

LA TRAGEDIA DEL "LACONIA": C'ERO ANCH'IO

www.qattara.it

www.qattara.it

MARIO LUPI

La tragedia del “Laconia”: c’ero anch’io

A cura di Alberto Magnani

www.qattara.it

Un particolare ringraziamento all'amico Edoardo Besuschio, che ha mostrato profondo interesse verso il racconto del doloroso avvenimento di cui sono stato partecipe. Vorrei inoltre esprimere la mia riconoscenza a Mario Comincini e ad Alberto Magnani che ne hanno curato la pubblicazione.

Mario Lupi

Edizione "In Curia Picta"

Progetto editoriale: Mario Comincini

Coordinamento editoriale: Mario Pozzi.

Grafica: Pietro Garegnani, "Historiae voces" – Sedriano

Redazione: Cristina Pozzi, Francesco Bartolucci

Riproduzioni fotografiche: Maurizio Bianchi

Fotolito: Cliché Offset srl, Milano

Finito di stampare nel mese di ottobre 2010 da Grafica Sant'Angelo, Sant'Angelo Lodigiano (Lo).

L'immagine di copertina è tratta da "La Domenica del Corriere", 26 maggio 1963; disegno di Biffignandi per l'articolo: "L'affare Laconia" di L. Barbara. Foto n. 1 e 2: J. McLoughlin con D. Gibb, *One common enemy. The Laconia incident: a survivor's memoir* (Adelaide 2006). Foto 3: D. Bellomo, *Prigionieri dell'oceano. La tragedia del Laconia* (Milano 2002). Le altre foto fanno parte dell'archivio privato di Lupi.

"In Curia Picta" è un'associazione culturale fondata da:

Comune di Abbiategrasso, Comune di Albairate, Comune di Arluno, Comune di Bareggio, Comune di Bernate Ticino, Comune di Boffalora Ticino, Comune di Casorezzo, Comune di Cassinetta di Lugagnano, Comune di Cislano, Comune di Corbetta, Comune di Cornaredo, Comune di Cusago, Comune di Gaggiano, Comune di Magenta, Comune di Marcallo con Casone, Comune di Mesero, Comune di Ossona, Comune di Robecco sul Naviglio, Comune di S. Stefano Ticino, Comune di Sedriano, Comune di Vittuone, Santuario Arcivescovile di S. Maria dei Miracoli di Corbetta, Decanati di Abbiategrasso e Magenta.

Indirizzo di posta elettronica: ass.incuriapicta@hotmail.it

L'esperienza della guerra vissuta da Mario Lupi ricorda quella di molti altri valorosi soldati italiani. Nato a Pandino (Cremona) nel 1920, il 2 febbraio 1940 Lupi è arruolato nel 3° Reggimento Artiglieria di Divisione Celere "Principe Amedeo Duca d'Aosta" di Milano. L'8 febbraio dell'anno successivo sbarca a Tripoli e l'11 novembre riceve un encomio per la permanenza sul fronte di Tobruk. Il 10 luglio 1942, dopo El Alamein, viene fatto prigioniero dagli inglesi. Il 12 settembre è sul "Laconia", quando il transatlantico viene affondato dai tedeschi. E le pagine che seguono sono appunto la ricostruzione di quella tragedia da parte di uno dei 380 sopravvissuti su 1840 prigionieri di guerra italiani che erano stati imbarcati. Promosso caporal maggiore il 29 marzo 1943, al suo rientro in Italia, nel 1958 Lupi è decorato della Croce al Merito di Guerra "in prima concessione" e "in seconda concessione".

S'è detto che l'esperienza militare di Lupi fu vissuta da molti italiani – che non è retorica definire eroi – nel corso del secondo conflitto mondiale. Storie personali che col tempo si sono perse perché affidate solo all'oralità, magari rievocate in occasioni patriottiche. Lupi ha sentito invece il dovere morale e civile di lasciare una memoria scritta che assumesse il valore di testimonianza anche per coloro che la storia ufficiale sembra aver dimenticato; è sorprendente, infatti, che quella di Lupi sia la prima rievocazione scritta da un italiano sopravvissuto all'affondamento del "Laconia". Una testimonianza che ora viene consegnata alla storia per la sensibilità di Edoardo Besuschio, amico fraterno di Lupi, colpito anche dalla profonda umanità che, nel clima torbido della guerra, rischiarava ogni pagina del racconto. E "In Curia Picta", che ha il recupero della testimonianza storica come scopo istituzionale, ha ben volentieri curato questa pubblicazione.

Mario Comincini

Direttore Scientifico di "In Curia Picta"

INDICE

C'ERO ANCH'IO

di Mario Lupi

- 7 Un ricordo incancellabile
- 8 La prigionia
- 10 L'imbarco
- 14 L'affondamento
- 23 Il naufragio
- 27 Un nuovo attacco
- 29 I soccorsi
- 30 Una grande emozione

LA TRAGEDIA DEL "LACONIA"

di Alberto Magnani

- 32 Il *Laconia*: un transatlantico richiamato alle armi
- 34 Nelle fauci dell'*Orso Polare*
- 37 La nave dei folli
- 39 Ufficiale e gentiluomo
- 42 Sparare sulla Croce Rossa
- 45 I sommersi e i salvati

47 *Note*

C'ERO ANCH'IO

Un ricordo incancellabile

In queste pagine ho cercato di descrivere quanto avvenne in quella terribile indimenticabile notte. Ho cercato, perché quei tragici momenti, momenti di disperazione, momenti da impazzire, impossibili da descrivere, non si potranno mai immaginare nella loro dolorosa straziante realtà. Di frequente, ritorna ancora tutto fortemente davanti agli occhi, lasciando, nel ricordo di quei cari compagni scomparsi, grande amarezza e commozione. E proprio a loro va il mio primo pensiero, a quei cari compagni colpiti da così terribile sfortuna che in mezzo a quell'oscuro pauroso oceano, con quell'acqua soffocante alla gola e con una sicura spaventosa morte davanti agli occhi, lottarono fino all'ultimo, esausti ma con la sola, inimmaginabile, grande forza della disperazione che potevano avere giovani pieni di vita, pieni di chissà quante belle aspettative.... che, con le lacrime agli occhi, sperando e implorando con straziante angoscia un aiuto... non volevano, non volevano morire così...

E ancora non mi sembra vero tutto.

Nel grande dolore, che ogni volta riprovo e che non mi darà mai pace, li ho sempre davanti a me con affettuoso ricordo.

Quella grande nave, lunga ben 190 metri, che in mezzo a quell'immenso oceano... piccolissima... stava scomparendo... e noi, soli, sperduti in quelle paurose acque, lottando tra la vita e la morte, come potevamo pensare di poterci salvare?

*

La prigionia

Il 28 giugno 1942 il nostro reggimento, 3° Artiglieria Celere, proseguendo nella lunga avanzata arrivava per primo, con il 7° Reggimento Bersaglieri, a El Alamein, a circa cento chilometri da Alessandria d'Egitto, la nostra grande mèta. Si formò una estesa linea difensiva, quota 33, con altri reggimenti che stavano arrivando. Noi ci trovavamo sulla litoranea, quasi sul mare. Il successivo 10 luglio, sempre a El Alamein, alle 5 del mattino, durante un infuocato attacco inglese, venni fatto prigioniero.

In quella notte ero di turno all'osservatorio del reggimento, assieme a un altro compagno, un laureando giunto al mio reggimento in Africa da meno di un mese, e al tenente Fabbri, pure arrivato da poco. L'osservatorio si trovava vicinissimo alla prima fila, in una stretta buca su un promontorio, e ci teneva in contatto telefonico con il nostro reggimento a circa 150-200 metri da noi.

Era una notte infernale, non si capiva più niente. Ero semiaddormentato, avendo già fatto il primo turno, quando mi arrivarono sulla schiena due grossi oggetti, come due grandi sassi. Li toccai e sentii che scottavano: erano schegge di una granata scoppiata per fortuna appena più in là della nostra postazione. Guardai subito fuori dalla buca ma non vidi niente. Ci trovammo in mezzo a fumogeni, a scoppi di granata e a continui spari di mitragliatrice. Erano gli inglesi che stavano avanzando, circondandoci, ma pensavo che fosse uno dei soliti attacchi.

Il mio compagno di turno avrebbe dovuto avvisarmi dell'arrivo dei fumogeni, e infatti glielo feci notare, ma penso che l'abbia bloccato la paura: era appena arrivato in Africa.

Proprio per quella notte era stato disposto il cambio davanti a noi tra fanteria e bersaglieri del 7° Reggimento. Proprio la notte in cui gli inglesi attaccarono. Il telefono non funzionava più e quindi non potevamo essere in contatto coi nostri reparti. Oramai eravamo isolati. Isolati in mezzo agli inglesi a loro insaputa, nascosti nella nostra buca, da cui non si poteva uscire perché il fuoco dell'artiglieria arrivava da ogni parte. Non restava che arrendersi. Ma come, essendo ormai circondati? Bisognava infatti trovare il modo di farci vedere senza farci colpire, tenuto conto che gli inglesi avrebbero improvvisamente trovato dei nemici in mezzo a loro. Fui io, con tanta paura, a prendere l'iniziativa di

sventolare un fazzoletto bianco appena fuori dalla buca, senza sporgermi.

Dopo un po' ci videro e ci gridarono: "Caman! Caman!". Anche senza conoscere l'inglese capimmo subito cosa volessero dire e, a carponi, io e il mio compagno lasciammo la buca andando verso di loro. Intanto il tenente Fabbri stava distruggendo il goniometro per non lasciare che cadesse in mano al nemico ma, colpito di striscio al collo e perdendo molto sangue, fu medicato e portato via in barella. Quindi noi due rimanemmo accovacciati per terra, circondati da soldati australiani molto violenti e che ci portarono via tutto quanto avevamo addosso. Io però, prima di uscire dalla buca, e non so per quale ispirazione data la paura che provavo, avevo nascosto nelle scarpe un orologio che mi aveva lasciato il mio caro compagno Goglio rientrato in Italia per una ferita (gli avevo tenuto il braccio mentre, senza anestesia, gli amputavano due dita nell'ospedaletto da campo... non so come feci a non svenire, anche se mi diedero subito del cognac...), un coltellino e un libretto militare della S. Messa. Che mi sono poi stati utili, specialmente il libretto della S. Messa.

Lasciammo quindi la zona di El Alamein, sotto il tiro dei nostri cannoni in quanto per sparare agli inglesi dovevano per forza sparare anche addosso a noi. E da quel momento iniziò il nostro calvario.

Avevano fatto molti prigionieri. Del mio reggimento c'erano quasi tutto il 2° Gruppo e la 7^a batteria contraerea. A piedi, lungo la costa, entrammo nelle loro linee su camion scortati da soldati indiani, che ci trattarono molto bene: vedendo come eravamo ridotti, cioè affamati e con la sete di luglio, fermarono i camion lungo delle stradiccioline, acquistarono col loro denaro dei cocomeri e ce li diedero dopo averli tagliati a fettine. Con la sete che avevamo, mangiammo anche la buccia. E quei soldati, osservandoci, ridevano contenti con noi: li ringraziammo veramente molto.

Ci portarono al campo di concentramento n. 308 di Alessandria d'Egitto, dove rimanemmo dal 13 al 18 luglio. Passando per le strade di questa città, alcune donne sui balconi piangevano vedendoci e ci salutavano coi fazzoletti: forse appartenevano a famiglie italiane che da tempo vivevano in Egitto. Il 19 luglio fummo trasferiti al campo n. 310 di Geneifa (Cairo). Il successivo 24 al campo n. 306 di Suez, dove restam-

mo fino al 29. Nei primi due campi la permanenza fu terribile. La sabbia era piena di pulci e, dovendo dormire su di essa, si passava la notte in piedi a sbattere le coperte, inutilmente. Quando di notte arrivammo all'ingresso del terzo campo, dopo un viaggio in ferrovia lungo e spossante per essere stati chiusi nei vagoni nonostante un caldo insopportabile, ad aspettarci trovammo i prigionieri italiani che erano lì da mesi e che ci fecero una commovente sorpresa: stavamo proprio per varcare l'ingresso, quando alcuni di loro, non visti, si misero a suonare l'*Inno di Mameli*. Ci fermammo di colpo, immobilizzati. Non riuscimmo più a procedere, nel più assoluto silenzio, fino all'ultima nota. Fummo tutti percorsi da una grande emozione e i ricordi lontani portarono qualche lacrima. Entrati nel campo, alcuni cancelli ci separavano dai compatrioti e quindi costoro cominciarono a chiederci a gran voce da dove arrivavamo, da quale linea del fronte, da quale città.

