

113 per i ragazzi

TO  
PARRI  
V  
7  
NA



**La battaglia dell'Atlantico**





La battaglia dei rifornimenti: viveri in partenza per l'Inghilterra.

### **“Il più importante teatro di guerra”**

Nei primi sei mesi di guerra, dopo la caduta della Polonia, vi fu scarsa attività bellica sul continente europeo. I due avversari stavano trincerati dietro le loro fortificazioni e non ci fu quasi alcuna azione offensiva. Eppure, durante la pausa — che giustificava l'ironico appellativo di “una guerra che non è guerra” — la battaglia dell'Atlantico infuriava.

Tale battaglia, che continua ancora oggi, può considerarsi, in certo senso, la più importante di tutte, perchè dall'esito di essa dipende ogni altra attività bellica. Se gli Alleati non avessero mantenuto la supremazia navale sull'Atlantico, nè gli inglesi nè i russi avrebbero potuto ricevere i rifornimenti indispensabili per continuare la guerra. E non sarebbe stato possibile lo sbarco alleato nell'Africa del Nord e l'estensione dell'offensiva al continente europeo.

I capi nazisti sapevano fin dal principio che, malgrado ogni vittoria terrestre, la Gran Bretagna non poteva essere battuta se non dal mare. Nel momento in cui le navi di superficie e i sommergibili tedeschi ebbero perduto il con-





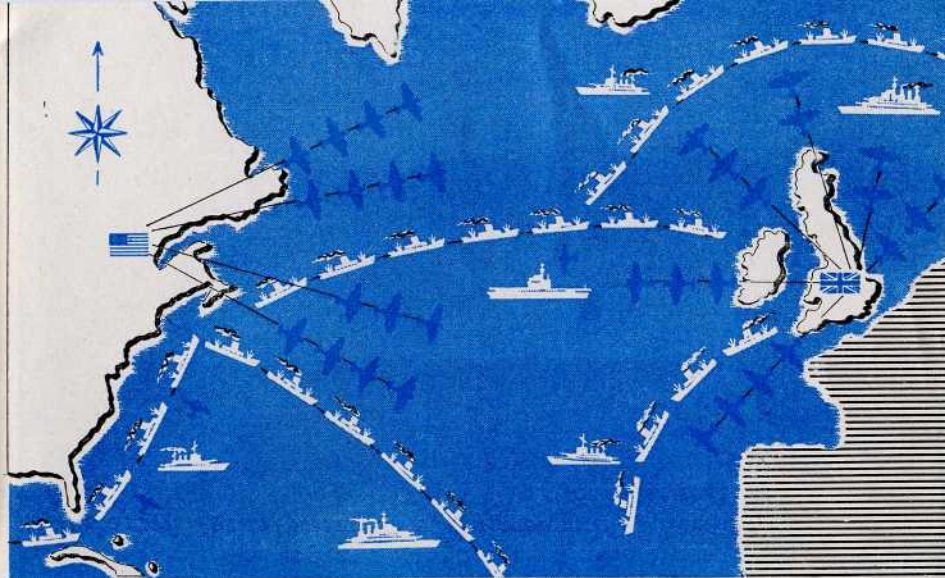
trollo dell'Atlantico, anche la guerra, per i nazisti, poté considerarsi perduta. Ecco, in breve, come le cose si svolsero.

### **Il principio della battaglia**

Non erano passate nove ore dalla dichiarazione di guerra —che l'Inghilterra, fedele ai propri impegni con la Polonia, era stata costretta a presentare alla Germania, il 3 settembre 1939—quando il primo siluro tedesco affondò, senza preavviso, il transatlantico britannico "Athenia".

Tale atto mise sull'avviso la Gran Bretagna e gli Stati Uniti, e in genere tutto il mondo, dell'intenzione di Hitler di riprendere la guerra incondizionata dei sottomarini al punto in cui il Kaiser l'aveva interrotta ventun'anni prima. La battaglia dell'Atlantico era intesa, da parte tedesca, come una continua azione di logoramento contro le rotte di rifornimento dell'Inghilterra e contro la navigazione atlantica.

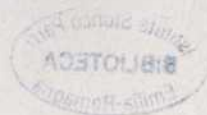
Ma il paragone fra la guerra sottomarina nel 1914-1918 e quella presente, si ferma qui. I sommergibili nazisti sono oggi molto più efficienti di quelli usati dai tedeschi nell'altra guerra. Le loro caratteristiche di costruzione indicano una maggiore resistenza alla pressione, una più estesa azione in profondità e una protezione molto migliore. I siluri da essi usati sono più perfetti e contengono maggiori quantitativi d'esplosivo: essi sono diretti con l'aiuto di dispositivi fonotelemetrici che non esistevano nel 1918. La loro autonomia è aumentata notevolmente, grazie ad una velocità di crociera di 13-20 nodi in superficie e fino a 10 nodi in immersione. Inoltre, i moderni sommergibili possono rimanere



