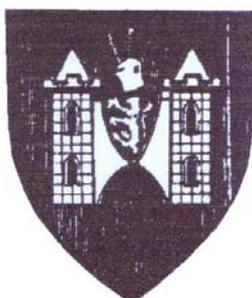


Tra il 16 e il 17 agosto, cinque sommergibili tedeschi lasciarono le loro basi francesi dell'Atlantico, e una volta in alto mare, fecero rotta verso sud, nel quadro della «Operazione Eisbär» (orso bianco), un'azione ideata dall'ammiraglio Dönitz volta a colpire il traffico mercantile alleato nell'area del Capo di Buona Speranza.

I sommergibili scelti erano: U-68 (cap.corv. Merten), U-504 (cap.corv. Poske), U-172 (ten.vasc. Emmermann), U-156 (ten.vasc. Hartenstein) e il sommergibile da rifornimento U-459 (ten.vasc. Wilamowitz-Möllendorf).



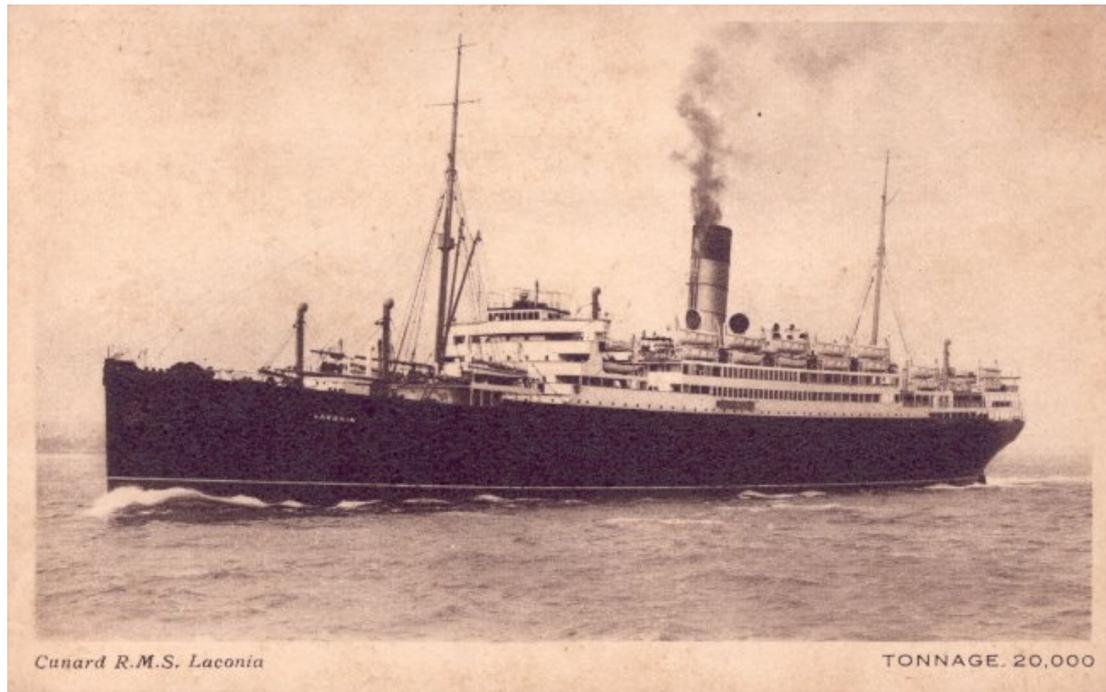
Insegna dell'U-156

Al B.d.U si seguiva sulla carta la navigazione del gruppo.

Nella notte tra il 12 e il 13 settembre, pervenne un messaggio che, decifrato immediatamente, inquietò l'intero Comando:

13,9 - ATLANTICO VERSO FREETOWN - QU. E.T. 5775 SI - 2 MEER I,7,110 0. 400 - COPERTO VISIBILITA' 4 MIGLIA - AFFONDATO INGLESE LACONIA QU. F.F. 7721 - 310 - PURTROPPO CON 1500 PRIGIONIERI ITALIANI - SINO AD ORA 90 SALVATI - COMBUSTIBILE 157 M³ - SILURI 19 - ALISEI FORZA 3 - CHIEDO ORDINI - HARTENSTEIN.

Il Laconia, un vecchio transatlantico del 1922 della Cunard White Star Line, di 19.695 tonnellate, al comando del cap. Rudolf Sharp e con 463 ufficiali e uomini di equipaggio, trasportava 286 passeggeri militari inglesi, 1800 prigionieri di guerra italiani, 103 guardie polacche e 80 tra donne e bambini, familiari di militari di stanza in Egitto e a Malta che rientravano in Inghilterra.



