata.

di fregata Lloyd Hirst -adetto navale presso l'ambasciata inglese di Buenos Aires- il capitano di vascello sir Henry McCall e l'Ambasciatore inglese Millington Drake.

La delegazione li giunta fu accolta con ogni premura dalle autorità politiche e militari dello Stato che misero a loro disposizione uomini e mezzi. Il comandante Lloyd, che ispezionò la nave tedesca tenendosi a pochi metri di distanza, constatò che i danni non erano talmente rilevanti da giustificare la ricerca di un riparo in un porto neutrale.¹⁶ E poiché i danni erano lievi e la nave avrebbe potuto fuggire, era necessario fare in modo che la corazzata tedesca rimanesse il più a lungo possibile nel porto uruguayano in modo da rafforzare la presenza inglese al Rio de la Plata e riuscire a distruggere in una battaglia navale il potente avversario. Tramite diversi stratagemmi gli inglesi ottennero il blocco della nave per 72 ore, troppo poco però per attuare il piano dell'ammiragliato inglese.¹⁷

Londra, nel frattempo, aveva ordinato alla portaerei *Ark Royal*, alla corazzata *Renown*, a tre incrociatori e a tre cacciatorpediniere di dirigersi speditamente verso il Rio de la Plata. Mossa piuttosto inutile visto che nessuna delle unità sarebbe potuta arrivare prima di cinque giorni di navigazione e tutte sarebbero giunte a corto di combustibile. Per correre ai ripari e seminare il dubbio sulla gravità della situazione ai tedeschi, la propaganda inglese iniziò un'imponente campagna di controinformazione affermando che un'enorme flotta britannica si stava dirigendo verso il Rio de la Plata dove sarebbe arrivata a breve per affrontare la *Graf Spee*.

Langsdorff aveva ricevuto ordini precisi dal comando navale di Berlino: nessun internamento in Uruguay, la scelta doveva essere tra portare la nave nel porto 'amico' di Buenos Aires o rompere il blocco e dirigersi verso casa.

La propaganda inglese lavorò bene e Langsdorff si convinse che, anche se avesse potuto sfuggire alle forze di Harwood, non sarebbe potuto passare indenne dallo scontro con il notevole numero di navi che avrebbe incrociato sulla sua rotta verso la Germania. Alla corazzata tedesca non rimaneva altra scelta che combattere con la matematica certezza di un'inevitabile sconfitta in mare. Prese quindi una dolorosa decisione: fece sbarcare i suoi uomini¹⁸ e ordinò di autoaffondare la nave. Per difendere il proprio "onore militare", tre giorni dopo, il 20 dicembre, il comandante Langsdorff si avvolse nella bandiera della Marina Imperiale Tedesca, sotto la quale aveva combattuto durante la Prima Guerra mondiale, e si uccise.

Chiuso il problema, il grosso della flotta inglese si diresse velocemente verso i

16 STORIA DELLA SECONDA GUERRA MONDIALE 1967 vol I pag. 154.

17 L'Ambasciatore Millington ordinò alla nave mercantile inglese *Ashworth* di partire subito da Montevideo, così da metterlo in grado di richiedere lo statuario periodo di 24 ore prima che alla corazzata tedesca fosse permesso inseguirla. Per guadagnare altro tempo ordinò anche alla nave mercantile *Dunster Grange* di lasciare il porto raggiungendo così le 72 ore.

18 Gli uomini della nave saranno internati in Argentina e saranno al centro di un progetto nazista aperto in America Latina con la fine della guerra. SALINAS, DE NAPOLI 2007.

porti di casa, in Inghilterra, dove era urgentemente richiesta la sua presenza.

Per gli inglesi la fine della *Graf Spee* fu una vittoria e, senza dubbio, una contropartita per l'affondamento della *Royal Oak* a Scapa Flow.¹⁹ Allo stesso tempo fu però anche un campanello di allarme per la potenza raggiunta, in pochi anni, dalla Kriegsmarine, nonostante la disparità di mezzi a favore della Marina britannica fosse un dato di fatto che alla lunga avrebbe sicuramente, a meno di circostanze eccezionali, aiutato gli inglesi a mantenere il loro potere navale. Questo particolare episodio della guerra in mare, iniziato con la comparsa della corazzata tedesca nell'emisfero meridionale e concluso con la sua fine, sebbene rimanesse scolpito, grazie alla massiccia opera propagandistica, nell'immaginario collettivo di quel periodo storico (e non solo di quello ma anche degli anni a venire), non stimolò mai la curiosità degli studiosi ad approfondire gli accadimenti della seconda guerra mondiale in quell'emisfero.