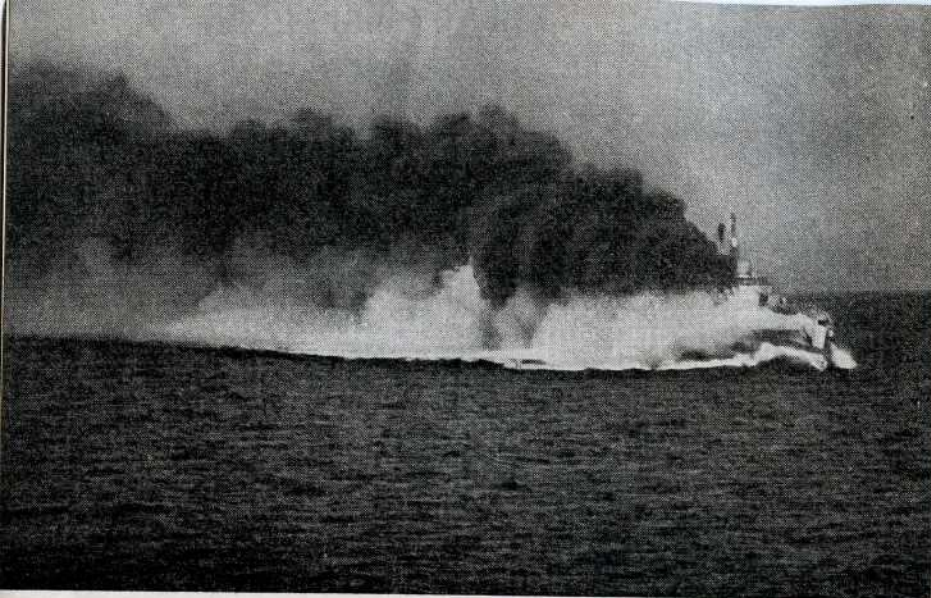
*Ali alleate a guardia di vitali rotte marittime.*

sommersi navigando alla velocità di 3 nodi per 24 ore senza essere costretti a tornare a galla.

Anche in superficie i sommergibili nazisti costituiscono un avversario formidabile. Essi possono nello spazio di pochi secondi lanciare i siluri, allontanarsi velocemente e immergersi. I cannoni del sommergibile sono di calibro sufficiente per attaccare una corvetta; malgrado che difficilmente si faccia trovare alla superficie quand'è attaccato dall'aria, il sommergibile è pure provvisto di mitragliatrici a lunga portata.







*Dense cortine di fumo per proteggere i convogli.*

Allo scoppio della guerra le flotte britannica e francese assommavano insieme circa 2 milioni di tonnellate mentre quella tedesca non contava più di 235.000 tonnellate. Ma la Germania possedeva da 45 a 65 sommergibili con altri 22 in allestimento, e molti già si trovavano in posizioni da dove potevano immediatamente colpire il nemico. Per contro, la marina mercantile britannica, composta di 7000 navi per un totale di 18 milioni di tonnellate, era disarmata e disseminata un po' dappertutto per i mari del globo.

L'Ammiraglio Raeder, Comandante in capo della flotta



*Su le ancore! I palloni di sbarramento fan buona guardia.*

tedesca, era un veterano della prima guerra mondiale e uno specialista di sommergibili. Egli contava su questi per ottenere un vantaggio iniziale sulla flotta inglese. Ed aveva ben ragione. Nelle sole prime due settimane di guerra essi affondarono 27 navi, con una stazza complessiva di 145.000 tonnellate e con un colpo fortunato ferirono a morte la nave portaerei britannica "Courageous" rivelando così la pericolosa vulnerabilità dell'aviazione navale britannica.

Gl'inglesi risposero usando la stessa contromisura che aveva distrutto la minaccia sottomarina nel 1918: il sistema dei



convogli. Esso si basava allora, come si basa ancor oggi, sull'impiego di un gran numero di navi di scorta e di pattuglia fornite di bombe subacquee.

La tattica britannica fu subito energicamente offensiva. I sommergibili inglesi attaccarono nelle prime settimane di guerra gl'incrociatori tedeschi colpendoli ripetutamente. Gli aeroplani inglesi bombardarono alcune corazzate e varie basi navali tedesche. Per prevenire gli attacchi degli apparecchi da bombardamento a basso livello, fu innalzato uno sbarramento di palloni frenati, tutt'attorno alle isole britanniche. Dispositivi fonotelemetrici di nuovo tipo furono usati per la prima volta con ottimi risultati e vennero successivamente perfezionati.

Per distruggere i campi di mine nazisti, gl'inglesi ne organizzarono lo spazzamento su vasta scala mentre bloccarono con mine proprie le uscite dei porti e basi di sommergibili nemici. Il successo, breve ma spettacoloso, della mina magnetica seminata da aeroplani e da sommergibili nelle acque costiere delle isole britanniche, cessò istantaneamente quando gl'inglesi applicarono delle cinture antimagnetiche intorno agli scafi delle loro navi. Queste cinture neutralizzarono l'azione distruttrice della nuova arma tedesca. Aeroplani speciali, con catene d'acciaio magnetizzato pendenti dal carrello, distrussero molte di queste mine facendole esplodere dall'alto.