*

L'imbarco

Il giorno 29 luglio, all'improvviso, al mattino verso le ore 4, il sottufficiale inglese ci diede la sveglia con l'ordine di preparare tutta la nostra roba, perché si doveva lasciare il campo. Il maresciallo italiano comandante la nostra "gabbia", come erano chiamati i vari reparti del campo, ebbe parole molto buone verso di noi, ci incoraggiò e ci raccomandò di avere sempre un buon morale durante il nostro nuovo viaggio. Ci salutò tutti con tanto calore e, ripensando a quei momenti, sembrava sentisse che ci sarebbe successo qualcosa.

Verso le ore 10 ci incolonnammo per il porto di Suez, scortati da guardie indiane, percorrendo circa 4 chilometri a piedi sotto un sole bruciante. Era il periodo di massimo caldo. Ormai era certo che si dovesse salire su qualche nave. Eravamo stanchi e pieni di fame e non se ne vedeva l'ora, in quanto sulle navi si stava meglio che altrove. Eravamo proprio dei poveri illusi.

Nel porto di Suez, grandissimo, vi erano molte navi sparse qua e là, alcune affondate. Alla vista di tutta quell'acqua che si stendeva all'infinito, cominciai a venirmi il mal di mare. Avevo già provato la spiacevole sensazione di cosa fosse, nei due giorni di viaggio da Napoli a Tripoli

sul “Conte Rosso”, quando ci avevano inviato in Africa.

Non si sapeva dove si sarebbe andati ma si immaginava un viaggio lungo, forse nel Sud Africa, e quindi mi sentivo già addosso 40 gradi di febbre per la paura che, non sapendo nuotare, mi succedesse qualcosa. Era la preoccupazione di tutti e in quella snervante attesa sulla banchina mi prese un forte mal di testa.

Finalmente verso le 13 – eravamo in movimento dalle 4 di mattina – finì quella lunga attesa sotto un terribile sole di fine luglio, che ci aveva intontiti. Io ero sempre col mio carissimo compagno fatto prigioniero con me. A gruppi di 200-300, con un vaporetto, ci portarono fuori dal porto per salire a bordo di un imponente transatlantico che ci stava aspettando al largo. Leggemmo il nome: “Laconia”.

Dagli oblò della nave molti occhi ci guardavano, forse erano dei civili già imbarcati e pronti a partire con noi. Forse per questo ci ispiravano una certa fiducia. Appena saliti sulla scaletta della nave, ci contarono. Ci fecero fare di corsa quei venti gradini, con la paura di cadere in acqua inciampando. A gruppi di 200-250, occupammo le stive. All'altezza dell'acqua c'era la “E” divisa in due reparti (“E 2” ed “E 3”), sott'acqua la “F” con un solo reparto (“F 2”). Forse c'era anche la stiva “D”. Io finii nella stiva “E 2” (ora, posso dire, con grande fortuna). Eravamo complessivamente 1840, oltre a 800 che sarebbero sbarcati in Sud Africa.

Nella mia stiva ritrovai il concittadino Angelo Maffi con cui già ero stato in linea e con altri cercammo un posto per sistemarci. La nostra stiva, essendo all'altezza dell'acqua, era completamente buia perché non si potevano aprire gli oblò e quindi, oltre a mancare l'aria, si stava da mattina a sera con la luce delle lampade.

Alle 14, un'ora dopo essere saliti sulla nave, arrivò il sospirato momento di metterci a tavola, con la nostra grande fame arretrata. Ogni tavola, lunga e stretta con due file di panche, aveva 18 posti. Due per ogni tavola dovevano andare in cucina con le “gamelle” (specie di marmitte) per prendere il cibo. Alla mia tavola c'erano l'abbiate Maffi, il carissimo Pizzagalli, i cari Dagnino di Genova e Negrini di Bressana Bottarone, un compagno laureando di cui mi sfugge il nome e altri. I 18 della tavola sarebbero stati sempre gli stessi.

Era dalla sera precedente che non si mangiava e la fame si faceva

sentire. I due delle gamelle non arrivavano mai perché c'era tanta confusione e finalmente ci stringemmo tutti attorno per vedere cosa avevano portato. Una gamella conteneva circa due mestoli di brodo con dei pezzetti quasi invisibili di patate e carne, l'altra circa un mestolo di semolino giallo. C'era anche un pezzetto di pane per ciascuno, si può dire due o tre bocconi.

Ci guardammo in faccia, incerti se quel cibo fosse per uno solo o per 18. Così accadde anche alle altre tavolate. Nessuno osò toccare le gamelle, non sapendo come procedere. Si chiamarono gli inglesi, si chiese senza capire la risposta ma alla fine ci rendemmo conto che quello era il nostro pranzo, per tutti e 18.

Ma come dividerlo? Decidemmo di mettere in fila le nostre gamelle e che uno avrebbe effettuato la distribuzione. Eravamo tutti intorno a controllare che le cucchiariate fossero uguali per tutti. Si cominciò con un cucchiaino per gamella, poi con altri due giri si arrivò ad avere tre cucchiariate a testa di quella roba. Col medesimo sistema si distribuì una cucchiariata di semolino per ciascuno.

Alla sera il vitto era uguale, con marmellata e the invece del semolino. E così al mattino. Una volta alla settimana il cibo della prima gamella era sostituito col baccalà e un altro giorno con due fettine di salame. Quando però qualcuno, facendo le pulizie nelle cucine, riusciva con grande pericolo a prendere delle patate, ce le rubavamo l'uno con l'altro dopo averle messe a fette nell'aceto del baccalà. Quando invece c'era il salame, la sua "pelle" la tenevo in bocca tutto il giorno. Non riuscivamo a credere che quello sarebbe stato il nostro vitto anche in seguito, ma purtroppo nulla sarebbe cambiato, rendendoci privi di forze alla fine dei 45 giorni di navigazione.

Ecco la nostra nuova casa, la nave. Al mattino, alle 6, sveglia. Ci davano un mestolo di the e un cucchiaino di marmellata. Niente pane. Verso le 10 si andava in coperta a prendere quei pochi minuti d'aria. Avevamo a disposizione qualche passatempo (carte da gioco e dama), ma interessava a pochi. Chi dormiva sui tavoli su cui si mangiava, chi sotto, chi sulle panchine, chi in qualche angolo, o comunque sul pavimento della stiva. Avevamo una coperta che serviva per la notte, mentre col pastrano, la giubba e la camicia si faceva un soffice materasso. Il salvagente era il nostro cuscino.

Eravamo sempre riuniti a gruppi di amici e per il grande caldo stavamo accovacciati sul pavimento all'imbocco delle maniche a vento a respirare un po' d'aria, discorrendo di tutto. Ricordavamo con tanta nostalgia i nostri paesi lontani, le nostre famiglie. Pensavamo a dove si stesse andando e al ritorno ma, anche se non sembra vero, speravamo di ritrovarci ancora un bel giorno, insieme, tutti a casa.

Il mio caro compagno di prigionia era sempre vicino a me. Ricordo che gli avevo fatto disegnare l'Africa su un pezzo di carta, per seguire man mano il nostro viaggio. L'isola del Madagascar, occupata dai giapponesi, era ben evidenziata e temevo il momento in cui si sarebbe passati in quel punto.

Certi giorni, quando si andava in coperta a prendere aria, ci facevano la doccia con dei forti getti d'acqua fredda e, mentre noi nudi tremavamo, gli inglesi dall'alto ci osservavano ridendo. Altri giorni si faceva la prova d'allarme. Al forte suono di un campanello, si doveva andare di corsa verso punti prestabiliti, mentre i cannoni della nave sparavano in mare contro ipotetici sommergibili. Ma quando l'allarme fu reale, altro che andare in quei punti prestabiliti, ci chiusero addirittura nelle stive... Le guardie polacche, per due volte e ogni volta per tre giorni consecutivi, ci lasciarono a pane e acqua avendo scoperto che qualcuno fumava o per altre ragioni.

Alla sera, alle 20, silenzio assoluto. Più nessuno poteva parlare, bisognava mettersi a dormire. Ma era impossibile per il caldo. Allora alcuni, me compreso, alla trave che avevamo sopra la testa attaccavano la coperta con le scarpe ben legate per fare peso e poi la spingevano con le mani stando straiati sul pavimento, facendo così un po' d'aria. Ci si svegliava continuamente per il sudore che colava dalla testa. In una delle ultime notti, mi venne rubato l'orologio che custodivo con tanta cura, probabilmente per essere scambiato con un pezzo di pane. La fame faceva fare di tutto.

Devo ringraziare il libretto di preghiere che ero riuscito a tenere con me quando ero stato fatto prigioniero. Appartato, lo leggevo tutto ogni giorno, mentre la S. Messa me la leggevo almeno due volte al giorno. Dopo aver ricordato tutti i miei cari lontani, mi sentivo molto tranquillo.

Negli ultimi giorni di navigazione eravamo tanto sfiniti da dover rinunciare ad andare in coperta a prendere la quotidiana boccata d'aria

fresca, non essendo più in grado di fare quei pochi gradini della scaletta che dalla stiva ci portava in coperta. Mi rivedo, e non lo potrò mai dimenticare, attaccato al corrimano della scaletta mentre mi sorreggo con le ultime forze per non fare peso sulle gambe che non riuscivano a farmi fare i gradini. Anche altri dovettero rinunciare a quella boccata d'aria, per le loro condizioni dopo tanti giorni di quella navigazione. Eppure, durante quegli ultimi giorni sulla nave, quasi per un presentimento di ciò che sarebbe poi accaduto, sentivo di dover risparmiare le forze che mi erano rimaste. E devo essere grato a quel "suggerimento", che si sarebbe poi rivelato di grande aiuto.

*

L'affondamento

Ed eccoci, dopo ben 45 giorni di navigazione, a quella terribile notte del 12 settembre 1942.

Nella nostra stiva avevamo formato un piccolo gruppetto unito da tanta amicizia e tutti i giorni si stava sempre assieme con i soliti discorsi e con le solite preoccupazioni. Io, gli abbiatensi Grassi e Maffi, i cari Pizzagalli milanese e Dagnino genovese, Negrini di Bressana Bottarone, quel bravo ragazzo laureando appena arrivato in Africa, fatto prigioniero proprio con me, ed altri. A un certo punto Grassi ci avvertì che era arrivata la solita ora per metterci a dormire. Come sempre sul pavimento, sotto le tavolate.

Erano le ore 20!

Ci salutammo tutti e mentre Grassi si stava portando al suo posto, poco lontano da noi, sentimmo improvvisamente un tremendo colpo proveniente da sotto la nave con un rimbombo pauroso che ci fece traballare. Ci guardammo in faccia, ci fissammo uno con l'altro senza riuscire né a parlare né a muoverci. Una grande paura stava entrando in noi.

Le prime mezze parole che con sforzo poterono uscire dalla bocca – ricordo di essere stato proprio io a pronunciarle, e non so come – furono: "Sarà forse stata una mina". Parole dette per rincuorarci per la grande paura e sperando veramente che fosse stato il colpo di una mina.

Ma eravamo ancora lì immobili con questo tremendo pensiero, con la

testa che ci stava scoppiando e con il sangue che in quel momento non circolava più, quand'ecco una seconda esplosione molto più forte, che scosse fortemente la nave, inclinandola.

La cosa più terribile che mai e poi mai pensavamo che ci potesse capitare, anche se era una nostra grande preoccupazione, si era purtroppo avverata.

Eravamo stati colpiti da due siluri!

Una cosa terribile... non si poteva che piangere, veramente piangere...

Impossibile descrivere cosa avvenne. Momenti strazianti, disperazione, invocazioni d'aiuto agghiaccianti! Affondati in pieno oceano Atlantico, chiusi nelle stive, una salvezza impossibile, una terribile morte davanti agli occhi... Un immediato ricordo dei cari lontani che non avremmo mai più rivisto... Chi urlava, chiamava, cercava il caro compagno che non trovava più. Grande scompiglio, un correre di qua e di là, ma alla fine si era sempre nel medesimo posto. Per tutti una spaventosa tragedia, si tremava, mancava anche il respiro.

Noi, del nostro gruppetto, dopo essere stati colpiti dal secondo siluro, non ci siamo più visti. Stavamo salutandoci per metterci a dormire e un attimo dopo non ci saremmo più rivisti. Insieme avremmo avuto più coraggio, ci saremmo tanto aiutati. Penso che quella grande paura che era entrata in noi, in quei primi momenti, ci abbia sconvolto, ci abbia resi irriconoscibili l'uno all'altro.

In preda a tanta angoscia, a tanta disperazione, molti si demoralizzarono accasciandosi sul pavimento o in qualche angolo a piangere. Chiusi nelle stive, con la nave che sempre di più si inclinava, avevamo quasi tutti perso ogni speranza di salvezza, ogni forza, ogni volontà per poter resistere. Ma comunque bisognava riuscire a superare questi primi terribili momenti.