Sul mare i tedeschi, alla vigilia dei fatti della Plata, avevano già subito uno scacco quando cinque cacciatorpediniere scortati da due incrociatori, il *Leipzig* e il *Nürnberg*, diretti verso il Mare del Nord con lo scopo di sistemare un campo di mine a contatto nelle acque inglesi, erano da questi stati attaccati. Alle prime luci dell'alba del 13 dicembre, infatti, il sommergibile britannico HMS *Salmon* (capitano di corvetta - Lieutenant Commander - E.O. Bieckford)²⁰, che aveva già affondato l'U36 del capitano di corvetta (Korvettenkapitän) Wilhelm Fröhlich, avvistata la formazione tedesca, l'aveva attaccata senza esitazione silurando i due incrociatori.²¹

Nonostante fossero state colpite, le navi erano riuscite a rientrare in porto dove però, a causa delle necessarie riparazioni, erano state costrette a rimanere ferme per

19 Al termine della prima guerra mondiale, per effetto dell'armistizio di Compiègne, settantaquattro navi e 1.700 marinai della flotta tedesca vennero internati a Scapa Flow sotto il comando dell'ammiraglio Ludwig von Reuter. Von Reuter, venuto a conoscenza nel maggio 1919 dei possibili e umilianti termini di resa che si stavano negoziando alla conferenza di pace di Parigi, iniziò una pianificazione minuziosa per autoaffondare la flotta, soluzione ritenuta più onorevole rispetto alla sua cessione al nemico. L'operazione scattò la mattina del 21 giugno e per il pomeriggio erano affondate cinquantadue navi tedesche, incluse quattordici corazzate. Questo fu l'ultimo atto collegato alla Grande Guerra che interessò Scapa Flow, dopodiché, nel febbraio 1920, l'ammiraglio comandante le Orcadi e le Shetland ammainò la propria bandiera dal quartier generale di Longhope e Scapa Flow venne declassato a porto minore. Il 3 settembre 1939, quando la Gran Bretagna dichiarò guerra alla Germania, Scapa Flow divenne la principale base della Royal Navy. La notte tra il 13-14 ottobre 1939 l'U47 al comando del tenente di vascello (Kapitänleutnant zur see) Günther Prien riuscì ad entrare nella base e ad affondare la HMS *Royal Oak* che colò a picco con 883 marinai.

20 SUBMARINES VOL I

21 Dei due incrociatori il *Nürnberg* rimase fuori servizio fino a maggio del 1940 e il *Leipzig* fino al dicembre successivo.

diversi mesi indebolendo così la squadra da battaglia di Reader che si apprestava a compiere l'impresa più temeraria posta in essere dalla Kriegsmarine in quei primi mesi di guerra: l'attacco alla Danimarca e alla Norvegia.

Due erano le ragioni principali, per i tedeschi, della necessità di muovere una guerra in Scandinavia: la posizione geografica della Norvegia, la cui linea costiera è fondamentale nella strategia del dominio del Mare del Nord, e le miniere di ferro svedesi.

Ricordiamo che la posizione delle isole britanniche, frapposte tra la Scandinavia e l'immensità dell'Oceano, sbarrano la via dell'Atlantico ai porti tedeschi situati nell'angolo sud orientale di quel mare. Una Marina come quella del Reich, più debole di quella inglese, avrebbe potuto colpire efficacemente il delicato sistema di comunicazioni marittime dell'Inghilterra solo se le proprie navi avessero potuto raggiungere facilmente l'ampia distesa dell'Atlantico, ma partendo dai porti tedeschi esse non avrebbero potuto farlo se non correndo il rischio di essere costrette a combattere.

Già durante la prima guerra mondiale alcune unità corsare tedesche avevano riportato dei successi strepitosi ma, non avendo un porto in cui rifugiarsi, avevano poi finito con l'essere affondate. Lo stesso valeva per i sommergibili che, pur ponendo in essere tecniche efficaci, prima di entrare in azione dovevano superare lo stretto di Dover, accuratamente sorvegliato e difeso, o compiere il lungo periplo delle isole Shetland. Per tali motivi, durante quel conflitto, la flotta d'alto mare se ne era rimasta inattiva per quattro anni disgregandosi lentamente per i continui ammutinamenti.