*Goletta guardacoste che lancia cariche antisommergibili.*





Nei primi sei mesi della guerra, dopo che fu superato il vantaggio iniziale della sorpresa e della migliore preparazione, le contromisure ebbero successo. Per quanto gli affondamenti si mantenessero in numero alto, una stragrande proporzione delle navi britanniche continuava ad attraversare l'oceano. Nel dicembre 1939, si ebbe la clamorosa vittoria della Plata quando unità sottili della Marina britannica circondarono e gravemente danneggiarono la "corazzata tascabile" Graf Spee, che finalmente fu fatta affondare dallo stesso suo equipaggio per ordine giunto dalla Germania.

Al principio del 1940 Hitler lanciò la sua fulminea offensiva contro la Norvegia. Essa fu seguita in rapida successione dall'invasione dell'Olanda, del Belgio e della Francia. A giugno tutti questi paesi erano caduti e i nazisti potevano disporre di una serie di nuove basi per sommergibili, lungo la costa Atlantica, dal circolo artico al confine spagnolo. Hitler, con una rapidità incredibile, aveva potuto portare a compimento ogni operazione in conformità di un piano prestabilito. Ora, si trovava in condizione di bloccare le Isole Britanniche con una massa di sommergibili, mentre l'azione navale era integrata da quella aerea della Luftwaffe. Di fronte alla nuova situazione derivante dalle vittorie tedesche, la difesa britannica—costituita da campi di mine, da pattuglie navali ed aeree—non fu più sufficiente.

I grandi bombardamenti aerei dell'Inghilterra, iniziati nell'agosto 1940, non miravano soltanto alle grandi e medie città e ai centri industriali della nazione, ma anche ai porti dove la flotta mercantile scaricava il suo carico prezioso. I porti di Londra, di Liverpool, di Southampton, di Hull, di

Portsmouth e di Plymouth, ed altri estendentisi a nord fino a Glasgow in Scozia, furono attaccati sistematicamente, mentre le squadriglie da ricognizione naziste perlustravano in ogni senso l'Atlantico settentrionale. Durante i mesi dell'estate e dell'autunno 1940, gli affondamenti raggiunsero una media di 240.000 tonnellate al mese.

In un critico momento nel settembre 1940, gli Stati Uniti cedettero all'Inghilterra 50 vecchi cacciatorpediniere contro la concessione di basi navali ed aeree nell'emisfero occidentale. Nel gennaio 1941 gli Stati Uniti inaugurarono, per aiutare l'Inghilterra nel suo sforzo gigantesco, il sistema di "prestito ed affitto". Ma gli affondamenti continuarono.

### **La fase acuta:**

#### **aprile 1941-novembre 1942**

Nel suo discorso del 24 febbraio 1941, parlando dei fattori che avrebbero deciso dell'esito della guerra, Hitler, per la prima volta, espresse l'opinione che le forze navali avessero importanza maggiore di quelle aeree. Quella data segnò il principio di attacchi sempre più intensi nell'Atlantico.

Nell'aprile di quell'anno, furono affondate navi per 589.272 tonnellate, e nel mese di maggio, 104 navi per 497.847 tonnellate. Le cifre del tonnellaggio affondato rappresentavano circa tre volte quelle del tonnellaggio varato dall'Inghilterra e dagli Stati Uniti.

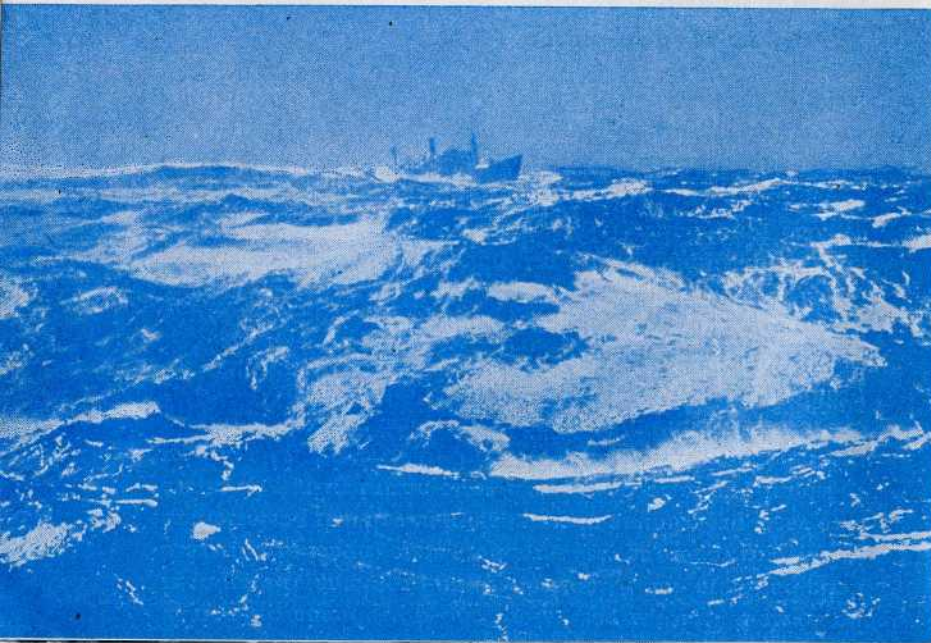
La situazione navale dell'Inghilterra risultava ancor aggravata per il fatto che una parte importante della flotta era



immobilizzata nel Mediterraneo durante le campagne di Grecia e Creta. La battaglia dell'Atlantico divenne una gara fra la produzione dei cantieri inglesi, canadesi e americani, da un lato, e la distruzione causata dai sommergibili nazisti, dall'altro. Era una questione di velocità oltre che di aumentata capacità dei cantieri.