Nel frattempo avevo subito pensato al mio salvagente e, in quella semioscurità, mi ero gettato, facendo anche un capitolombolo, su quello che si trovava poco distante, sul quale di solito dormivo. Di giorno non lo perdevo mai di vista e di notte era il mio cuscino.

Pur col grande terrore che avevo, ad un certo momento, non so come, entrò in me una certa calma, quasi una calma istintiva che mi fece capire che nessuno avrebbe mai potuto aiutarmi e che dovevo resistere da solo e da solo cercare di potermi salvare. Calma che mi diede la forza e il

coraggio che avevo perso. Da dove veniva questo aiuto?

Bisognava cercare di uscire dalla stiva per poter andare in coperta. Eravamo in molti ammassati sulla scaletta ma nessuno riusciva ad andare avanti. Il cancello era stato chiuso dalle guardie polacche che ci rimandavano indietro dando colpi di baionetta e sparando. E qui vi furono subito i primi morti. Alla fine però il cancello venne sfondato dalla massa che dietro spingeva.

Anch'io ero in prossimità della scaletta e, non andando avanti nessuno, stavo rompendomi la testa per trovare un'altra via d'uscita. Vidi qualcuno che cercava di arrampicarsi tra le condutture di legno che racchiudevano la manica a vento, risalendo così al piano superiore, e immediatamente presi anch'io quella decisione.

Arrivato con le mani al piano superiore, non riuscivo più a risalire col corpo. Ero lì appeso con le mani attaccate come una tenaglia. Chiesi a quello che era riuscito a risalire di darmi una mano, ma andò via senza guardarmi. Allora, facendo uno sforzo tremendo, con le mani... con le dita... proprio con le dita, in preda a tanta disperazione, riuscii a risollevarmi, arrivando così al piano superiore, sfinito.

Arrivai in un salone buio, sedie e tavoli rovesciati, non c'era nessuno. Con fatica, a tastoni, riuscii a trovare la porta per uscire, una porta di ferro, pesante, e mi trovai così in coperta.

Finalmente ecco il cielo che già si stava oscurando. Ecco anche quel pauroso oceano che, con quelle oscure ondose acque, faceva paura. Ora si doveva andare in acqua. Ma come si faceva a lasciare la nave? Con che mezzo?

In coperta non c'era quasi più nessuno e quindi dovevo aver impiegato un bel po' di tempo per arrivarci. Le scialuppe, quasi soltanto con inglesi e polacchi, se ne erano già andate al largo. Ma chissà quanti nostri cari compagni erano ancora nelle stive e stavano cercando disperatamente una via d'uscita, una via di salvezza. Momenti dolorosissimi, da immaginare.

Nell'oscurità che si stava avvicinando, ritrovai l'abbiatense Maffi. Dallo scoppio dei siluri non c'eravamo più visti. Non ci siamo chiesti nulla dei nostri compagni. Eravamo in preda al terrore per come lasciare la nave, forse eravamo gli ultimi, il resto non contava più.

Con altri due o tre, che trovammo in coperta, cercammo qualcosa per

poter abbandonare la nave. C'erano delle scialuppe ancora legate, ma non c'era nessuno che potesse slegarle per calarle in acqua. Le guardavamo con gli occhi imploranti. I pochi marinai rimasti giravano di qua e di là, sembrava chissà cosa dovessero fare. Ci guardavano con delle facce quasi sorridenti, non parlavano e si intuiva che, presi pure loro da tanto terrore, oramai non capivano più niente. Si sentivano anche colpi di rivoltella, forse qualche inglese o polacco aveva rivolto l'arma contro di sé.

La nave era inclinata per tutta la sua lunghezza, l'acqua la copriva già per buona parte. A noi arrivava alle ginocchia e si faceva fatica a stare in piedi. Le onde implacabili si infrangevano contro questo lato della nave sfondando dove potevano e coprendoci con enormi spruzzi, con grande fragore.

Da questo lato si può dire che eravamo già nell'acqua, bastava fare qualche passo ed era come camminare nell'oceano. Ma purtroppo non si poteva. Le onde ci avrebbero ributtato contro la nave e sarebbe stata subito la fine. Dall'altra parte l'altezza era enorme.

Ormai era buio, terribili momenti. Erano ancora pochi i nostri che dovevano abbandonare la nave, di inglesi e polacchi non c'era più nessuno, e con ansia cercavamo qualcosa che ci aiutasse ad andare in acqua. Io, poi, non sapevo nuotare, come facevo a buttarmi in acqua da un'altezza di circa 15-20 metri? Sarebbe stata subito la fine.

Vidi lontano due sergenti maggiori dei bersaglieri che conoscevo di vista. Sapevo che avevano ricevuto, poco prima di essere fatti prigionieri, una massima decorazione. Quindi dovevano essere in gamba e un loro consiglio poteva essere molto utile. Avevano 26 o 27 anni, sembravano due granatieri. Lasciai il gruppetto ad aspettarmi e corsi da loro. Me li rivedo ancora oggi, soli con nessuno attorno, che in piedi, guardando cielo e mare fumavano tranquillamente. Con grande ansia chiesi loro come fare per andare in acqua e, con una calma da far rabbrivire, mi risposero: "Noi restiamo qui e quando la nave affonda del tutto resteremo a galla".

Una risposta impossibile, da far paura, che nessuno avrebbe mai ma mai potuto dare. Non sono più riuscito a parlare e indietreggiando, guardandoli, incredulo per quella risposta, mi sono subito allontanato. Non scorderò mai quelle precise parole. Mi ritornano, e di frequente, nella

mente. Certamente, sapendo chi erano, c'era da avere tanta compassione. Quel tragico momento doveva aver intaccato il loro pur forte carattere, perché con quella risposta non erano più in sé. E purtroppo non si sono salvati.

Anche se molto demoralizzato, dovetti alla fine riprendermi, non si poteva aspettare oltre, bisognava prendere qualche decisione. Continuai con gli altri alla ricerca di qualcosa per poter abbandonare la nave, già paurosamente inclinata. Avevo davanti agli occhi una spaventosa fine e devo benedire quella calma che mi aiutò a non abbattermi, a resistere a quella crisi di disperazione che sentivo dentro di me. Calma che, ripensando a quei momenti, non immaginavo che avrei potuto avere.

Finalmente in un angolo, sotto un mucchio di tavole già sommerse dall'acqua, trovammo una zattera. Eppure avevamo già cercato in quel punto. Forse non l'avevamo trovata per l'ansia, per il terrore che avevamo addosso. Ma ora ecco la zattera, ecco il miracolo, ecco l'aiuto che tanto cercavamo. Ci ritornò un po' di coraggio. Con una certa fatica, essendo molto pesante, la portammo sul lato alto della nave. La buttammo in mare legando la sua lunga fune alla ringhiera di ferro che circondava la nave, pronti per scendere in acqua.

Ci stavamo preparando, e con tanta paura al pensiero di entrare in quell'acqua, quando uno, che vi era già dentro, ci vide e ci chiamò a gran voce chiedendo aiuto per poter risalire sulla nave. Gridava: "Tiratemi su!... Tiratemi su!..."; allungando le mani con tanta agitazione. Ho ancora negli orecchi quell'implorante voce. C'era da rabbrivire. Lo guardavamo senza parlare, tanta era la paura entrata in noi. Ora, con quale coraggio, che già non c'era, potevamo andare in acqua?

Ma purtroppo dovevamo abbandonare la nave. Era pericoloso doverci rimanere ancora. Ero alla ringhiera di ferro, ormai pronto per andare in acqua, quando, per una improvvisa ispirazione, e non so come mi sia venuta, mi sono legato e slegato per ben tre volte il salvagente, ripeto tre volte, e ogni volta provavo a respirare il massimo possibile. Pensavo che in acqua non avrei più potuto slacciare i nodi, quindi cercavo di legarmelo ben stretto, provando però che non mi facesse male e che non mi impedisse un ampio respiro. Gli altri che stavano scendendo con me, niente.

Poi, coi soli pantaloncini, le tasche rovesciate e un fazzoletto che

tenni, legandomelo al polso, pensando che mi sarebbe stato utile per qualche segnale in mare, altra idea..., e con nient'altro addosso, entrai finalmente in quella fredda acqua tremando dalla paura. Non poteva essere diversamente, scendendo per una quindicina di metri lungo la fune della zattera.

Saranno state le 21,30.

Eccoci in quell'oceano tanto desiderato, ma ora, purtroppo, non più. Con il nulla e quell'immensa paurosa acqua che avevamo attorno, quale possibilità di salvezza? Quale? In preda a tanta angoscia, chi mi stava aiutando, chi mi dava quei suggerimenti molto utili, quel coraggio, quella forza per non abbattermi? Chi mi dava quella calma, che in quei momenti era tutto, per poter resistere e quella speranza di salvezza che a volte veniva a mancare?

Era il giorno del mio onomastico, 12 settembre.

La mia carissima mamma, ho saputo poi, mi stava pensando più del solito con le sue continue preghiere e proprio in quel giorno era riuscita, insistendo, a far celebrare una S. Messa per me, nella chiesetta della Madonna Addolorata...

In acqua, attorno alla zattera, eravamo in cinque o sei. Bisognava ora allontanarsi dalla nave ma purtroppo non c'era nessuno che dall'alto potesse slegarla. Stavamo pensando come fare, quando mi arrivò uno da dietro che era forse da tempo in acqua e che senza parlare e con affanno mi abbracciò alle spalle stringendomi fortemente le braccia. Cercava forse un aiuto per risollevarsi un po' dall'acqua, per poter respirare meglio. Ma in due così uniti era peggio, si andava sott'acqua.

Gli gridai di lasciarmi andare, ma non rispose e non mi lasciò. Poveretto, chissà in che condizioni era, ma anche io, com'ero? Ero appena entrato in acqua, freddo, pieno di paura. Come potevo aiutarlo? E proprio a me doveva capitare?

Essendo preso alle spalle e dovendo tenere con una mano la zattera, non riuscivo a liberarmene. Chiesi all'abbiatense Maffi, che era di fronte a me, di staccarmelo, ma dalla sua posizione non riusciva. Con l'altro che mi stringeva, non potevo resistere troppo e per liberarmene dovevo per forza abbandonare la zattera. Ma come avrei potuto? Era una decisione impossibile da prendere. Quella zattera era l'unica speranza di salvezza: dopo averla tanto cercata e con grande fortuna trovata, come

potevo ora lasciarla? E solo, in quell'acqua, quanto avrei potuto poi resistere? Era come andare incontro alla morte.

Chiamai Maffi e lo salutai con queste precise parole: “Devo lasciare la zattera, speriamo di ritrovarci ancora”. Parole pronunciate con fatica, a denti stretti, tremando, per quella terribile decisione che stavo prendendo. Maffi mi guardò con una faccia quasi incredula e confermò le mie parole con la testa, senza parlare.

Ho detto che senza quella zattera non sapevo quanto avrei potuto resistere, perché col salvagente l'acqua arriva fino al mento e le onde, anche se leggere, coprono continuamente la bocca e anche la testa, facendo man mano mancare il respiro. Avendo la sola testa fuori dall'acqua e quindi una visione ridotta, quasi solo il cielo, con niente a cui attaccarsi, si resta in preda a un tremendo disagio, a una grande paura, che riduce ogni resistenza. Invece col salvagente ma attaccati alla zattera, l'acqua arriva a metà collo, le onde si sentono un po' meno e, importante, si respira meglio. Con la zattera poi, potendocisi attaccare, sembra di avere una compagnia che dà il coraggio di resistere. Sembra, ma in quei momenti è tanto.

Mi girai su me stesso e mi trovai di fronte a colui che mi teneva stretto nelle sue braccia. Non sapevo chi fosse, anche per l'acqua che ci scendeva sulla faccia. Cercai quindi di staccarmelo, spingendolo con forza. E da quel momento non capii più cosa stava accadendo. Il mio ricordo si ferma là: lo stavo spingendo.

Può darsi che si sia finiti entrambi sott'acqua, perdendo conoscenza. Poi, e non so quanto tempo dopo, può darsi che il salvagente, con grande fortuna, mi abbia riportato fuori dall'acqua e che, galleggiando, io abbia ripreso conoscenza. Avevo la sensazione di essermi svegliato dopo un lungo sonno e anche se un po' stordito, forse per l'acqua bevuta, mi sentivo stranamente tranquillo, come se non fosse successo nulla.

Mi guardavo attorno per capire dov'ero. Non c'era e non sentivo nessuno, ero solo, con niente attorno. Non ero più vicino alla nave, ma a una trentina di metri. Quindi, finendo sott'acqua, le onde devono avermi portato lontano. L'altro non l'ho più visto. Mi auguro, e lo spero tanto, che sia riemerso come me in qualche altro punto dell'oceano.