Nel 1929 (con il nazismo non ancora al potere) il viceammiraglio Wolfgang Wegener nel suo saggio *Die See Strategie des Weltkrieges* (La strategia marittima nella guerra mondiale)²² prendendo atto di questa situazione, aveva affermato che, in caso di una futura guerra, la Germania avrebbe dovuto risolvere prioritariamente quel problema occupando delle basi in Norvegia in modo da annullare un possibile blocco navale tra questa e le isole Schetland.

Nonostante l'ammiraglio Reader non fosse a favore di questa tesi, il saggio aveva suscitato grande interesse tra i giovani ufficiali del nuovo Reich, tanto da far ritenere l'impresa una questione di interesse vitale per la vittoria sulla Gran Bretagna.

Ma l'ipotesi di un intervento armato tedesco in Svezia era costituita dall'acciaio. Nel 1939, alla vigilia della seconda guerra mondiale, la Germania aveva importato circa 10 milioni di tonnellate di ferro dalla Svezia. Di queste, circa un milione proveniente dalla parte centrale del Paese, gli altri nove dalle estreme regioni settentrionali, e precisamente da Gällivare. Una linea ferroviaria congiungeva le miniere di Gällivare con il porto svedese di Lulea, sul mar Baltico, e con la città di Narvik, sulla costa occidentale della Norvegia. Tra i due porti, quello di Narvik

22 WEGENER 1929.

era sicuramente il migliore in quanto era il solo che consentisse lo svolgimento dell'attività commerciale nei mesi invernali, da gennaio ad aprile.

Reader, dal canto suo, riteneva che, nel complesso, per la Germania fosse più vantaggiosa la neutralità norvegese di quanto lo sarebbe stato il possesso diretto di basi in quel Paese.

Finché la Norvegia fosse rimasta neutrale e i belligeranti ne avessero rispettato la posizione, le unità da guerra e le navi contrabbandiere tedesche avrebbero potuto sfruttare i canali interni per raggiungere le ampie distese del Mar di Norvegia e fare poi rotta verso l'Atlantico, mentre le unità adibite al trasporto dei minerali ferrosi avrebbero potuto andare e venire da Narvik senza correre il rischio di essere bloccate. Nel settembre del 1939 sia Londra che Oslo conoscevano perfettamente la situazione ma la base di Scapa Flow, da dove la flotta inglese sembrava dominare il Mare del Nord, costituiva una garanzia di sicurezza per lo Stato Maggiore della Royal Navy.

I norvegesi, da parte loro, pensavano che i tedeschi non avrebbero osato invadere il loro territorio sfidando la potenza marittima inglese e che, d'altra parte, gli inglesi non avessero nessuna intenzione di effettuare un'occupazione.

A dispetto del pensiero dominante nello Stato Maggiore della Royal Navy, agli occhi di Churchill (futuro primo ministro²³) e del suo staff appariva chiaro che la guerra non poteva essere vinta con l'inattività. Perciò, nel settembre 1939, Churchill firmò un appunto per l'Ammiragliato ordinando l'allestimento di navi speciali da inviare nel Baltico. Cinque giorni dopo, il 19 settembre, informò il consiglio dei ministri sulla necessità di fermare la partenza dai porti norvegesi di minerali ferrosi svedesi diretti in Germania. Dieci giorni dopo propose di minare le acque territoriali norvegesi qualora il traffico di minerali ferrosi, temporaneamente interrotto dallo scoppio della guerra, fosse ripreso in quanto gli era intollerabile che le navi tedesche potessero sfruttare la legge internazionale per sfuggire alla sua Marina da guerra. Nonostante tutte queste proposte venissero respinte dal consiglio dei ministri, Churchill non desistette dall'esercitare pressioni in tal senso.

Il 10 ottobre 1939 Reader trasmise a Hitler le informazioni comunicategli dall'ammiraglio Wilhelm Otto Ludwig Canaris²⁴, capo del servizio segreto del Comando Supremo delle Forze Armate (OberKommando der Wehrmacht OKW), secondo le quali gli inglesi stavano dimostrando un certo interesse per la Norvegia. Hitler ne prese atto, ma l'informazione non ebbe seguito in quanto in quei giorni era impegnato nei preparativi dell'offensiva a occidente che sarebbe dovuta

23 Churchill divenne primo ministro il 10 maggio 1940 a seguito delle dimissioni di Neville Chamberlain

24 Wilhelm Canaris nato nel 1887 nel 1908 fu imbarcato sull'incrociatore Bremen e inviato in missione in Sud America. Fu giustiziato su ordine di Hitler il 9 aprile 1945 con l'accusa di spionaggio.