Cunard R.M.S. Laconia in una cartolina anteguerra

Secondo gli ordini del B.d.U., l'U-156 si era avvicinato alla nave in affondamento per fare prigionieri il comandante ed il direttore di macchina. Navigando tra i naufraghi ed i relitti, dal sommergibile si erano udite delle invocazioni di soccorso in italiano: "Aiuto! Aiuto!"

Fatti ripescare due uomini, dal loro racconto, il comandante Werner Hartenstein apprese la composizione dei passeggeri del Laconia.

Inviato il messaggio al B.d.U., iniziò senza indugio le operazioni di salvataggio, issando sul battello i naufraghi che si dibattevano in mare, rimorchiando le scialuppe di salvataggio stracolme, curando i feriti e rifocillando un po' tutti, con particolare riguardo alle donne ed ai bambini.

Il Laconia non disponeva in numero sufficiente per tutti i passeggeri di scialuppe e zattere di salvataggio ed inoltre, l'esplosione del primo siluro aveva danneggiato irreparabilmente alcune scialuppe (due siluri erano infatti stati usati da Hartenstein per affondare il Laconia).

Se a tutto ciò uniamo l'ovvia confusione dei momenti successivi al siluramento e della affannosa ricerca della salvezza da parte dei passeggeri, possiamo solo immaginare la situazione di sovraffollamento che dovevano sopportare le lance in mare.

Il messaggio ricevuto al B.d.U. fece riflettere lo Stato Maggiore: come sua abitudine, l'ammiraglio Dönitz si consultò con i suoi collaboratori, che più o meno esplicitamente suggerirono ordinare all'U-156 di procedere per la sua rotta ignorando i naufraghi per non compromettere l'operazione in corso

L'Ammiraglio Dönitz non era però d'accordo e decise di proseguire l'operazione di salvataggio dei naufraghi; richiese quindi all'U-156 maggiori dettagli sul naufragio e dispose che gli altri sommergibili del gruppo Eisbär facessero rotta per aiutare Hartenstein nelle operazioni di salvataggio.

Pressappoco alla stessa ora, esterefatto Hartenstein, scrisse nel suo giornale di bordo:

"00 h 7722 - SO. 3. 4. Visibilità media. Mare calmo. Cielo molto nuvoloso. Secondo le informazioni degli italiani, gli inglesi, dopo esser stati silurati, hanno chiuso le stive dove si trovavano i prigionieri. Hanno respinto con armi coloro che tentavano di raggiungere le lance di salvataggio..."

Gli italiani interrogati, avevano fatto un racconto tragico del siluramento: chiusi nelle stive, le sentinelle non avevano aperto le sbarre; avevano quindi dovuto gettarvisi contro, sfondandole, ostacolati dalle guardie che non avevano esitato a sparare e ad usare la baionetta per trattenerli. Giunti sui ponti avevano dovuto lottare per ottenere un salvagente ed il posto sulle lance di salvataggio (da una stima circa 1400 prigionieri italiani perirono direttamente nelle stive del Laconia senza aver oltrepassato i cancelli).

Le ferite da taglio di alcuni prigionieri ed il ripetersi del racconto pressoché uguale dei prigionieri suffragavano tale barbaria e tutto ciò complicava la situazione tenuto conto della vicinanza nel battello e sulle lance tra italiani ed inglesi e polacchi.

Hartenstein pensò soprattutto alle donne ed ai bambini che aveva visto nelle imbarcazioni.

Alla richiesta di maggiori informazioni di Dönitz, Hartenstein rispose:

FONOGRAMMA 0437:13 - LA NAVE HA TELEGRAFATO IL PUNTO ESATTO. HO A BORDO 193 UOMINI, TRA CUI 21 INGLESI. CENTINAIA DI NAUFRAGHI GALLEGGIANO CON CINTURE DI SALVATAGGIO.

PROPONGO NEUTRALIZZAZIONE DIPLOMATICA DEL LUOGO AFFONDAMENTO. STANDO ASCOLTO RADIO, UNA NAVE SCONOSCIUTA ERA VICINISSIMA AL LUOGO DEL NAUFRAGIO. HARTENSTEIN.

Intanto gli altri battelli del gruppo Eisbär avevano modificato la rotta per convergere sul luogo del naufragio: ci avrebbero però impiegato almeno quarantott'ore ad arrivare!