In questo periodo le flotte mercantili del Canada e della Norvegia contribuirono grandemente a mantenere attive le arterie del traffico britannico. Il Canada aumentò le costruzioni di navi in proporzioni straordinarie, fino a fornire un terzo del numero necessario alla formazione dei convogli

*Mercantili delle Nazioni Unite solcano l'Atlantico.*



atlantici. La flotta mercantile norvegese, di cui ben l'80 per cento si era salvato dopo l'occupazione nazista della Norvegia, si unì immediatamente all'Inghilterra e ai suoi alleati, e soffrì, nel periodo 1941-1942, perdite ammontanti a quasi metà del suo tonnellaggio. Navi di altra bandiera, che avevano potuto salvarsi dai nazisti—danesi, olandesi, francesi combattenti, greche, polacche e jugoslave—apportarono ulteriore tonnellaggio da carico all'Inghilterra ed eroicamente contribuirono a superare la crisi, mentre il programma di costruzioni americano passava dallo stadio di progetto a quello d'esecuzione.

*Cannonieri della Marina che tirano su un sommergibile.*







*Accensione dei motori a bordo d'una portaerei inglese.*

Nel maggio 1941, la corazzata tedesca Bismarck prese segretamente il largo, ed affondò l'incrociatore corazzato inglese Hood. Tre giorni dopo, il Bismarck fu affondato da una squadra da battaglia della Marina britannica, fornita di eccellente ricognizione aerea. Ma malgrado tale vittoria, la situazione andava peggiorando giorno per giorno.

Al principio di giugno del 1941, il piroscafo da carico americano Robin Moor fu affondato da un sommergibile nazista mentre attraversava l'Atlantico, senza che avesse a bordo materiale bellico.



*Rigorosa guardia dal ponte d'una nave "Libertù".*

Tale incidente ebbe come risposta l'ordine del Presidente Roosevelt ad ogni nave americana di affondare, senza preavviso, ogni sommergibile tedesco che fosse stato avvistato.

Gli Stati Uniti sequestrarono contemporaneamente tutte le navi battenti bandiere dell'Asse o delle nazioni occupate che si trovavano nei loro porti, e cedettero cinquanta navi-cisterna all'Inghilterra.

Che Hitler fosse perfettamente preparato per l'entrata in guerra degli Stati Uniti, apparve chiaro dalla rapidità con cui i sommergibili nazisti iniziarono gli attacchi contro le navi



americane lungo la costa atlantica degli Stati Uniti, pochi giorni dopo l'attacco giapponese su Pearl Harbor, nelle isole Hawaii, dal quale flotta americana, colpita a tradimento, uscì gravemente danneggiata.

Impegnata nel Pacifico e nella scorta dei convogli, la Marina americana non disponeva allora delle forze addizionali necessarie per proteggere la navigazione costiera. Le navi-cisterna americane che trasportavano il petrolio fra il golfo del Messico e la costa atlantica degli Stati Uniti, costituirono il bersaglio principale e gli affondamenti furono numerosi. Prima della fine del 1942, quasi 500 navi delle Nazioni Unite erano state affondate in vista della costa atlantica degli Stati Uniti.

L'Ammiraglio Doenitz, che Hitler pose a capo della nuova campagna sottomarina, aveva inaugurato l'impiego dei sommergibili in gruppi. Flottiglie di sommergibili inseguivano le vittime in formazione di massa o aspettavano, sommersi durante il giorno ed emergendo di notte, le istruzioni attraverso la radio per recarsi al punto indicato e attendere al varco i convogli.

Il sistema, detto dei "branchi di lupi", aumentò il numero degli affondamenti mentre le contromisure allora in vigore non riuscivano a neutralizzare il nuovo pericolo.

Nel frattempo, la guerra nel Pacifico assorbiva importanti quantità di naviglio britannico, olandese ed americano, che sarebbe occorso invece urgentemente nell'Atlantico. In quel periodo le risorse navali delle Nazioni Unite non furono mai adeguate alle esigenze della guerra mondiale. Il ritmo delle perdite alleate nell'Atlantico aumentava di giorno in giorno.