avvenire quanto prima. Solo due mesi dopo, Vidkun Quisling²⁵ riuscì a convincere Hitler che gli inglesi stavano sobillando il governo di Oslo contro la Germania. Il Führer ordinò allora, il 14 dicembre, uno studio preliminare (esercitazione Weser) per l'attuazione dell'invasione della Norvegia, studio che, con l'aumentare della tensione, si trasformò in piano operativo (operazione Weserübung).²⁶

Il pretesto dell'attacco si verificò a seguito dell'incidente subito dall'*Altmark*²⁷, la nave appoggio della *Graf Spee*, già sfuggita alla distruzione nell'emisfero australe. Questa nave, con un carico di 299 prigionieri di guerra, elusa la sorveglianza della Royal Navy, si stava dirigendo verso la Germania quando fu avvistata, il 14 febbraio 1940, dalle unità della Marina inglese e costretta a trovare riparo nelle acque norvegesi. Per ordine di Churchill, incurante della neutralità del Paese e del diritto internazionale, il cacciatorpediniere *Cossak*, al comando di Philip Vian, attaccò la nave tedesca nel fiordo di Jössing e liberò i prigionieri. La stampa inglese inneggiò all'azione, il governo norvegese protestò. I tedeschi, preoccupati per la reale possibilità che gli inglesi conquistassero la Norvegia bloccando le importazioni di ferro necessarie allo sforzo bellico e chiudendo di fatto la Kriegsmarine nel Mar del Nord, resero esecutiva l'operazione Weserübung.

Mentre i tedeschi iniziavano i preparativi per l'invasione, prevista per il 9 aprile, in Francia cadeva il governo presieduto da Edouard Daladier e gli subentrava Paul Reynaud che condivideva gran parte delle considerazioni di Churchill in merito alla situazione tedesca. Entrambi ritenevano che la guerra fosse ad un punto fermo ed erano concordi nel ritenere che, per menomare le Forze Armate tedesche, i commerci tedeschi dovessero essere colpiti presto e duramente.

Di conseguenza, il piano dell'intervento militare in Norvegia, coltivato da lungo tempo dal futuro primo ministro inglese, doveva essere attuato immediatamente. Fu così stabilito che due gruppi navali della Royal Navy avrebbero posato delle mine nelle acque territoriali norvegesi a Stadtlandet, al largo di Bud, all'operazione sarebbe seguita l'occupazione militare congiunta dei porti. L'intervento ebbe inizio l'8 aprile con un violento scontro tra le due marine da guerra e si concluse con lo sbarco anglo francese a Narvik e a Trondheim. I tedeschi reagirono accelerando l'operazione Weserübung che si rivelò vincente con la conquista delle basi norvegesi (molte delle quali danneggiate ma riparabili) e il dominio della via del ferro. Con quest'ultima ben salda nelle mani tedesche, il commercio inglese con la Scandinavia venne definitivamente bloccato. Il prezzo pagato dai tedeschi fu comunque alto, costò l'affondamento di un incrociatore pesante - il *Blücher* -, di

25 Vidkun Quisling uomo politico norvegese. Il suo zelo nei confronti dei tedeschi fu tale che il suo nome passò alla storia come sinonimo di traditore e collaborazionista. Fu giustiziato ad Oslo il 24 ottobre 1945.

26 RUGE 1961; CORRELLI 2000

27 Al comando del capitano Heinrich Dau

due incrociatori leggeri - il *Königsberg* e il *Karlsruhe* -, di 10 cacciatorpediniere e di quattro sommergibili. Le corazzate *Scharnhorst*, *Gneisenau*, la *Lützow* e l'*Hipper*, erano momentaneamente non più idonee alla navigazione e dovettero essere inviate ai cantieri per le necessarie riparazioni. La conquista della Norvegia comportò la quasi paralisi della marina di superficie di Reader; nei mesi successivi poche navi da battaglia battenti bandiera della Kriegsmarine solcarono l'oceano alla ricerca di imbarcazioni della marina inglese.