Il messaggio di risposta di Hartenstein indusse l'ammiraglio Dönitz a mettersi in comunicazione telefonica con l'ammiraglio Fricke, addetto allo Stato Maggiore del Comando Supremo della Marina. Gli espose la situazione, le decisioni prese. Come se l'aspettava, il grandammiraglio Raeder gli fece sapere la sua approvazione dell'invio dei tre sommergibili in aiuto dell'U-156 ma il Führer, appreso la notizia del Laconia, fu malcontento, pregando insistentemente, se le operazioni di salvataggio continuassero, di non far correre alcun rischio agli U-Boote.

Dönitz chiese inoltre all'ammiraglio Romolo Polacchini, comandante della base italiana Betasom di Bordeaux, l'invio d'uno dei suoi sommergibili in aiuto a Hartenstein. Polacchini accettò immediatamente e spedì il seguente radiomessaggio urgente al ten. vasc. Marco Revedin, comandante del sommergibile Cappellini:

BETASOM A CAPPELLINI: DIRIGERE CON MASSIMA URGENZA QUADRATINO 0971 - STOP - ALTRE UNITA' ALLEATE SI DIRIGONO STESSA ZONA.

Pressato dal Führer e dallo Stato Maggiore di non correre nessun rischio durante le operazioni di salvataggio, il B.d.U. trasmise il seguente radiomessaggio:

HARTENSTEIN, RIMANETE SUL POSTO DEL SINISTRO, PRONTO A IMMERGervi. I SOMMERGIBILI CHE PARTECIPANO NON DEBONO PRENDERE A BORDO CHE UN NUMERO DI NAUFRAGHI TALE CHE CONSENTA LORO, IN IMMERSIONE, DI ESSERE PRONTI AD AGIRE. SEGUE NEUTRALIZZAZIONE.

Alle 06.00 del mattino del 13 settembre, Hartenstein, depresso e condizionato dai drammatici avvenimenti che accadevano sul mare attorno al sommergibile, trasmise un'invocazione di soccorso in inglese sulle lunghezze d'onda di 25 e di 60 metri:

IF ANY SHIP WILL ASSIST THE WRECKED LACONIA CREW. I WILL NOT ATTACK HER, PROVIDED I AM NOT BE ATTACKED BY SHIP OR AIRFORCE. I PICKED UP 193 MEN – 4° 52 SOUTH, 11° WEST. GERMAN SUBMARINE.

Hartenstein sperò ricevere un aiuto inglese. Nulla!

Intanto, tedeschi e italiani insistettero presso la Commissione d'Armistizio affinché i francesi facessero partire da Dakar qualche grande nave di superficie; i tedeschi promisero addirittura di restituire la nafta adoperata e di liberare qualche centinaio di prigionieri. I francesi inviarono quindi nella zona dell'affondamento l'incrociatore Gloire (cap. vasc. Graziani) e gli avvisi coloniali Annamite (cap. corv. Quémard) e Dumont d'Urville (cap. freg. Madelin).

Sull'U-156 i naufraghi passavano qualche ora a bordo del battello: il tempo di somministrare una minestra calda e del caffè, poi tornavano nelle imbarcazioni, solo i feriti, le donne ed i bambini rimanevano a bordo del sommergibile. Nel mare antistante erano da tempo comparsi gli squali ed i naufraghi in acqua erano spesso attaccati con morsi alle parte del corpo sommersa. Le grida strazianti dei feriti riecheggiavano attorno al battello. Passò un'altra notte. Il 14, alle 07.40 del mattino, il comandante dell'U-156 ricevette un altro messaggio del B.d.U. che riportava l'attenzione sulla sicurezza e l'efficienza del battello.

Hartenstein fece subito una prova d'immersione con 193 naufraghi a bordo che riuscì, ma fu sicuramente un'impresa tecnica eccezionale.

Nella mattinata del 15 l'U-506 fu il primo a comparire. Hartenstein poté scambiare due parole con il megafono con Würdemann. Essi si divisero i naufraghi: 132 italiani furono trasbordati sull'U-506. Hartenstein conservò 131 superstiti tra cui molti inglesi. L'U-507 arrivò nel pomeriggio. Schacht aveva già raccolto italiani, inglesi e polacchi incontrati sulla sua rotta e, alle 17.55, aveva a bordo 153 superstiti.



L'U-156 carico di naufraghi

In altro settore, il Cappellini, dopo aver rifornito d'acqua e di viveri diverse lance, aveva raccolto italiani e inglesi.