Guardavo la nave, l'unica cosa che vedevo ancora, che adagio adagio stava scomparendo. Pensando al vuoto che avrebbe fatto inabissandosi

da un momento all'altro, cercai di allontanarmi ancora di più. Ma come facevo? Istinivamente usai le mani come fossero dei remi, ma andavo verso la nave. Pensai allora di fare il movimento contrario e tutto andò bene. Mi allontanai ancora di più. Come ho potuto fare ciò? Quale pensiero mi è venuto il quel momento? Non mi sembra vero.

C'era un impressionante silenzio che, improvvisamente, venne rotto da un tremendo boato, un colpo fortissimo, spaventoso, proveniente dalla nave. Cosa stava succedendo? Era la nave che, quasi completamente sott'acqua, era esplosa. E quello scoppio la fece riemergere sull'acqua, ancora per tutta la sua lunghezza di 190 metri, come se stesse ancora galleggiando, avvolta in una lunga striscia di fuoco. Quel fuoco, quel bagliore illuminò il mare e il cielo come se fosse ancora giorno e la nave, che stava bruciando, si spaccò in due precise metà, emergendo ancora di più, per poi inabissarsi, quasi infilarsi nell'acqua con le due estremità, prua e poppa, scomparendo velocemente. Uno spettacolo pauroso e agghiacciante, difficile da immaginare.

Nonostante la lontananza, per il violento colpo ricevuto dall'acqua a causa dello scoppio mi sembrava di essere tagliato in due. Dal ventre in giù, per un attimo non sentii più nulla. Mi sono subito toccato ventre, gambe, piedi, anche i piedi, ricordo perfettamente, per sentire se li avevo ancora. E qui devo essere riconoscente a quella strana idea che mi aveva fatto allontanare ancor più dalla nave.

Sembrava che fosse tutto finito, sembrava..., quand'ecco scoppiare nel cielo un tremendo rimbombo, certamente causato dallo scoppio della nave. Era come se fosse scoppiato un uragano, come se si fosse spaccato il cielo, con tuoni assordanti. Fischi, lampi, sembrava che nel cielo girassero delle oscure ombre. Qualcosa di inimmaginabile, che per fortuna è durato poco anche se sembrava un'eternità. Si riesce ad immaginare il terrore di chi, solo in quell'acqua, con nessuno intorno, stava assistendo con la faccia all'insù a tutto quel pandemonio?

Forse allora era tutto finito, essendo ritornato un pauroso silenzio. Il "Laconia" era scomparso in fondo a quell'oceano, con la sua grande tragedia, portandosi via tanti nostri cari, carissimi compagni. Per altri, per me, quella tremenda tragedia stava ancora continuando, e fortunatamente. In quel momento, con ciò che avevamo passato, bisognava cercare di resistere, di potersi salvare, anche se, col passare del tempo, quella spe-

ranza di salvezza si allontanava sempre più.

Non vedendo più la nave, sembrava d'aver perso una compagnia, un punto di riferimento a cui guardare, avendo attorno solo un'immensa quantità d'acqua, in un silenzio assoluto. Avevo anche tanta paura al pensiero che qualche grosso pesce mi si attaccasse improvvisamente alle gambe. Seppi poi che eravamo in una zona di squali, ma forse lo scoppio della nave può averli fatti allontanare.

Passò non so quanto tempo, quando da lontano sentii le voci di due genovesi che conoscevo e che chiamavano a gran voce un loro e anche mio compagno, Dagnino. Li chiamai subito ed essi, che erano aggrappati ad una zattera, la spinsero verso di me. Mi unii a loro, eravamo in sei o sette.

Fu una fortuna impossibile da prevedere, che mi aprì il cuore a tanta speranza. Non ero più solo, non ero più solo! Con quella zattera ritornava un po' di coraggio, quella zattera era per noi come una grande, grande imbarcazione che ci stava dando un aiuto immenso, e forse anche la salvezza. Abbiamo cercato ancora il nostro compagno, chiamandolo, ma inutilmente. E pensare che era un abile nuotatore. In acqua oramai non c'era quasi più nessuno. Ci passavano vicino alcune scialuppe cariche di inglesi e polacchi che ributtavano chi tentava di salire, con ogni mezzo.

A turno ci appoggiavamo alla zattera per respirare meglio e riposare un po'. Qualcuno poi non voleva più scendere e allora bisognava strapparlo, e con la forza, per poterne far risalire un altro. Era una silenziosa, tremenda lotta per la sopravvivenza.

Attorno alla zattera, uno al mio fianco non riusciva più a tenere la testa dritta, gli andava indietro facendogli bere acqua e per lui sarebbe stata la fine. Io mi accorsi e con una mano, con le poche forze che potevo ancora avere, gli tenevo la testa sollevata. Ma da solo facevo troppa fatica, mi si indolenziva il braccio. Allora a quello che stava dall'altra parte chiesi di aiutarmi e in due andò meglio. Questo nostro compagno non parlava più, teneva gli occhi chiusi, ma con le mani era fortemente attaccato alla zattera. Come non aiutarlo fin che si poteva?

Tra noi, attorno alla zattera, più neanche una parola. Si doveva risparmiare tutto. Giravamo in quell'acqua illudendoci di poter trovare qualcosa che ci potesse aiutare ancor di più, ma in quella semioscurità era impossibile. Tuttavia quell'illusione ci dava la forza di resistere, ci tene-

va in vita.

In quel pauroso silenzio, rotto solo dal continuo fruscio dell'acqua, tanti ricordi mi ritornarono davanti agli occhi e come in sogno rivedevo gli anni della mia gioventù. La mia casa, i miei cari, li avevo tutti davanti a me. Parlavo con loro di tante cose, che sentivo di dover ancora dire. Volevo vedessero in quale terribile dramma mi trovavo e che stavo lottando per poter ritornare ancora con loro.

Con grande tristezza pensavo al tremendo dolore che avrei dato alla mia cara mamma, la quale proprio in quel giorno chissà quanto mi pensava e pregava per me. Ricordo: la chiamavo adagio. Sembra forse inverosimile ma assicuro, veramente la chiamavo dialogando a denti tremananti con lei, forse per l'ultima volta. Le dicevo che volevo vederla ancora e che mi sentisse, che le volevo tanto bene e che non volevo morire così, lontano da tutti, nel profondo di quelle acque che mi facevano tanta paura. Le chiedevo di aiutarmi, perché lei era l'unica che poteva ancora farlo con le sue preghiere. Terribile dramma. Mi stavano mancando le ultime forze, veniva meno la speranza, sentivo vicina la fine, ma anche se capivo che ormai tutto era impossibile, confidavo ancora fino all'ultimo nel suo aiuto.

Era ormai notte. Come invece tanti, non avevo mai fatto invocazioni, quasi mai pianto, anche se le lacrime erano sempre negli occhi. Ma in quel momento mi misi veramente a piangere. Avevo 22 anni! Come non si poteva piangere? Con quell'immenso dolore, nel pianto e con tanta angoscia, iniziai un'*Ave Maria* straziante, indimenticabile, con ogni parola che con fatica, lentamente, mi usciva dal cuore, un'*Ave Maria* che non avrebbe mai, ma mai dovuto finire.

Ma improvvisamente avvenne qualcosa di incredibile. Stavo per iniziare la seconda parte – *Santa Maria...* – quando mi vidi davanti agli occhi oramai semichiusi, nella penombra di quella tragica notte, a circa venti metri, una lunga ombra nera. Cos'era? Da dove arrivava? O era solo una terribile illusione?

*

Il naufragio

L'agitazione entrò dentro di noi. Non poteva essere una scialuppa, era

troppo grande. Tutti agitati, occhi spalancati, non capivamo più niente. Alla fine il pensiero andò al sommergibile che ci aveva affondato. Ma chi poteva immaginare, dopo ore, di rivederlo davanti a noi? Come aveva fatto a trovarci su quella piccola zattera, in quell'oscurità? Ed era proprio lui, il sommergibile U 156. Ma certo, quell'*Ave Maria*... quell'*Ave Maria*... lo dovrò ripetere mille volte, quell'*Ave Maria* mi stava, ci stava salvando.

Un momento terribile. Non sembrava vero. Eravamo alla fine di tutto. Eravamo da ore in quell'acqua che avrebbe potuto inghiottirci da un momento all'altro, ed ecco, quando ormai non c'erano più speranze, un grande, un grandissimo miracolo.

Avvenne in noi qualcosa che non si potrà mai dimenticare. C'era da impazzire, impazzire di gioia, di crepacuore, dal tanto dolore che era in noi per tutto quanto stavamo passando. E non si poteva che piangere, veramente piangere, al pensiero che forse ci stavamo salvando!

Da moribondi, agghiacciati e sfiniti, le forze sembrarono ritornare. Quello al mio fianco, mezzo morto, era resuscitato. Non sapevo chi fosse, ma avrebbe poi potuto cercare chi con quella mano l'aveva aiutato e sicuramente salvato. Può darsi però che nelle condizioni in cui era non abbia capito dell'aiuto avuto. Penso a quel brutto momento in cui anch'io avevo implorato un piccolo ma per me grandissimo aiuto e non mi era stato dato. In quei momenti è difficile aiutarci, ma io mi sento molto tranquillo per averlo fatto, nonostante le mie condizioni e senza che mi fosse stato richiesto.

Quindi le grida, le urla, per richiamare l'attenzione dei marinai, prima che, non vedendoci data l'oscurità, sparissero ancora. Gridavamo: "Siamo italiani! Siamo italiani!", tante volte, con anche qualche mezza parola in tedesco. Il sommergibile si aggirava in quelle acque per cercare e salvare quanti naufraghi poteva, avendo saputo dai primi che la nave che avevano affondato era carica di molti prigionieri di guerra italiani.

Ci videro e ci gettarono una fune per farci avvicinare al sommergibile. Attorno non c'era nessun altro. Arrivati, abbandonammo la cara zattera che tanto aiuto ci aveva dato fino a quel momento e alla quale dovevamo senz'altro la nostra salvezza. Era veramente da baciare.

Ci aggrappammo quindi alla ringhiera di ferro che circondava una

parte del sommergibile, per salirmi. Io ero molto affaticato e in quel momento penso di essermi svuotato di colpo delle ultime energie. Rimasi appeso con le mani, come due tenaglie, alla ringhiera, con il corpo in acqua contro la fiancata del sommergibile, senza riuscire a salirmi. Dopo poco vennero dei marinai e prendendomi per la schiena mi tirarono su. Ma mi lasciarono subito perché erano indaffarati ed io, che non riuscivo neanche a stare in piedi, rimasi straiato con le mani attaccate alla zigrinatura del pavimento per non finire ancora in acqua, dal momento che le onde salivano continuamente. Era molto buio, ma alla fine mi videro e in due mi risollevarono e, sorreggendomi, mi accompagnarono fin dentro al sommergibile. Le gambe non mi reggevano più, ero proprio ridotto male.

Gli stessi marinai, visto il mio stato, mi diedero subito del cognac per farmi riprendere un po'. Ma avendo bevuto molta acqua, quel liquore mi uscì tutto dalla bocca scendendomi sul corpo e causandomi dei bruciori al torace, avendo delle abrasioni dovute forse allo sfregamento contro la zattera. Ma cos'erano mai questi bruciori rispetto a quanto passato!

Il sommergibile aveva già imbarcato molti naufraghi. Occupavamo ogni spazio, anche il reparto macchine, coi marinai che manovravano i vari congegni in mezzo a noi. Stavamo seduti, sdraiati sul pavimento, con le gambe uno sull'altro. Non c'era più spazio. I marinai, visto come eravamo ridotti perché sulla nave ci avevano dato il poco cibo che bastava per stare in piedi, ci offrirono subito tutto quanto era nelle loro possibilità, con del the caldo.

All'interno del sommergibile, in noi stava ritornando un po' di pace, di tranquillità. Si stava man mano scaricando quella grande tensione che ancora c'era in noi. Ne avevamo tanto bisogno.

Vi era chi, appartato in qualche angolo, silenziosamente ancora piangeva. Altri, senza parlare, si guardavano attorno quasi increduli. Ognuno ripensava a quanto appena passato e la felicità per l'ormai quasi certa salvezza era paralizzata in ciascuno di noi da tanta, tanta amarezza. Passavano davanti ai nostri occhi, più vivi che mai, i volti dei nostri carissimi compagni che da qualche ora avevamo perso. Carissimi compagni scomparsi in un attimo, per sempre, portandosi via tutti i nostri sogni, i nostri progetti che, durante quei fraterni 45 giorni di navigazione, chiusi in quelle afose stive, sognavamo per il nostro ritorno, per

ritrovarci ancora un giorno a ricordare. E ora, come non rimpiangerli? Ma perché a loro questa terribile sfortuna? Era rimasto dentro di noi qualcosa di loro, che non potremo mai più scordare. Ci chiedevamo notizie l'un l'altro, ognuno per il proprio compagno. Volevamo sapere cosa gli poteva essere successo. Ma purtroppo niente, si può dire che in mezzo a quel disastro ognuno abbia visto solo se stesso.