## **Le cose cambiano**

Le Nazioni Unite si persuasero che il problema essenziale, nella battaglia dell'Atlantico, era un problema di tempo: si trattava di vedere se esse sarebbero state capaci di attuare il loro vasto programma di costruzioni navali e di perfezionare i sistemi per la lotta contro i sottomarini prima di essere mortalmente colpite dai sommergibili tedeschi. Alla minaccia fecero fronte moltiplicando gli sforzi per aumentare la produzione il più rapidamente possibile, e concentrandosi nello studio di nuove azioni offensive. Così, lentamente ma inesorabilmente, la marea incominciò a cambiare direzione.

Nel 1940, le nuove costruzioni della marina mercantile americana ammontarono complessivamente a 55 navi per 641.056 tonnellate. Nel 1941 salirono a 105 navi con una stazza complessiva di 1.142.562 tonnellate. Ma fu soltanto nel 1942 che incominciarono effettivamente a vedersi i risultati dei piani lungamente studiati e dei sistemi di costruzione in massa. Le navi mercantili costruite nel 1942 ammontarono a 746, con una stazza lorda di 8.089.732 tonnellate. Nel novembre 1943, i cantieri navali degli Stati Uniti avevano sorpassato i 16.000.000 di tonnellate di nuove costruzioni, cioè la meta loro assegnata per l'intero anno. Alla fine dell'anno stesso, le Nazioni Unite disponevano di una flotta mercantile di 75.000.000 di tonnellate, pari all'intero tonnellaggio mondiale del 1939.

Questo immenso incremento della marina mercantile fu fiancheggiato dalla straordinaria espansione delle Marine da guerra delle Nazioni Unite. Nei primi undici mesi del 1943



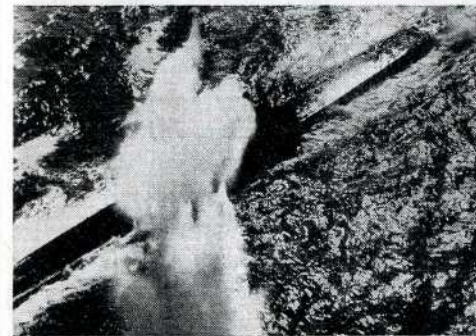
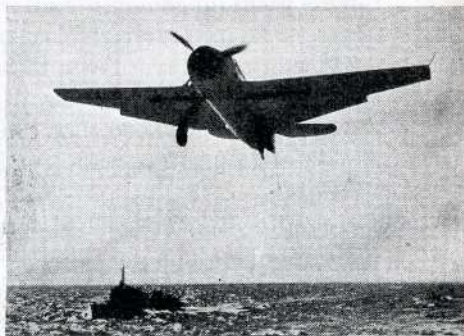
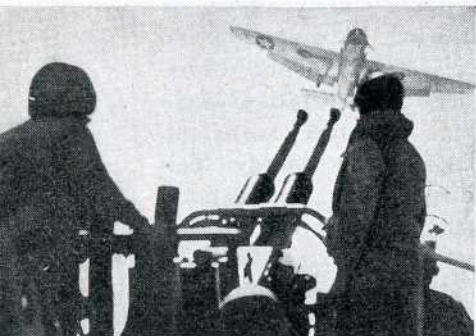




*La "Card", una delle modernissime portaerei americane assegnate al servizio di protezione dei convogli contro i sottomarini.*



*I piloti della "Card" studiano le rotte.*



*Difesa e attacco: cannoni antiaerei sul ponte, aero-siluranti in aria!*

*Giù la bomba antisommersibile!—A rapporto: "Bersaglio colpito".*



la flotta americana fu raddoppiata come numero di unità; nel maggio di quell'anno essa comprendeva 3.193 navi in servizio, con poderose corazzate, navi portaerei, incrociatori, cacciatorpediniere e sottomarini. La Marina da guerra canadese, che nel 1939 consisteva di 15 navi, era stata portata ad oltre 500 nell'autunno del 1943. Navi francesi, sfuggite ai nazi, si unirono nella battaglia dell'Atlantico insieme a nuove unità costruite negli Stati Uniti per la Marina francese.

Da principio i nazi, secondo le loro dichiarazioni ufficiali, non furono affatto impressionati da tutto ciò.

Il 9 aprile 1942 Goebbels scriveva in *Das Reich*, "Con la sua guerra aerea l'Inghilterra ci ha presi per un braccio, ma con la guerra sottomarina noi l'abbiamo afferrata per la gola. Questa è la differenza. Vedremo ora chi di noi perderà prima il fiato."

Già il 25 marzo 1943, una radio-diffusione nazista diretta agli americani riassume così la situazione: "Roosevelt ha cercato di farvi credere che la vittoria andrà verso la parte che supererà l'altra nella produzione. Ora quest'argomento è di per se stesso falso perchè quand'anche l'America ed i suoi alleati potessero produrre più della Germania e dei suoi alleati, tutti questi enormi quantitativi di rifornimenti di guerra dovrebbero poi esser trasportati in Europa ed in Asia". Ma i nazisti dimenticavano di tener conto dei progressi degli strumenti e della tecnica nella guerra contro i sommergibili che gradualmente avevano ridotto l'efficienza offensiva dei sottomarini.