Il 15 settembre, alle 03.40, Dönitz inviava finalmente un messaggio ai suoi sommergibili

PER IL GRUPPO LACONIA. AVVISI COLONIALI DUMONT-D'URVILLE - ANNAMITE - ARRIVERANNO PROBABILMENTE MATTINATA DEL 17.9. INCROCIATORE CLASSE GLOIRE VIENE A GRANDE VELOCITA' DA DAKAR. QUI APPRESSO ISTRUZIONI PER CONTATTO: 1- INCONTRO SOLTANTO DURANTE IL GIORNO. ALZARE BANDIERA NAZIONALE IN TESTA D'ALBERO, PROIETTORE E.S. 2- UN'ORA PRIMA DI GIUNGERE SUL LUOGO, EMETTERE UN RADIOGRAMMA SU 60 METRI CHE COMINCIA CON "PP" QUINDI 4 GRUPPI DI 5 LETTERE TRA IL QUINTO GRUPPO CON LETTERE "N R C H".

Il salvataggio dei naufraghi del Laconia prendeva più ampie proporzioni.

Alle 11.25 del 16 settembre Hartenstein e l'equipaggio sulla coperta dell'U-156 udirono un rombo di motori e subito dopo apparve un aereo.

Venne stesa sul cannone prodiero una bandiera con la croce rossa; in quel momento erano rimorchiate quattro imbarcazioni stracariche di naufraghi italiani ed inglesi.

L'aereo - un Liberator americano di cui si distinguevano chiaramente le stelle sotto le ali - volò in cerchio a 80 metri d'altezza sopra il sommergibile.

Dall'U-156 si trasmise in Morse:

QUI SOMMERGIBILE TEDESCO CON NAUFRAGHI INGLESII. C'E' UN AEREO DI SOCCORSO IN VISTA?

Il pilota americano non rispose. Un ufficiale della RAF si arrampicò sulla torretta e chiese ad Hartenstein di trasmettere lui un messaggio all'aereo:

QUI UFFICIALE RAF A BORDO SOMMERGIBILE TEDESCO. CI SONO I NAUFRAGHI DEL LACONIA, SOLDATI, CIVILI, DONNE, BAMBINI.

Il pilota non rispose nuovamente e il Liberator s'allontanò a sud-ovest.

Per ogni evenienza, Hartenstein ordinò a uno dei suoi uomini di tenersi a poppa con una scure, pronto a recidere il cavo di rimorchio delle scialuppe.

Alle 12.32 l'apparecchio americano ritornò sempre a circa 80 metri d'altezza.

Una prima bomba si staccò dalla fusoliera del quadrimotore.



Quadrimotore Liberator B-24 in volo

Il quadrimotore B-24, pilotato dal tenente James D. Harden, bombardiere il tenente Edgar W. Keller, ufficiale di rotta il tenente Jerome Perlman, sorvolava il settore nord-occidentale dell'isola di Ascensione. L'isola britannica era passata da un mese appena sotto il controllo americano.

La base di Wideawake serviva di collegamento agli aerei appena costruiti nelle fabbriche americane. Essi toccavano Natal e Ascensione, per raggiungere le coste africane e da là, i settori operativi orientali, specialmente il Medio Oriente. La base doveva restare segreta e nessuna nave nemica o neutrale doveva avvicinarla.

Quando J.D. Harden avvistò il sommergibile in emersione circondato dai canotti dei naufraghi, chiese istruzioni precise al colonnello James A. Ronin che comandava la base a Wideawake, la AA Composite Force 8012. Questi ne discusse con il capitano Robert C. Richardson III; quindi chiesero istruzioni a Washington. Nessuna risposta.

Il quadrimotore aveva perduto molto tempo in attesa di risposta e quando ricevette l'ordine: «SINK SUB» aveva carburante appena sufficiente per rientrare alla base.

Senza attendere l'ordine, il marinaio a poppa tagliò la corda di rimorchio. La bomba esplose a 200 metri dal battello.

Hartenstein con prontezza ordinò di evacuare i naufraghi e prepararsi all'immersione; nel mentre quattro altre bombe caddero ed esplosero: una centrò una scialuppa e una causò avarie agli accumulatori ed al periscopio. L'U-156 s'immerse e, alle 16.00, alla profondità di 60 metri, i danni più importanti furono stati riparati con i mezzi di bordo.