C'era uno che continuava a chiedere aiuto, convinto di essere ancora in acqua. Diceva cose strane. Credeva poi di essere con gli inglesi. Solo dopo due giorni riprese conoscenza, ma non completamente. Un altro non riusciva a stare in piedi, qualche pesce gli si era attaccato ad una gamba, che perdeva sangue. E chissà quanti altri in queste condizioni non si saranno salvati.

Sul sommergibile con noi, alla sera, c'erano anche alcune donne inglesi con dei bambini, che i tedeschi avevano prelevato dalle scialuppe, portandoli al riparo, al caldo, almeno per la notte. Chi però non voleva, poteva rimanere sulle scialuppe. Si vedeva che quei bambini, di tre o quattro anni, erano molto contenti. Fortunati loro, si erano già dimenticati tutto.

I marinai davano a tutti gli occupanti delle scialuppe, inglesi e polacchi, del the caldo e anche altro, richiesto da qualcuno che non stava bene. In seguito due inglesi morirono. Durante la notte, si preoccupavano anche di tenere vicine le scialuppe, per evitare che qualcuna, nell'oscurità e per le continue onde, si perdesse nell'oceano. Probabilmente il comandante sapeva che stava arrivando qualche mezzo di salvataggio.

Bisogna dire che con grande lealtà quei sommergibilisti si preoccuparono di aiutare, per quanto loro possibile, tutti i naufraghi. Dispiace l'aver poi saputo, col proseguire della guerra, che tutti questi giovani morirono, compreso il loro comandante. Dobbiamo ringraziare quest'ultimo, perché sotto la sua responsabilità fece salvare il maggior numero possibile di naufraghi, senza aspettare l'ordine del suo comando e con grande rischio per il suo sommergibile con relativo equipaggio. Dopo qualche giorno egli, notato il capitano delle guardie polacche che tentava di nascondersi su una scialuppa ma da noi riconosciuto e segnalato, saputo del trattamento da noi avuto sulla nave durante la navigazione e al momento del siluramento, ci mise a disposizione una rivoltella

per fare giustizia sommaria.

Quel capitano polacco capì che poteva succedergli qualcosa e gli si leggeva in faccia la paura. Finalmente era lì, a nostra disposizione, davanti a noi. Pensavamo a quando ci puniva a pane e acqua, e questo avvenne due o tre volte. Poi la chiusura delle stive, bloccandoci ogni possibilità di salvezza e sparando. Chissà quanti nostri cari compagni erano morti per questo orribile ordine. E per noi, in coperta, più nessuna scialuppa, ma già tutte in acqua cariche di inglesi e polacchi... Quanta colpa va a questo capitano per tutti i nostri compagni che non ci sono più? Dovevamo fare qualcosa che gli ricordasse il grande male fatto, il dolore portato in tante famiglie, la disperazione per tante mamme. Potevamo chiedere che ci venisse consegnato e portarlo con noi sul sommergibile. Ma cosa sarebbe successo? Avevamo un dovere, un obbligo verso i nostri compagni che non c'erano più. Ma, con tutto quanto avevamo appena passato, non eravamo nelle condizioni di compiere quell'atto estremo che ci avevano proposto, non ne avevamo la forza. Tuttavia, per i nostri compagni, in qualcosa forse abbiamo sbagliato.

Un nuovo attacco

Intanto stavamo in attesa dei soccorsi. Il comandante chiamò in aiuto un altro sommergibile, U 507, sul quale molti, tra cui anch'io, trasbordarono restandovi per tre giorni. Trasbordava chi voleva, ed io lo feci volentieri in quanto il sommergibile che ci aveva affondato, e che era stato il primo a soccorrerci, era un po' malconcio all'interno anche a causa dei soccorsi che aveva prestato.

Il trasbordo avvenne, con una certa paura, a una distanza di circa venti metri da un sommergibile all'altro. Fu una manovra velocissima, essendo pericoloso per i due mezzi stare così vicini nell'oceano. Dal primo si veniva gettati, dico "gettati", dai marinai su un canotto di gomma che immediatamente veniva tirato verso l'altro con una fune. E così via. Il canotto poteva trasportare ogni volta sette-otto persone e venivamo gettati uno sopra l'altro perché noi spontaneamente non l'avremmo mai fatto, per la paura di finire in acqua dal momento che il

canotto non stava mai fermo a causa delle onde. Finito il velocissimo trasbordo, i due sommergibili sparirono.

Solo noi naufraghi eravamo in circa 150 e stavamo tutto il giorno seduti lungo la coperta del nuovo sommergibile che, quasi fermo, si aggirava nella zona dell'affondamento, forse aspettando soccorsi. Sotto quel sole, guardavamo l'infinito oceano che avevamo attorno, quelle scialuppe cariche di inglesi e polacchi, quasi senza parlare, avendo ancora davanti agli occhi quanto appena passato.

I marinai ci davano del the caldo e quello che potevano, come gallette di pane. Ma noi in quei giorni non mangiavamo quasi niente, non potevamo aver fame. Davano del the, se lo volevano, anche agli inglesi e ai polacchi sulle scialuppe.

Ed ecco arrivare un altro terribile momento.

Eravamo seduti in coperta, quando, improvvisamente, sentimmo un forte scampanello proveniente dalla torretta. Subito tutti si misero in agitazione. Ci guardammo attorno, con gli occhi sbarrati, ma non c'era niente. Cosa poteva essere? Vennero subito i marinai ad avvisarci che si stava avvicinando un aereo nemico: dovevamo scendere immediatamente nel sommergibile, che doveva subito immergersi e scomparire.

Si riesce ad immaginare quei momenti? Tutti a correre, spingendoci l'un l'altro, verso la torretta per poter scendere nel sommergibile. I marinai vennero ad aiutarci. Ci prendevano a due o tre per volta per infilarci, proprio così, per infilarci velocemente. Eravamo in tanti e quindi bisognava fare molto in fretta.

Scesi in immersione, si sentiva un'atmosfera diversa. Il respiro non era più quello, sembrava di essere in un altro mondo. Eravamo in piedi, uno addosso all'altro, appoggiati alle pareti per lasciare più spazio ai marinai nelle loro manovre. Azionavano velocemente i vari congegni, spostandosi da un posto all'altro, seguendo gli ordini di una voce che proveniva da lontano, certamente quella del comandante. Noi li seguivamo nelle loro manovre nel più assoluto silenzio, quasi senza respirare.

Eravamo da pochissimo in immersione, quando sentimmo tre tremendi scoppi, uno dopo l'altro. Sembrava che fossero avvenuti contro la parete del sommergibile. Era tanto assordante il rimbombo all'interno da dover chiudere gli orecchi con le mani. Eravamo quasi certi di essere stati colpiti. Momenti tragici. Eravamo immobili come statue. Non era-

vamo più capaci neanche di muoverci. Ma dove avremmo potuto andare?

Ricordo che, per la grande tensione, mi scendeva il sudore dalla testa, sulla faccia, come se fosse acqua. I nostri occhi erano sempre fissi sui marinai che, senza scomporsi, continuavano nelle loro manovre. Quel loro atteggiamento, quella loro apparente calma ci diede un po' di coraggio, ci aiutò a resistere in quei tremendi momenti e a superare quell'ansia spaventosa che era in noi.

I marinai, forse per aver visto il nostro stato, vollero subito avvisarci che il pericolo era passato e che tutto era finito. Ma si faceva fatica a crederci. Quei tre tremendi colpi non erano che lo scoppio di tre bombe di profondità sganciate dall'aereo, avvenuto a 60 metri mentre il nostro sommergibile si trovava a 80, per nostra fortuna e credo anche per l'abilità del comandante.

Tornati in superficie, fu tutto come prima. Ritornò in noi un po' di calma, di tranquillità di cui tanto avevamo bisogno, insieme alla voglia di dimenticare tutto per il momento, come se nulla fosse successo. Forse pochi, durante la guerra, hanno provato un'esperienza analoga e, se lo posso scrivere, devo mandare un grande ringraziamento a lassù.

I soccorsi

Finalmente il giorno 18 arrivò una nave vedetta francese, l'*Annamite*, che ci raccolse tutti, prelevandoci dai sommergibili e dalle scialuppe. Ma purtroppo non era ancora tutto finito. Anche qui arrivò un altro aereo americano che comunicava con l'eliografo. Mentre si aggirava attorno alla nave, i marinai erano tutti pronti ai cannoni e alle mitragliere contraeree. Anche i nostri occhi seguivano quei movimenti, per paura di qualche altra brutta sorpresa.

Per nostra fortuna, arrivò subito dopo un potente incrociatore francese, il *Gloire*, che ci tranquillizzò tutti per la sua mole. Vi salimmo trasbordando dall'*Annamite*, lasciando per sempre la zona del tragico affondamento.

L'incrociatore partì per Dakar, nel Senegal, dove arrivammo il 20 settembre, quindi dopo altri tre giorni di navigazione. I due trasbordi,

sull'*Annamite* e sul *Gloire*, avvennero in modo marinaresco: sembravamo dei pirati. Da un lato della nave scendeva una grande rete, lunga una decina di metri. Noi, arrivati ad essa su dei canotti, dovevamo aggrapparci a quei robusti quadrati di corda per salire velocemente in coperta. C'erano da fare 6 o 7 metri, ma non era poi così facile. I comandanti dovevano fare tutto in fretta, perché le navi dovevano allontanarsi l'una dall'altra nel più breve tempo possibile: avevano paura che potesse succedere qualcosa o dal cielo o dal mare.

*

Una grande emozione.

Sull'incrociatore, nel trasporto a Dakar, morirono due inglesi, non riuscii ad appurare se militari o civili: non ce la fecero a sopravvivere alla tragedia dell'affondamento. Le due bare avvolte in bandiere, seguite dagli ufficiali francesi del *Gloire*, lentamente passarono in mezzo a noi, al suono dell'*Attenti!*, per tutta la lunghezza dell'incrociatore: da un lato erano schierati gli italiani e di fronte gli inglesi, i polacchi e i civili inglesi. In un assoluto ed emozionante silenzio, vennero calate nell'oceano. Per tutti fu impossibile trattenere le lacrime. Ritornavano davanti a noi i volti dei nostri carissimi compagni, più vivi che mai.

A Dakar, il 20 settembre, l'incrociatore fece rifornimento di nafta e ripartì in giornata per Casablanca (Marocco), dove arrivò dopo altri cinque giorni di navigazione e precisamente il 25 settembre 1942. Ad attenderci c'erano molte autorità italiane e francesi e per tre o quattro giorni ci fecero alloggiare presso la caserma della Legione Straniera. E quell'oceano, con la sua inimmaginabile tragedia, venne definitivamente abbandonato dopo ben 58 giorni di navigazione. Per ferrovia, dopo 15 giorni, attraverso il Marocco, l'Algeria e la Tunisia, entrammo in Libia, arrivando a Tripoli il 15 ottobre e quindi dopo altri 33 giorni dall'affondamento.

*

Non posso terminare senza esprimere un ultimo ma più caro ricordo. L'affondamento avvenne la sera del 12 settembre 1942. Come ho poi

saputo, in quel giorno, festività della Madonna Addolorata e che io festeggiavo sempre anche per il mio onomastico, la mia cara mamma mi pensò più del solito con le sue preghiere e, insistendo presso il prevosto mons. Barbieri che diceva di non avere tempo, riuscì con fatica a far celebrare, proprio in quel giorno, una S. Messa per me nella chiesetta della Madonna Addolorata, tanto cara agli abbatensi: sembrava che sentisse quanto mi stava accadendo.

Sono più che certo: senza il suo aiuto non avrei assolutamente potuto salvarmi. Con la terribile paura che avevo, non avrei saputo mantenere quell'incredibile calma, che quasi nessuno aveva e che mi aiutò a resistere in quelle ore disperate.

Mario Lupi

www.qattara.it

LA TRAGEDIA DEL “LACONIA”

Il Laconia: un transatlantico richiamato alle armi

L'affondamento del *Laconia* provocò, solo tra gli italiani a bordo, un numero di vittime pressoché uguale a quello del *Titanic*. Tuttavia non ha lasciato, in Italia, un'impronta profonda sulla memoria storica collettiva, né ha suscitato un particolare interesse storiografico. Eppure, oltre che per la drammaticità dei fatti, l'evento è degno di essere ricordato e analizzato, in quanto implicò gravi conseguenze sul successivo svolgimento della guerra per mare.