In prima linea vennero dei tipi perfezionati di navi di scorta e di pattuglia, appositamente disegnati per combattere

i sottomarini: tra essi, specialmente notevoli i tipi di corvetta introdotti dal Canada.

In secondo luogo, una parte importante nella soluzione del problema fu affidata all'aviazione. I bombardieri della RAF e dell'Ottava Armata Aerea americana basata in Inghilterra, volando sopra i cantieri di sottomarini di Amburgo, di Wilhemshaven, Kiel e Rostock attaccarono i sommergibili durante tutte le fasi della loro costruzione.

L'aviazione è anche usata per localizzare ed attaccare i sottomarini sul mare, prima che giungano nel raggio dei convogli. La difesa aerea è assicurata ai convogli dalle due sponde dell'Atlantico. Dapprima questa difesa fu limitata al raggio di volo degli aeroplani basati sulle coste, ma, dal febbraio 1943, il Comando americano delle forze aeree anti-sommergibili ha esteso le operazioni attraverso tutto l'oceano. Fra i suoi compiti vi è quello di localizzare i sottomarini, di dirigere le operazioni marittime e di provvedere di protezione aerea la navigazione costiera, di salvare i superstiti dei siluramenti nazisti, segnalandone, per mezzo della radio, la posizione affinché i battelli di salvataggio possano essere mandati a raccogliarli.

Oltre a questi aeroplani, che hanno basi terrestri, gli inglesi e gli americani lanciano aeroplani dalle portaerei di scorta che accompagnano ora quasi tutti i convogli. Questi aeroplani colpiscono i sommergibili tedeschi appostati in agguato nell'Atlantico ed impegnano i bombardieri di picchiata che, in collaborazione coi sottomarini, assaltano le navi. Altri piccoli aeroplani-vedetta, lanciati dai ponti delle navi mercantili, ricercano al largo i sottomarini sommersi e



ne segnalano la posizione alle navi e agli aeroplani da caccia.

Gli aeroplani, anche quando non riescono a distruggere i sottomarini, sono di grande aiuto per renderli inoffensivi. La tecnica attuale della guerra antisommergibile e la protezione dei convogli sono basate su tre anni di esperienza e di osservazioni e sui risultati di centinaia di interrogatori di equipaggi di sommergibili, fatti prigionieri. Questi hanno rivelato dove e come i sottomarini sono vulnerabili. Per motivi di sicurezza non tutti i dettagli possono essere specificamente rivelati, ma ecco alcuni fatti interessanti che spiegano perchè la campagna sottomarina nazista non ha raggiunto il suo scopo:

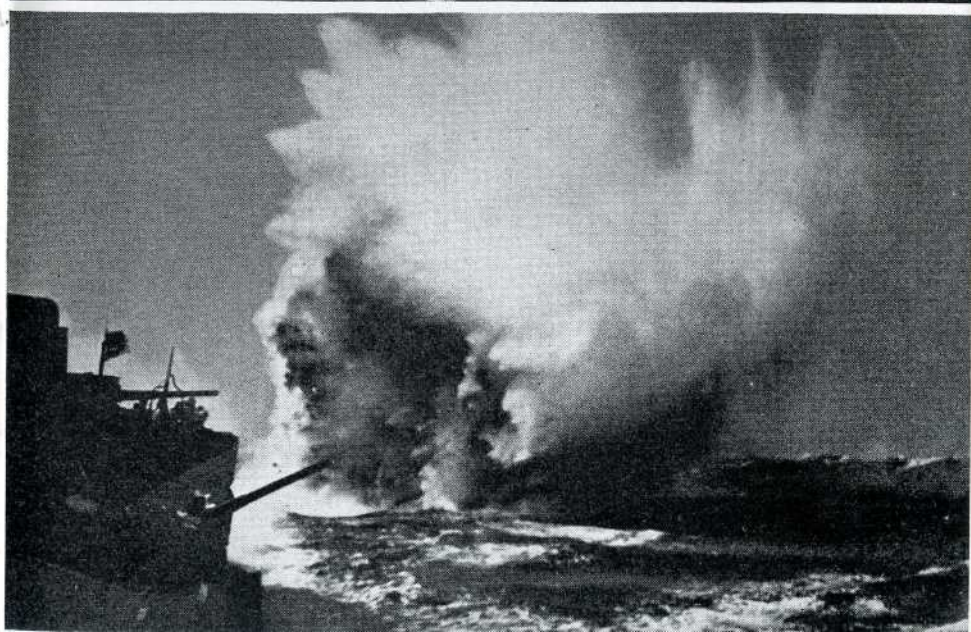
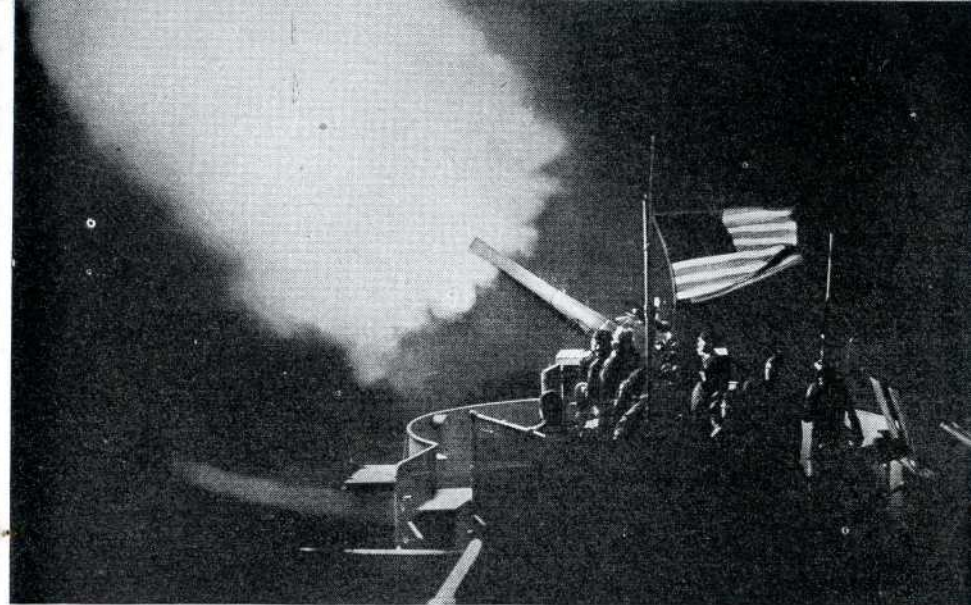
1. Il raggio effettivo dei siluri è limitato.