Dopo la parentesi scandinava e la vittoria tedesca sulla Francia, la Royal Navy si trovò sola ad affrontare la potente macchina da guerra hitleriana. Quando fu evidente che le colonie africane francesi non avrebbero continuato la lotta contro l'Asse (Germania, Italia, Giappone), i capi di Stato Maggiore inglesi considerarono il pericolo che i tedeschi si servissero di Dakar (Senegal) come base dalla quale attaccare il traffico marittimo britannico sulla rotta del Capo di Buona Speranza. Charles de Gaulle²⁸, a capo del movimento della Francia Libera, sollecitò Churchill ad assumere il controllo delle colonie dell'impero francese, controllo indispensabile per limitare la potenza nazista al solo continente Europeo. Il primo ministro britannico, che già considerava fondamentale tale controllo, per attuarlo diede il via, l'8 agosto 1940, lungo le coste africane, all'operazione 'Menace'. Le forze navali furono poste al comando del vice-admiral (ammiraglio designato d'armata) Andrew Cunningham²⁹ e quelle terrestri al comando del generale Noel Mackintosh Stuart Irwin.³⁰ Il piano prevedeva che le navi britanniche avrebbero aperto il fuoco e le truppe sarebbero sbarcate solo se i francesi avessero opposto resistenza. Per il trasporto della spedizione e del materiale di armamento furono fatte affluire a Liverpool undici navi mercantili. La difesa della spedizione inglese fu affidata alla Forza costituita dalle navi della Home Fleet, alla Forza H di Gibilterra e, nell'ultima fase, agli incrociatori *Cornwall* e *Cumberland* facenti parte del comando dell'Atlantico meridionale. La squadra della Home Fleet comprendeva le corazzate *Barham* e *Resolution*, la portaerei *Ark Royal*, cinque incrociatori, sedici cacciatorpediniere e due corvette. L'allontanamento dalle acque metropolitane di una flotta così potente in un momento in cui l'Inghilterra correva il rischio di essere invasa e la preoccupante situazione militare in Medio Oriente consente, ancora oggi,

28 Dopo l'armistizio di Compiègne e la creazione del governo collaborazionista di Vichy De Gaulle decise di riparare in Inghilterra dove fu designato rappresentante e capo del governo in esilio della Francia Libera.

29 Andrew Cunningham nato nel 1883 durante la prima guerra mondiale operò nel Mediterraneo. Nel 1939 fu comandante della flotta britannica nel Mediterraneo. Fratello di Alan Gordon Cunningham, comandante della 8ª Armata britannica e conquistatore dell'Africa Orientale Italiana.

30 Esperto di meccanizzazione nel giugno del 1940 venne promosso maggiore generale, nell'agosto del 1942 fu assegnato al comando dell'Armata dell'India orientale.

di valutare l'importanza che Churchill attribuiva a tale impresa e, soprattutto, la sicurezza che il controllo e il possesso della costa africana dell'Atlantico garantivano al dominio dell'oceano sulla linea dell'equatore. Le navi sarebbero dovute partire da Freetown nella Sierra Leone dove avrebbero potuto anche fare rifornimento di combustibile ed attuare le ultime disposizioni prima di muovere alla volta di Dakar, 450 miglia più a nord. Mentre la squadra inglese raggiungeva il punto convenuto, il governo di Vichy inviò a Dakar tre incrociatori francesi (*Georges Leygues*, *Montcalm*, *Glorie*) scortati da tre cacciatorpediniere che, oltrepassata Gibilterra, si diressero verso il Senegal nell'Africa occidentale francese. La presenza di questa squadra sulle coste dell'Africa occidentale faceva supporre agli inglesi che la stessa fosse stata inviata dal governo collaborazionista francese su indicazione della Germania e dell'Italia, oltre che per opporsi all'esecuzione dell'operazione Menance, per porre le colonie sotto l'autorità di Vichy e, infine, per fissare basi per l'approdo delle navi da guerra naziste. Cercarono, quindi, di impedire a tali forze di raggiungere Dakar ma non riuscirono ad intercettarle prima del loro approdo. Poichè, dopo l'incidente avvenuto il 12 luglio 1940 a Dakar, quando aerei inglesi avevano attaccato la nave francese *Richelieu*, il governo francese in esilio e quello inglese si erano accordati sulla linea da seguire nei confronti delle colonie francesi (formalmente neutrali) stabilendo che le loro navi non avrebbero dovuto essere attaccate, per evitare incidenti con De Gaulle, Cunningham ritirò tutte le sue forze a Freetown lasciando di guardia al largo di Dakar solo il *Cumberland*.