Quando venne silurato, sabato 12 settembre 1942, il *Laconia* era una nave adibita al trasporto truppe. Ma non era sempre stato così. Il *Laconia* era nato come transatlantico di linea, fatto costruire, nel 1921, dalla compagnia di navigazione britannica Cunard¹. Venne inaugurato il 25 maggio 1922, salpando da Southampton e raggiungendo New York. La scelta del nome corrispondeva al gusto britannico per le intitolazioni geografiche dal sapore antico o esotico: *Morocco*, *Lusitania*, *Scythia*, *Franconia*... In realtà, non si trattava di un nome molto ben augurante: sino a pochi anni prima, era esistito un altro *Laconia*, affondato durante la Prima Guerra Mondiale.

Il transatlantico era lungo oltre 180 metri e raggiungeva una larghezza massima di 22. Dal ponte si levavano due alberi e, al centro, troneggiava una grande ciminiera. Navigava alla velocità massima di 16 nodi, vale a dire poco meno di trenta chilometri orari. Poteva trasportare sino a 2200 passeggeri, anche se, di fatto, mediamente ne imbarcava duemila.

Il *Laconia* divenne famoso, nel 1923, per essere stato la prima nave

della Cunard a compiere il giro del mondo, impresa che lo portò a toccare ventidue porti in quattro mesi di navigazione. Trascorse il resto degli anni Venti navigando tra Liverpool, New York e Boston; qualche volta, intraprese l'attraversata salpando da Amburgo. Nel decennio successivo fu utilizzato anche come nave da crociera: le cartoline d'epoca ce lo mostrano con lo scafo dipinto di nero, le strutture di coperta bianche, la ciminiera rossa.

Furono, quelli, gli anni di maggior fortuna del *Laconia*, nell' "epoca d'oro delle navi di linea"². I ponti della prima classe si popolavano di turisti altolocati e signore eleganti, in un'atmosfera che ha ispirato spesso il cinema e la letteratura. Uno dei miti elaborati dall'immaginario del Novecento è stato proprio la nave da crociera, che naviga beatamente verso la catastrofe. Catastrofe che, infatti, incombeva. Nel 1939, allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale, i lussuosi transatlantici vennero richiamati alle armi. Vennero ridipinti di grigio e armati di cannoni. Trasformati in navi da trasporto, divennero, a tutti gli effetti, obiettivi militari, sebbene l'equipaggio fosse composto da marinai della Marina Mercantile; e in molti colarono a picco, centrati dai siluri tedeschi. A volte, anche da quelli italiani.

Da Liverpool, il *Laconia* venne trasferito a Portsmouth, ove si procedette alla sua militarizzazione. Fu armato di cannoni e munito di cariche esplosive di profondità, con le quali, almeno, tentare di difendersi dai sommergibili. Dal 1939 al 1941 trasportò materiale bellico. Tra il giugno e l'agosto del 1941 subì nuove modifiche e fu adibito al trasporto truppe³. Nell'estate del 1942, mentre si combatteva la fase decisiva della guerra per il controllo del Nordafrica, ricevette l'incarico di imbarcare soldati italiani fatti prigionieri dai britannici in quel settore.

Il comandante della nave era, allora, Rudolph Sharp, un autentico lupo di mare che dimostrava più dei suoi cinquantasette anni⁴. Originario di una famiglia di marinai proveniente dalle Shetland, isole spazzate dalle onde del Mare del Nord, aveva trascorso la vita sui ponti dei più prestigiosi transatlantici del tempo.

All'inizio della guerra, a Sharp venne affidato il *Lancastria*, che, prima ancora di concludere l'ultima crociera, era stato armato e riconvertito in nave trasporto truppe. Sharp traghettò in Norvegia soldati del contingente inviato dalla Gran Bretagna a fronteggiare l'invasione tede-

sca. Neanche un mese dopo, crollate le difese norvegesi, doveva ritornare nella terra dei fiordi per raccogliere i superstiti.

Il 14 giugno 1940, Rudolph Sharp era a Liverpool. Qui ricevette l'ordine di salpare nuovamente per portare in salvo le truppe inglesi reduci dalla Francia, anch'essa sconfitta e invasa dall'esercito tedesco: le disposizioni ricevute lo autorizzavano a imbarcare quanti più uomini possibile, ben al di là del limite di passeggeri previsto. Così, nel pomeriggio del 17 giugno, il *Lancastria* era stracarico di persone, quando fu attaccato da cacciabombardieri tedeschi Junkers 88. Nel più assoluto silenzio, un'infinità di occhi fissò le bombe che cadevano dal cielo. La nave colò a picco. Il numero esatto delle vittime non è stato accertato, ma si calcola che non fu inferiore ai quattromila morti.

Il capitano Sharp venne ripescato, vivo, in mezzo a grandi chiazze di combustibile. Nessun comandante della Marina britannica aveva mai avuto tante vittime fra i propri passeggeri. E, per lui, non era ancora finita.

Nelle fauci dell'Orso Polare

Non appena Sharp fu in grado di riprendere servizio, ricevette di nuovo il comando di una nave. Quella nave era, appunto, il *Laconia*. Nel luglio del 1942, Sharp imbarcò i prigionieri italiani, ai quali si aggiungevano militari britannici di diversa provenienza. Per usare le parole del marinaio James McLoughlin, sul transatlantico si accalcava "una mescolanza di umanità, che solo una guerra può mettere assieme."⁵ Sull'esatta composizione di quella mescolanza, i dati sono discordanti, anche perché passeggeri salirono e scesero dalla nave nel corso dei numerosi scali.

Dopo l'ultimo scalo, che avvenne a Città del Capo, sul *Laconia* viaggiavano oltre 2700 persone, molte di più, dunque, rispetto al numero previsto di passeggeri. Di esse, i prigionieri italiani erano 1840: in maggioranza soldati catturati nel corso degli ultimi combattimenti. Provenivano dalle divisioni *Ariete*, *Brescia*, *Pavia*, *Trento*, *Trieste* e *Sabratha*. Mario Lupi fornisce un'importante precisazione: alla partenza, i prigionieri erano 2640, ma 800 di essi erano stati sbarcati a Durban⁶ e avviati verso campi di prigionia in Sudafrica. I 1840 rimasti a bordo eran destinati alla Gran Bretagna. A loro si aggiungevano oltre 800 pas-

seggeri della nave, in primo luogo i membri dell'equipaggio; quindi una compagnia di soldati polacchi incaricati di sorvegliare i prigionieri (dopo l'invasione tedesca della Polonia, profughi ed esuli polacchi erano stati aggregati all'esercito inglese); infine vi erano militari e civili britannici, che, per varie ragioni, venivano richiamati in Gran Bretagna dall'Africa. Qualcuno portava con sé la famiglia: le donne e i bambini a bordo erano tra ottanta e novanta.

La nave salpò il 29 luglio 1942. Pigiati nelle stive, gli italiani soffrivano il caldo anche di notte. Due volte al giorno erano condotti in coperta, dove le guardie polacche spruzzavano loro addosso violenti getti d'acqua. Il rancio consisteva in pochi cucchiari di brodaglia e semolino, e poco più. La rotta prevedeva di attraversare il Canale di Suez e circumnavigare l'Africa, doppiando il Capo di Buona Speranza e risalendo l'Atlantico sino a raggiungere la Gran Bretagna. Il transatlantico, dunque, discese lungo il Mar Rosso, toccò Aden il 1° agosto e vi sostò un giorno; poi Mombasa, in Kenya, il 10 agosto, con una sosta di qualche giorno, e Durban, in Sudafrica, il 22 agosto. Un nuovo scalo a Città del Capo, il 28 agosto, quindi il *Laconia* affrontò le acque dell'Atlantico, infestate dai sommergibili.

L'Atlantico era uno dei principali teatri della guerra sottomarina. In quei mesi, l'epicentro era nel Nord, da dove transitavano i convogli provenienti dagli Stati Uniti, intervenuti nel conflitto nel dicembre precedente. Tuttavia, sommergibili tedeschi pattugliavano anche l'area centrale e meridionale dell'Oceano; anzi, proprio in quel mese di agosto, mentre il *Laconia* incrociava al largo dell'Africa Orientale, cinque di essi erano stati sguinzagliati verso Sud, nel quadro di un'operazione denominata *Orso Polare*. L'ordine proveniva dall'ammiraglio Karl Doenitz, il comandante in capo della flotta sottomarina tedesca.

Doenitz aveva iniziato la sua esperienza di sommergibilista già nella Prima Guerra Mondiale. Dopo l'avvento del Nazismo in Germania, era stato uno degli artefici del riarmo della Marina tedesca. Allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale, si era dimostrato un geniale stratega nell'uso dei sommergibili contro le navi nemiche, tanto da guadagnarsi la totale stima di Hitler: questi, infatti, nel 1943 lo promuoverà a comandare tutta la Marina. Nel 1945, infine, Doenitz succederà allo stesso Hitler, suicida, come *Führer* della Germania, ma rimarrà in carica il

tempo necessario a firmare la resa.

Nel 1942, peraltro, i sommergibili di Doenitz cominciavano a dover fare i conti con la contromossa escogitata dalle forze britanniche e statunitensi. Erano infatti stati messi a punto aerei attrezzati per dar loro la caccia, muniti di radar e bombe di profondità: quando la vedetta di un sommergibile ne avvistava uno, le speranze di fare in tempo a completare le operazioni di immersione e mettersi così al sicuro risultavano piuttosto ridotte. Da qui, una serie crescente di perdite e le conseguenti preoccupazioni per la sicurezza dei natanti.

Dopo quarantacinque giorni di navigazione, il *Laconia* si stava dunque inoltrando in acque sempre più insidiose. Sharp ordinò di procedere navigando a zig-zag, nell'esile speranza che tale manovra elusiva potesse creare difficoltà a un possibile aggressore. Il 12 settembre 1942 la nave si trovava in un punto intermedio fra l'isola di Ascensione e le coste occidentali dell'Africa. Quel giorno, un marinaio di vedetta sul sommergibile tedesco U 156 avvistò all'orizzonte il pennacchio di fumo che si levava dalla ciminiera del transatlantico. James McLoughlin ricorda che quel fumo gli era subito sembrato eccessivo, tale da poter essere fin troppo facilmente notato a distanza. Ne aveva parlato ai marinai, ma questi avevano replicato che non ci si poteva proprio fare niente, la nave era antiquata e fumava così⁷.

L'U 156 era uno dei sommergibili indirizzati verso Sud nel quadro dell'Operazione *Orso Polare*. Uscito l'anno precedente dai cantieri navali di Brema, apparteneva al tipo IX C, perfezionato alla fine degli anni Trenta: era lungo oltre settantacinque metri e imbarcava una cinquantina di marinai. Il comandante era il capitano Werner Hartenstein, un brillante ufficiale di trentaquattro anni. Era nativo di Plauen, in Sassonia, di una città, cioè, situata ai piedi delle montagne nel cuore dell'Europa, ma era affascinato dal mare. Entrato giovanissimo nella Marina Militare tedesca, aveva iniziato la carriera nel 1928, prima su un incrociatore leggero, quindi nella flotta sottomarina. Aveva preso parte alle operazioni navali condotte dalla Germania in appoggio ai franchisti durante la guerra civile in Spagna, guadagnandosi la prima decorazione; altre ne aveva collezionate nel corso della Guerra Mondiale⁸.

L'esperto Hartenstein puntò il suo binocolo e riconobbe la sagoma del cannone di prua, il che, oltre alla rotta a zig-zag, confermava che si

trattava di un trasporto militare britannico⁹: un obiettivo ideale da aggiungere alla lunga lista di navi – si avvicinava a quota venti – già affondate dal suo sommergibile. Ordinò, pertanto, di seguire il fumo della ciminiera mantenendosi a distanza di sicurezza. A sera, col favore delle tenebre, l'U 156 si sarebbe avvicinato alla preda, sino a raggiungere la posizione utile per sganciare i siluri. Le ore del 12 settembre trascorsero così: il *Laconia* navigava, il predatore lo seguiva senza perderlo mai di vista.

Non appena fu buio, l'U 156 si mise in posizione. Intorno alle 20.00, Hartenstein ordinò il fuoco. Un siluro guizzò verso la nave. Impiegò pochi minuti a centrare il bersaglio. "Sentimmo improvvisamente un tremendo colpo proveniente da sotto la nave con un rimbombo pauroso che ci fece traballare.", ricorda Mario Lupi. "Una tremenda esplosione", gli fa eco James McLoughlin, che stava scendendo i corridoi in cerca delle cucine, "il boato era da stordire. Mi sentii come se fossi stato colpito sulla testa da una poderosa botta. Mi fece girare su me stesso, mi sollevò e mi scaraventò contro un pomello d'acciaio, lasciandomi senza fiato sul pavimento."¹⁰ Al cadetto di Marina Albert Goode, all'epoca di appena sedici anni, è rimasto impresso l'odore di cordite che si diffuse ovunque¹¹. Hartenstein ordinò di sganciare un nuovo siluro. L'obiettivo venne colpito per la seconda volta: il viaggio del *Laconia* era terminato.