2. Mentre un sommergibile che naviga alla superficie può battere un convoglio che navighi a 17 nodi, il sommergibile stesso può invece esser lasciato indietro, anche dal convoglio più lento, quando sia obbligato a navigare sott'acqua. (Le navi con una velocità superiore ai 20 nodi non hanno bisogno di scorte che li proteggano. Esse possono eludere gli attacchi dei sottomarini facendo uso dei propri mezzi.)

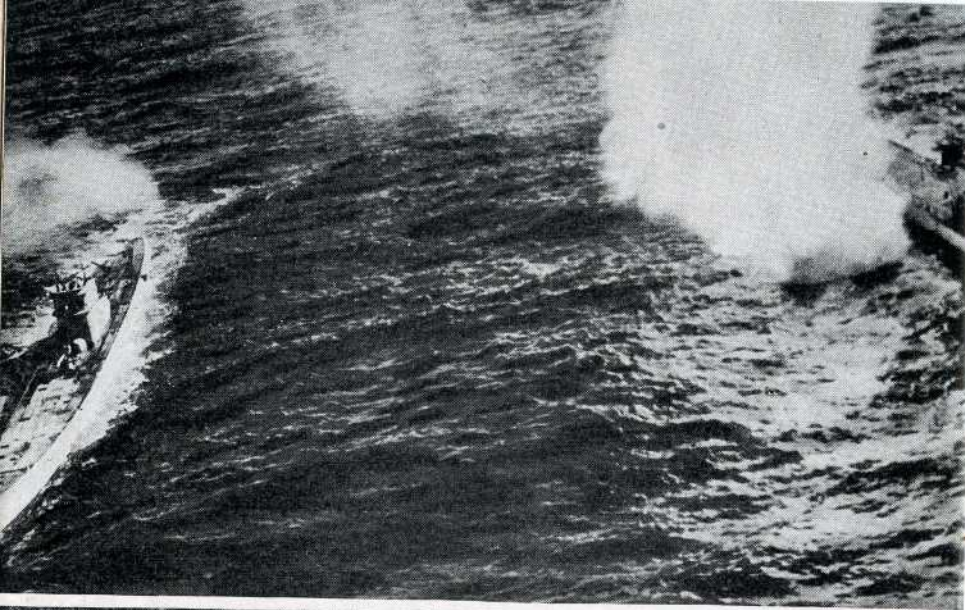
3. Qualsiasi sommergibile, colto alla superficie, ha poche probabilità di sfuggire alla fatale precisione dei bombardamenti aerei o al fuoco degli abilissimi artiglieri delle navi di scorta o delle navi mercantili armate.

4. Ogni sottomarino deve risalire alla superficie per un

*L'aeroplano da caccia colpisce con granate e bombe antisommergibili.*







certo numero di ore nel giro delle 24 ore per poter ricaricare le proprie batterie e per liberare l'aria dai gas di cloro. Perciò il problema di difesa contro i sottomarini è di costringere i medesimi a rimanere sommersi per impedire loro di avvicinarsi ai convogli e di uscire alla superficie per ricaricare le batterie.

Ecco come ciò avviene. Immaginiamo che un convoglio di 40 navi, scortato da cacciatorpediniere, corvette o battelli americani DE e da piccole portaerei con bombardieri veloci, navighi in una zona qualsiasi dell'Atlantico settentrionale. Aeroplani di vedetta da una portaerei, perlustrando ogni miglio quadrato della zona traversata dal convoglio durante le 24 ore, finiscono presto o tardi coll'avvistare qualcuna delle unità di un cosiddetto "branco di lupi" mentre sta in emersione per ricaricare le sue batterie. La notizia è immediatamente comunicata al convoglio che ha tutto il tempo di cambiare la propria rotta per eludere il nemico in agguato. Nel medesimo tempo un violento bombardamento aereo, anche se non riesce a distruggere o danneggiare i sottomarini, li obbliga a ritirarsi sott'acqua.