Il sommergibile riemerse alle 21.42 ed alle 23.04 trasmise:

HARTENSTEIN - STOP - LIBERATOR AMERICANO CI HA BOMBARDATO CINQUE VOLTE CON QUATTRO LANCE CARICHE NONOSTANTE BANDIERA CON CROCE ROSSA DI 4 METRI QUADRATI - STOP - ALTEZZA ERA DI SESSANTA METRI - STOP - I DUE PERISCOPI DANNEGGIATI - STOP - INTERRUZIONE SALVATAGGIO - STOP - TUTTI SGOMBRATI DAL PONTE - STOP - VADO A OVEST PER RIPARARE - HARTENSTEIN.

Questo messaggio veniva registrato al B.d.U. alle 00.40 del 17 settembre. Nel ricevere questa stupefacente notizia, l'ammiraglio Dönitz diramò subito il seguente messaggio per l'U-156:

INTERROMPETE SALVATAGGIO. CONTROLLATE CARBURANTE, SILURI, APPROVVIGIONAMENTI ED EQUIPAGGIO; POI RENDETE CONTO.

e, alle ore 1.40, per tutti i sommergibili nel settore del Laconia:

IL TOMMY E' UN MAIALE, LA SICUREZZA DEL SOMMERGIBILE NON DEVE IN NESSUNA CIRCOSTANZA ESSERE ARRISCHIATA. NESSUN RISCHIO DA PRENDERE, SENZA RIGUARDI, ANCHE QUELLO D'INTERROMPERE IL SALVATAGGIO. PENSARE CHE UNA PROTEZIONE DEI SOMMERGIBILI DA PARTE DEL NEMICO - COMPLETAMENTE FUORI CAUSA. SCHACHT E WURDEMANN DATE VOSTRA POSIZIONE.

Alle 3.06 Schacht (U-507) rispondeva:

QU. F.E. Q3 9697. 129 ITALIANI, 1 UFFICIALE INGLESE, 16 BAMBINI, 15 DONNE A BORDO, 7 LANCE CON 330 SUPERSTITI FRA CUI 35 ITALIANI. SIAMO PRONTI A SBARCARLI O TRASBORDARLI. SCHACHT.



Lancia di salvataggio carica di naufraghi

E Wurdemann (U-506):

ORE 03.30 FONOGRAMMA 0151/A, MI TROVO CON LANCE QU. 9690. A BORDO 142 ITALIANI, 9 DONNE E BAMBINI. NESSUN AEREO IN VISTA. WURDEMANN.

Infine Dönitz trasmise:

PER SCHACHT E WURDEMANN: LE NAVI DEVONO ESSERE IN OGNI MOMENTO IN CONDIZIONE DI IMMERGERSI E DI MANOVRARE IMMEDIATAMENTE IN IMMERSIONE. NAUFRAGHI CHE SONO A BORDO DEVONO ESSERE MESSI NELLE LANCE. CONSERVATE A BORDO GLI ITALIANI, ANDATE SUL LUOGO DELL'APPUNTAMENTO, QU F.E. 9695, E LAGGIU' CONSEGNATELI AI FRANCESI. FARE ATTENZIONE ALL'AZIONE DEI SOMMERGIBILI E DEGLI AEREI NEMICI.

Anche Wurdemann era attaccato il 17 settembre, alle 12.22, da un grosso idrovolante che sganciò tre bombe quando già l'U-506, con i suoi 142 passeggeri a bordo, si era immerso e si trovava a 60 metri di profondità, avendolo scorto in tempo.

Finalmente, gli U-Boote incontrarono le navi francesi giunte da Dakar e poterono effettuare il trasbordo dei naufraghi.

La Gloire aveva intanto imbarcato la maggior parte dei naufraghi incontrati sulle scialuppe e sui canotti. A bordo, si distribuivano abiti a quelli e a quelle che ne avevano bisogno. Si curavano i feriti. Si separavano i gruppi italiani e inglesi, donne e bambini assieme. Gli U-Boote avevano trattenuto prigioniero qualche ufficiale inglese.

Il Cappellini s'incontrò con il Dumont d'Urville il 18 settembre alle 11.30 e gli consegnò tutti i suoi naufraghi, ad eccezione di due ufficiali inglesi e sei italiani.

Due canotti avevano tentato di raggiungere da sé la costa dell'Africa. Vi giunsero dopo parecchie settimane. In partenza, ogni canotto conteneva una cinquantina di naufraghi. Non vi furono che sei superstiti.

Circa 1600 persone avevano trovato la morte nel naufragio del Laconia.