"Allora scoppiò il pandemonio", ricorda McLoughlin.

La nave dei folli

Un prigioniero italiano, Bruno Beltrami, ricorda che "lo scoppio provocò la morte istantanea di centinaia di soldati, le stive superiori crollarono per l'esplosione e parte degli uomini fu inghiottita in quella bara che non dava nessuna possibilità di scampo per la furia dell'acqua che entrava con un rumore assordante e forza violentissima. La nave scricchiolò e in quel caos di rottami, di urla selvagge, di pianti, di disperazione, perse la vita anche un mio caro compagno, che tenevo per mano. Era il sergente maggiore Leandro D'Onofrio, era romano, un caro ragazzo. Mi scivolò, e scomparve nella stiva, che rumoreggiava come una cascata."¹²

Di sopra, nei corridoi, avvenivano manifestazioni di terrore e di isteria. "La gente urlava e si lamentava", ricorda McLoughlin, "tutti spinge-

vano e si travolgevano e si calpestavano e correvano nel buio"¹³. La nave incominciò a inclinarsi su un fianco, facendo rotolare sui pavimenti uomini e cose. La prua veniva sommersa dalle onde.

Chi, fra tutti, mantenne una gelida calma, fu il comandante Sharp: diede l'ordine di abbandonare il *Laconia* e fece lanciare l'SSS, cioè la richiesta di soccorso in caso di attacco da parte di un sommergibile. Infine si trasferì sul ponte a dirigere le operazioni, fumando impassibile. Le esplosioni dei siluri avevano reso inutilizzabili alcune scialuppe, il cui numero era comunque insufficiente ad accogliere tutti i naufraghi. Sulle prime scialuppe, Sharp fece salire le donne, i bambini e i feriti. Sulle altre, il personale civile e militare e l'equipaggio. In preda al panico, i passeggeri si gettavano verso le scialuppe, rivelandosi poi incapaci di manovrarle.

Per i prigionieri non c'era spazio. Qualcuno, presumibilmente lo stesso comandante, considerò con logica fredda che, se fossero saliti in coperta, gli italiani si sarebbero precipitati in massa sulle scialuppe, portando il caos al massimo; e, con logica altrettanto fredda, e spietata, concluse che per salvare i britannici era necessario far chiudere le stive.

Le guardie polacche ricevettero l'ordine di tenere lontani i prigionieri dai cancelli. L'enorme folla, cercando di fuggire da quella trappola mortale, si accalcò verso le vie d'uscita, premendo sinché le porte furono scardinate. Altri, tra i quali Mario Lupi, sgusciarono fuori passando per le prese d'aria. Le guardie cercavano di contenerli a colpi di baionetta, qualcuno sparò. Le scialuppe, intanto, venivano calate una dopo l'altra.

In coperta, Bruno Beltrami assistette "a scene di pazzia, di dolore e di panico forse ancora più spaventose: le lotte a coltello per ottenere un posto sulle scialuppe, schioppettate addosso ai prigionieri che cercavano scampo nelle lance, caccia all'uomo che nella buia notte poteva essere un prigioniero, scialuppe che precipitavano in mare perché mal manovrate e che si disintegravano a contatto con l'acqua; e tutti i componenti a lottare con il mare per la salvezza, altre che, cariche di uomini, rimanevano agganciate al paranco scaricando in mare tutto il loro carico umano addosso ad altri naufraghi che a stento stavano a galla."¹⁴

Quando l'ultima scialuppa fu in mare, Rudolph Sharp lasciò il ponte. Non aveva intenzione di sopravvivere per la seconda volta a una catastrofe nautica. Si diresse nella propria cabina e attese lì di essere

inghiottito dall'oceano.

L'agonia del *Laconia* ebbe termine intorno alle ore 22. La nave fu spinta verso l'alto dall'esplosione delle caldaie, quindi si inabissò, trascinandosi con sé circa 1400 prigionieri italiani, alcuni già morti, altri ancora vivi. Centinaia di superstiti galleggiavano sballottati dalle onde, aggrappati alle zattere o alle cinture di salvataggio. In mezzo all'oceano, le prospettive che si aprivano per loro erano di essere assaliti dagli squali o di essere sommersi dalle onde. Neppure i naufraghi sulle scialuppe, in assenza di soccorsi, avevano realistiche speranze di arrivare sino alla terraferma.

L'U 156, intanto, si era mosso. Dopo aver atteso che l'obiettivo fosse colato a picco, ad Hartenstein rimaneva ancora un compito da svolgere, prima di poter considerare conclusa la missione: intercettare le scialuppe e catturare il comandante della nave e il capo macchinista, in modo da sottrarre alla Marina avversaria personale specializzato. Sarebbero stati prelevati anche ufficiali di alto grado, qualora ve ne fossero stati.

In tale circostanza, poteva accadere che i marinai del sommergibile affondatore prestassero assistenza ai naufraghi della nave da loro stessi affondata: medicavano i feriti, consegnavano viveri e acqua, davano indicazioni per raggiungere le coste più vicine. Tra i sommergibilisti italiani, ebbe grande risonanza il caso di Salvatore Todaro, comandante del *Cappellini*, che, dopo aver silurato un convoglio belga nel mare in tempesta, prese a rimorchio la zattera dei naufraghi, fermandosi a recuperarla quando il cavo si spezzava; infine caricò a bordo i belgi e li sbarcò al sicuro. Era il tentativo, non sempre semplice, di trovare un punto d'equilibrio tra la dimensione disumanizzante della guerra e la conservazione del senso di umanità, tra lo spirito del guerriero e quello del marinaio, per il quale si deve sempre soccorrere un naufrago.

Avanzando in cerca delle scialuppe, i marinai tedeschi si resero conto che le acque brulicavano di uomini che lottavano disperatamente per restare a galla. I primi che furono raccolti e issati sul ponte del sommergibile spiegarono di essere prigionieri italiani. L'Italia era alleata della Germania, pertanto Hartenstein ordinò subito di soccorrerli.

Ufficiale e gentiluomo

I marinai tedeschi incominciarono a ripescare i naufraghi che anna-

spavano attorno al sommergibile. Gli uomini in buone condizioni venivano lasciati sul ponte, i feriti, invece, trasportati all'interno per essere medicati. Hartenstein, intanto, si mise in contatto con la centrale operativa della flotta sottomarina, che si trovava a Parigi, nella Francia occupata. Segnalò: "Affondato inglese *Laconia* purtroppo con 1500 prigionieri italiani. Sino ad ora 90 salvati. Chiedo ordini."

Immediatamente venne informato l'ammiraglio Doenitz. Questi chiese maggiori dettagli sull'accaduto e si consultò con i suoi più stretti collaboratori. Tutti erano preoccupati circa i rischi cui l'U 156 si esponeva, impegnandosi in un'operazione di salvataggio; d'altra parte la presenza di centinaia di soldati appartenenti a un esercito alleato la rendeva necessaria. Nella zona la Marina tedesca disponeva soltanto di sommergibili. In base alle carte nautiche, sulle quali venivano costantemente aggiornati gli spostamenti di tutti i mezzi, i più vicini risultavano essere l'U 506 e l'U 507, entrambi della classe IX C, in azione nel Golfo di Guinea¹⁵. A una velocità massima che superava di poco i trenta chilometri orari in emersione, avrebbero impiegato almeno due giorni per unirsi alle operazioni di riscatto.

Doenitz rese noti i fatti alla centrale operativa dei sommergibili italiani, denominata *Betasom*, con base a Bordeaux. In quel momento, era in corso una missione nell'Atlantico centro-meridionale: il sommergibile *Barbarigo* era diretto verso il Sudafrica, coadiuvato dal *Cappellini*, che avrebbe dovuto rifornirlo di carburante. La missione venne annullata. Il *Cappellini* fu dirottato verso l'U 156 e il *Barbarigo* proseguì solo, riducendo il proprio raggio d'azione¹⁶.

Per completare l'operazione, fu interpellato il governo collaborazionista francese, insediato a Vichy sotto controllo tedesco. Il governo di Vichy disponeva di alcune navi nel porto di Dakar, in Senegal, che salparono per imbarcare i naufraghi recuperati dai sommergibili.

Nel frattempo, Hartenstein era sempre all'opera. Non si stava limitando a soccorrere gli italiani, ma prestò assistenza anche ai britannici. Le donne e i bambini furono prelevati dalle scialuppe e portati al coperto, dentro l'U 156. Il ponte del sommergibile si riempiva di naufraghi, che si accalcavano in tutto lo spazio disponibile, mentre altri ingombravano i locali e i corridoi sottocoperta. Prima dell'alba, Hartenstein prese una decisione ardita: fece trasmettere in chiaro, cioè non in codice, un

SOS in inglese: "se qualsiasi nave soccorrerà i naufraghi del *Laconia* affondato, io non la attaccherò, purchè non sia a mia volta attaccato da navi o aerei. Ho raccolto 193 uomini." Diede le coordinate della sua posizione e si firmò come "sommersibile tedesco."

Estesa l'operazione su più vasta scala. Doenitz ordinò ad Hartenstein di rimanere sul posto in attesa degli altri sommersibili. Trasmise inoltre le norme di sicurezza da rispettare, messaggio, questo, ripetuto più volte anche agli altri comandanti: "i sommersibili che partecipano non debbono prendere a bordo che un numero di naufraghi tale da poter rimanere in grado di immergersi e manovrare."

Le luci dell'alba di domenica 13 settembre illuminarono i segni del disastro. James Mc Loughin, che non aveva trovato posto sulle scialuppe e resisteva sopra una zattera con un compagno, ricorda "decine di cadaveri che galleggiavano a faccia in giù, gonfi e grotteschi rottami dappertutto, scatole e barattoli."¹⁷ Mc Loughin fu recuperato dall'U 156 in mattinata: il sommersibile continuava a girare in cerca di superstiti, che le onde disperdevano sempre più lontano.

Il marinaio inglese ha lasciato una descrizione di Werner Hartenstein. L'ufficiale indossava una giubba scolorita dal sole e dalla salsedine. Appariva il prototipo del comandante di un sommersibile tedesco: "Era molto magro e abbronzato, con il solco profondo di una vecchia cicatrice che scendeva da una guancia. Aveva labbra sottili, il naso stretto e prominente, lo sguardo penetrante." Si intrattenne chiaccherando cordialmente in inglese con i due naufraghi.

L'U 156 proseguì la ricerca dei superstiti anche nelle ore successive. Le scialuppe recuperate erano state legate al sommersibile e, a turno, gli occupanti potevano salire a bordo per essere rifocillati. Trascorse così il giorno 13, la notte, poi tutto lunedì 14, e un'altra notte. Si attendeva di scorgere all'orizzonte la sagoma degli altri sommersibili, quella sagoma che, sino a qualche giorno prima, aveva costituito l'incubo di tutti i naufraghi.

L'U 156 comandato da Erich Wurdermann fu il primo ad arrivare, nella mattinata di martedì 15 settembre. Wurdermann, ventotto anni, nativo di Amburgo, navigava sui sommersibili da solo due dei suoi sette anni di servizio. Da quando era al comando dell'U 506, cioè da un anno, aveva dato prova delle sue capacità: nella primavera precedente si era

spinto sin nel Golfo del Messico, affondando una nave statunitense dietro l'altra. Quando gli era giunto l'ordine di raggiungere l'U 156, aveva appena silurato un mercantile svedese¹⁸.

L'U 506 affiancò l'U 156. I due comandanti si parlarono al megafono. Vennero quindi tesi alcuni cavi e utilizzati per farvi scorrere sopra un canotto, con il quale, a poco a poco, oltre un centinaio di naufraghi italiani furono trasferiti da un sommergibile all'altro. Mario Lupi era tra loro. Conclusa l'operazione, l'U 506 si allontanò.

Nel pomeriggio dello stesso giorno giunse anche l'U 507 comandato da Harro Schacht. Concittadino di Wurdemann, Schacht, trentaseienne, aveva come lui seminato il panico tra le navi americane nel Golfo del Messico. Nell'agosto precedente aveva ripetuto l'impresa a danno della flotta brasiliana, il che spinse il Brasile, all'epoca neutrale, a dichiarare guerra alla Germania.

Infine si aggiunse il *Cappellini*: era questo lo stesso sommergibile già comandato da Salvatore Todaro, passato successivamente agli ordini di Marco Ravedin.