Il 19 settembre i tre incrociatori francesi, preceduti due giorni prima dall'incrociatore *Primauguet* e da una nave cisterna, lasciarono il porto senegalese per dirigersi verso Libreville (Gabon) nell'Africa equatoriale francese. Inseguiti dalle navi di Cunningham, furono però costretti a rientrarvi.³¹ Questa diversione rispetto all'operazione principale della presa di Dakar, aveva costretto gli inglesi a differire l'operazione Menance che, per volere di De Gaulle, iniziò il 23 settembre 1940, dopo diverse valutazioni politiche e conseguenti decisioni militari inerenti il rinvio dell'operazione o la sua esecuzione. Nella notte tra il 22 e il 23 settembre, nel porto di Dakar, una fitta nebbia andò via via addensandosi lungo la costa e sul mare tanto da compromettere l'effetto psicologico di paura che la flotta inglese avrebbe dovuto sortire fra la popolazione locale. A motivo della reazione francese, il tentativo di sbarco si concluse la sera del 23 con un fallimento totale e la ritirata delle forze inglesi. Da Londra Churchill diede ordine di “*andare fino in fondo e di non lasciarsi fermare da nessun ostacolo*”.³² De Gaulle, dal canto suo, la stessa sera trasmise un ultimatum al governatore generale di Dakar. All'alba del giorno successivo le corazzate e gli incrociatori di Cunningham si ripositionarono nuovamente davanti alla città e

31 Eccetto il *Gloire* che si diresse secondo i voleri inglesi a Casablanca

32 STORIA DELLA SECONDA GUERRA MONDIALE 1967 vol I pag. 364

l'attaccarono riportando, tuttavia, lo stesso risultato del giorno precedente. Il 25 gli inglesi attaccarono per l'ultima volta. I francesi riuscirono non solo a respingere l'ennesimo attacco ma anche a colpire, con l'artiglieria di terra, la *Barham*, mentre un sommergibile di Vichy, il *Bévésiers*³³, silurò la *Resolution*. La sera dello stesso giorno la formazione inglese prese la via di Freetown. La sconfitta inglese fu dovuta essenzialmente all'inesattezza delle informazioni politiche e militari che riportavano la non volontà dei militari presenti a Dakar di aderire al governo di Vichy.

Il permanere di Dakar in mano francese creò notevole apprensione, sia all'Ammiragliato inglese sia, soprattutto, al governo americano che vedeva la zona come un punto strategico per un probabile attacco tedesco al Sud America.

L'indignazione del governo collaborazionista di Philippe Pétain per l'operazione Menace, non fu sufficiente a convincere Hitler a sfruttare la nuova situazione che avrebbe sicuramente agevolato ai tedeschi la guerra sull'Atlantico. Il Führer, a dispetto delle osservazioni dell'ammiraglio Reader, che continuava a sostenere la necessità di anteporre la sconfitta dell'Inghilterra (attraverso la guerra sul mare e l'occupazione dei porti atlantici) ad altre iniziative, iniziò a progettare l'attacco all'Unione Sovietica disinteressandosi dell'emisfero meridionale.

Ne approfittò De Gaulle che, con le sole forze della Francia libera, conquistò entro novembre del 1940, tutta l'Africa equatoriale francese bloccando così qualsiasi tentativo di collaborazione fra la marina da guerra del Reich e i francesi delle colonie in quelle latitudini.

Alla fine del 1940 la marina da guerra tedesca aveva il controllo di tutte le basi navali della Norvegia fino al Capo Nord e, con la caduta della Francia, anche quello dei grandi porti del Golfo di Biscaglia. La Kriegsmarine si trovava in una situazione strategica unica nel suo genere, poteva infatti aggirare le isole britanniche da nord e da sud e disperdersi nella vastità dell'oceano senza incontrare ostacoli. Purtroppo per la Germania, però, come abbiamo visto, la campagna norvegese aveva messo a dura prova la flotta di superficie tedesca che restava potenzialmente temibile ma non spendibile nell'immediato.

Poiché, nel quadro strategico generale, l'invasione dell'Inghilterra, operazione Leone Marino (See Löwe)³⁴, era stata rinviata, per far crollare la Gran Bretagna occorreva continuare le azioni di interruzione del commercio inglese. Reader aveva due possibilità: utilizzare la flotta sottomarina o usare le navi di superficie in azioni corsare nell'Oceano Atlantico. Allo scoppio della guerra lo Stato Maggiore della marina tedesca aveva convertito alcune navi mercantili in "corsare" con lo

33 Furono affondati i sommergibili *Persée* e *Ajax* mentre il *Bévésiers* fu l'unico sopravvissuto alla battaglia.

34 L'invasione dell'Inghilterra che doveva essere attuata con l'impiego principale della Luftwaffe fu rinviata definitivamente il 17 settembre 1940.