La mattina di mercoledì 16 settembre, i tre sommergibili perlustravano ancora le acque in cerca di altri naufraghi. James Mc Laughin, salito sul ponte dell'U 156, vi trovò il comandante Hartenstein che consumava il rancio. L'ufficiale tedesco conversò con il giovane marinaio inglese e un suo compagno, condividendo il rancio con loro. "Era più di un ufficiale. Era un signore", scrive Mc Laughin¹⁹.

Poco dopo la situazione precipitava.

Sparare sulla Croce Rossa

Sembra che, per problemi tecnici, l'invocazione di soccorso lanciata dal *Laconia* silurato non sia stata captata da nessuno. Il messaggio in chiaro di Hartenstein, invece, giunse a Freetown, ma le autorità britanniche lo considerarono uno stratagemma per attirare navi in un'imboscata. Si era in guerra, e cose simili erano successe.

Il giorno 13, comunque, l'Ammiragliato inglese non aveva più dubbi sul triste destino del transatlantico. Le navi più vicine disponibili per un'operazione di salvataggio erano due mercantili: l'*Empire Haven*, alla fonda nel porto di Freetown, e il *Corinthian*, ancorato a Tokoradi, nel Ghana. Entrambe ricevettero l'ordine di salpare alla ricerca dei supersti-

ti. Per assicurare loro protezione, i britannici chiesero alle autorità degli Stati Uniti di contribuire alla copertura aerea. Venne così coinvolta nella vicenda la base statunitense di Wideawake, sull'isola di Ascensione.

La base era operativa dall'agosto precedente. Il suo campo d'atterraggio doveva servire da scalo per gli apparecchi che, decollati dagli Stati Uniti, erano diretti verso i teatri di guerra d'Africa e del Medio Oriente. Vi era inoltre ospitata stabilmente la Squadriglia Mista, composta da caccia P 39 e bombardieri medi B 25, in funzione antisommergibile. Nessuno di loro, a quanto risulta, individuò i mezzi impegnati nelle operazioni di riscatto. Almeno, sino al giorno 16 settembre, quando si produsse un avvistamento, in circostanze casuali²⁰.

Il tenente pilota James D. Harden, con due uomini d'equipaggio, stava trasferendo in Africa un quadrimotore B 24 *Liberator*. Dopo aver fatto scalo all'isola di Ascensione, era ripartito in direzione di Freetown. Improvvisamente, scorse un sommergibile che rimorchiava tre imbarcazioni. Era l'U 156 di Hartenstein.

Harden lo sorvolò a bassa quota. Segnali luminosi gli comunicarono in alfabeto Morse che si trattava di un sommergibile tedesco impegnato nel salvataggio di naufraghi. Un altro messaggio, a nome di un ufficiale della RAF imbarcato, confermava quello precedente e avvertiva della presenza di civili. Sul ponte, Hartenstein aveva fatto distendere una bandiera della Croce Rossa.

Harden virò e si mise in contatto con la base di Ascensione. In quel momento, l'ufficiale più anziano di grado in servizio era il capitano Robert Richardson, il comandante della squadriglia mista. Richardson, ventiquattrenne originario dell'Illinois, avviato sin da ragazzo alla carriera militare, nel 1939 era entrato in aviazione, specializzandosi come pilota di caccia e di bombardieri. Era al fronte solo dal mese precedente. Toccava a lui decidere che fare, e in fretta, perché il B 24 non poteva esaurire il carburante volando in attesa di ordini.

Richardson considerò che un sommergibile tedesco era un pericolo sia per le navi inglesi in arrivo, sia per la stessa base, qualora vi si fosse avvicinato²¹. Impartì, quindi, il fatidico ordine: *sink sub*, affondare il sommergibile. Harden tornò indietro, si abbassò sull'U 156 e lasciò cadere cinque bombe. Cinque esplosioni sollevarono colonne d'acqua. Una scialuppa, con il suo carico umano, fu centrata in pieno. L'U 156

traballò, ma non venne colpito.

Quando il rombo del quadrimotore si fu spento in lontananza, Hartenstein verificò che l'U 156 aveva subito danni al periscopio e agli accumulatori. A quel punto fu il suo turno di prendere decisioni drastiche. Il sommergibile doveva al più presto essere riparato, per cui venne evacuato dai naufraghi, che raggiunsero a nuoto le scialuppe superstiti. Non c'era posto per tutti, alcuni non vennero issati a bordo e morirono annegati. Hartenstein si congedò parlando al megafono: indicò la rotta da tenere per raggiungere l'Africa e augurò buona fortuna, consapevole che ben difficilmente le scialuppe sarebbero riuscite a toccare la terra ferma, distante milletrecento chilometri. Salutò militarmente e sparì dentro il suo sommergibile, che si immerse.

Così uscì di scena Werner Hartenstein. Dopo essere stato riparato, l'U 156 riprenderà il mare, con l'ordine di spostarsi nelle acque americane. Verrà attaccato da un idrovolante *Catalina* al largo delle Barbados l'8 marzo 1943, colpito da bombe di profondità e affondato. Non ci saranno superstiti.

Giovedì 17 settembre anche l'U 506 su cui si trovava Mario Lupi venne bombardato da un aereo. La vedetta, però, era all'erta. Il cavo a cui erano agganciate le scialuppe venne immediatamente tranciato, i naufraghi in coperta precipitosamente fatti rientrare. L'U 506 sprofondò sott'acqua, sfuggendo alle esplosioni delle bombe. In seguito recuperò le scialuppe e proseguì l'operazione. Il giorno successivo i sommergibili furono raggiunti dalle navi francesi e procedettero al trasbordo dei naufraghi. Le navi – le vedette *Annamite* e *Dumont D'Urville* e l'incrociatore *Gloire* – rientrarono a Dakar in un paio di giorni. Da lì, gli italiani vennero trasferiti in Libia per ferrovia.

Ormai si stava combattendo, attorno ad El Alamein, la battaglia decisiva per il controllo dell'Africa. I superstiti, comunque, non erano nelle condizioni di riprendere le armi. Raggruppati in un battaglione, apparivano in precarie condizioni fisiche e morali, per cui furono utilizzati nelle retrovie. Quando, ormai, incombeva l'avanzata delle truppe britanniche, vittoriose, i sopravvissuti del *Laconia* vennero rimpatriati in aereo. Il 10 marzo 1943, Mario Lupi era a Sciacca, in Sicilia; il 29 giungeva a Milano.

I civili e i militari britannici, invece, finirono in campi di internamen-

to o di prigionia, ove qualcuno trovò la morte, debilitato dalla precedente esperienza. Recuperarono la libertà nel 1943, dopo la resa delle forze italo-tedesche in Africa.

I sommersi e i salvati

Particolarmente drammatica è la vicenda delle due scialuppe che l'U 156 dovette abbandonare. I superstiti remarono finché ne ebbero la forza. Poi, esauriti viveri e acqua, incominciarono a morire. Qualcuno impazzì, qualcuno si uccise. L'odissea di una di esse è stata rievocata da Tony Large²², un marinaio sudafricano, già sopravvissuto a un precedente naufragio: raccolto in mare dal *Cappellini* e depositato su quella scialuppa, fu uno dei cinque che, dopo quaranta giorni in mare, toccarono terra: quarantasei suoi compagni erano morti.

James Mc Loughin era sull'altra scialuppa, su cui si stringevano 66 uomini e 2 donne. Arrivarono in Liberia in 16 (ma uno morì appena sbarcato), dopo ventotto giorni in mare. Un sommergibile italiano li aveva incrociati, ma, verificato che non vi erano connazionali a bordo, aveva proseguito per la sua rotta²³.

Le stime sulle vittime dell'affondamento del *Laconia* oscillano tra 1621 e 1782. Solo gli italiani furono almeno 1460. Molti, debilitati, morirono più tardi di malattia: fu questo, probabilmente, il caso dell'abbiatense Antonio Grassi. Tutti subirono conseguenze psicologiche.

In seguito all'attacco aereo deciso dal capitano Richardson, l'ammiraglio Donitz emanò il cosiddetto *ordine Laconia*, stabilendo che, da quel momento, i sommergibili tedeschi non avrebbero più soccorso i naufraghi. Tale disposizione, che segnò un incrudelimento della guerra per mare, fu uno degli addebiti di cui dovette rispondere durante il Processo di Norimberga ai criminali nazisti²⁴. La sua posizione, comunque, venne alleggerita da una dichiarazione dell'ammiraglio statunitense Chester Nimitz: direttive analoghe erano state impartite anche ai sommergibili americani nel Pacifico. Doenitz se la cavò con una condanna a 11 anni e sei mesi di carcere, che scontò a Spandau, presso Monaco di Baviera. Morì ad Amburgo, quasi novantenne, nel 1980.

Robert Richardson, invece, fu giudicato solo dagli storici. Terminò la guerra come tenente colonnello e si congedò dall'esercito nel 1967, con

il grado di generale. Divenne quindi un autorevole studioso di problemi strategici, consulente di istituzioni e autore di numerosi testi. Attualmente (2010) risulta ancora vivente.

Circa altri protagonisti della vicenda, anche il tenente Harden sopravvisse alla guerra: nel 2002, intervistato dalla televisione britannica, espresse il suo rammarico per aver dovuto bombardare l'U 156. Harro Schacht morì con tutto l'equipaggio dell' U 507 nel gennaio del 1943 durante un attacco aereo. Stessa sorte toccò a Wurdemann e all' U 506 nel luglio successivo: solo sei marinai si salvarono. Ravedin lasciò il comando del *Cappellini*, trasformato in sommergibile da trasporto, e giunse indenne al termine del conflitto. Rimase in Marina e comandò la celebre nave-scuola *Vespucci*.

La tragedia del *Laconia* è stata rievocata in numerose pubblicazioni e, recentemente (2009), anche in un film. Il 22 aprile 1969, lo storico francese Leonce Peillard compì una crociera, che lo portò proprio presso il punto dell'affondamento. Promosse così una commemorazione del disastro e, su richiesta dei superstiti italiani, depose una corona d'alloro sulle acque. La cerimonia fu vissuta intensamente dall'equipaggio e dai passeggeri della nave. "Ma per noi" ha scritto Mario Lupi, "che abbiamo vissuto quei momenti, rivedendo quell'acqua in quel tragico punto, forse è stato meglio non esserci."²⁵

Alberto Magnani

NOTE

1. Archivio Mario Lupi (d'ora in avanti: AML), copia della documentazione conservata presso l'Archivio Cunard versato all'Università di Liverpool. Cfr. I dati in *Laconia*, in www.GreatShips.net.
2. M. Eliseo, W.H. Miller, *Transatlantici tra le due guerre. L'epoca d'oro delle navi di linea*, Milano 2008.
3. AML, Archivio Cunard cit.
4. Mark Hirst, *Captain Sharp Account*, in www.lancastria.org.uk.
5. J. McLoughlin with D. Gibb, *One common enemy. The Laconia incident: a survivors memoir*, Adelaide-London 2006, p. 63.
6. AML, cronologia con mappa del viaggio e annotazioni.
7. McLoughlin, *One common enemy* cit., p. 66.
8. Ad Hartenstein è dedicato il sito www.wernerhartenstein.tripod.com.
9. McLoughlin, *One common enemy* cit., pp. 82-83.
10. *Idem*, p. 67.
11. Testimonianza in www.lancastria.org.uk
12. AML, *Testimonianza di Bruno Beltrami*. La testimonianza, nata per un servizio giornalistico, contiene alcune imprecisioni. Altre testimonianze sono state riportate da Antonino Trizzino, *Sopra di noi l'oceano*, Milano 1968.
13. McLoughlin, *One common enemy* cit., p. 67.
14. AML, *Testimonianza di Bruno Beltrami*.
15. Dati tecnici sui sommergibili tedeschi e sui loro comandanti si trovano in www.uboataces.com.
16. R. Nissigh, *Guerra negli abissi*, Milano 1971, p. 411.
17. McLoughlin, *One common enemy* cit., p. 74.
18. Si trattava del *Lima*, appartenente a una compagnia privata che compiva trasporti marittimi in Inghilterra, con tutti i rischi che ciò comportava.
19. McLoughlin, *One common enemy* cit., p. 82.
20. Murfett, *Naval warfare* cit., pp. 226-27.
21. M. Maurer, L. Paszek, *Origin of the Laconia order*, "Air University Review", march-april 1964.
22. Nel libro *In deep and troubled waters*, pubblicato nel 2001.
23. Probabilmente era il *Cappellini*.
24. Donitz parlò della vicenda del *Laconia* durante l'udienza del 9 maggio 1946. Il verbale, contenuto nel volume XIII degli atti del processo, è consultabile in www.wernerhartenstein.tripod.com, *The Nuremberg Testimony of Great Admiral Karl Doenitz about U Boat warfare and the Laconia incident*. Alle pp. 281-284 sono riportati i testi dei messaggi intercorsi tra Doenitz e i suoi sommergibili.