Ora il gruppo dei sommergibili deve trovare la nuova posizione e la rotta del convoglio. Immaginiamo che vi riesca, facendo uso dei suoi strumenti d'ascolto. E supponiamo che esso insegua il convoglio, navigando di notte alla superficie. Allora entra in azione la seconda linea di difesa.

*Sopra: Attacco dall'aria! Sotto: l'equipaggio abbandona la nave.*



Gli strumenti segnalatori localizzano i sottomarini. Le navi di scorta e gli aeroplani accorrono sul punto indicato dagli strumenti e tempestano il mare con un lancio ben aggiustato di antisommergibili. I sottomarini sono obbligati a sommergersi alla massima profondità possibile e a restare immobili per sfuggire alla distruzione o a gravi avarie. Gli aeroplani e le navi di scorta continuano a circolare sopra l'area lanciando i loro esplosivi e costringendo così i sottomarini a tenersi sempre sommersi. Frattanto il convoglio, sfuggito al nuovo pericolo, continua il viaggio.

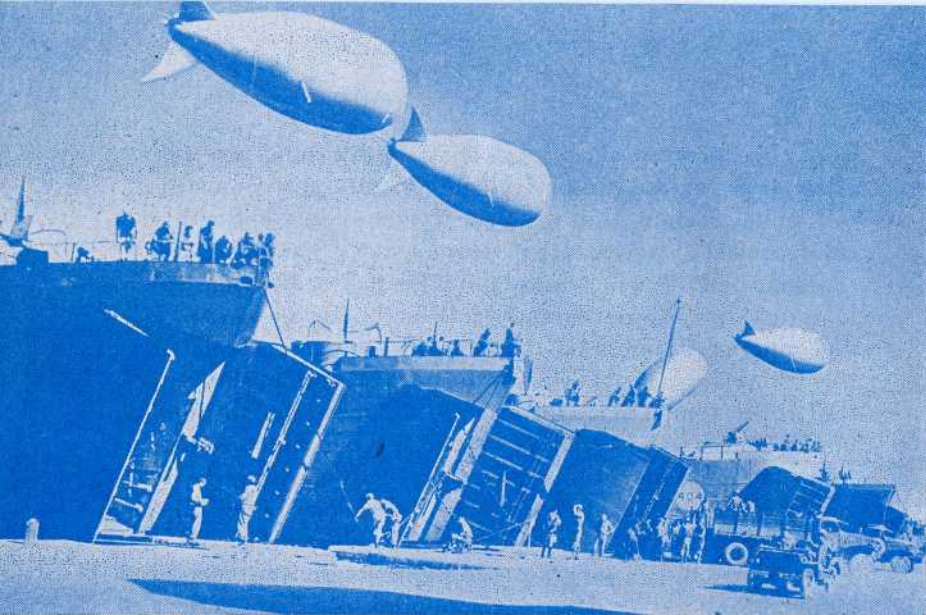
Allo scendere della notte, le navi antisommergibili sono tornate presso il convoglio e il gruppo dei sottomarini sale alla superficie. Ormai è sicuro, ma ha di nuovo perduta la posizione del convoglio che è di nuovo distante parecchie ore. Nondimeno il "branco di lupi", ancora una volta, continua l'inseguimento: ma soltanto per incontrare di nuovo lo stesso imbattibile sistema di difesa: localizzazione, attacco, immersione forzata per salvarsi, immobilità assoluta a parecchie decine di metri sott'acqua e, finalmente, il ritorno alla superficie per trovare che la preda è fuori tiro.

Il fatto più disastroso per i nazi, tuttavia, è stato la perdita di molti esperti comandanti di sottomarini e dei loro abilissimi equipaggi. Nella guerra 1914-18, 25 dei migliori comandanti di sottomarini affondarono quasi due terzi del naviglio alleato; con una media, per ognuno d'essi di circa 160.000 tonnellate. Gli altri 225 comandanti ebbero una media di 12.000 tonnellate appena ognuno. Questa è una chiara indicazione della difficoltà di trovare uomini con tutte le doti necessarie per farne eccellenti comandanti di sottomarini. La

Germania incontra anche oggi la stessa difficoltà, resa più grave dalla sempre più perfezionata tecnica antisommergibile delle Nazioni Unite. I nazisti sono stati obbligati a ridurre assai il periodo di istruzione degli equipaggi dei sottomarini. E diviene sempre più difficile di trovare dei volontari. Il servizio dei sommergibili nella Marina nazista è divenuto quasi sinonimo di morte sicura: una specie di psiconeurosi non tarda a manifestarsi tra gli uomini che sono stati lungo tempo sotto gli attacchi delle bombe antisommergibili. Sebbene non siano stati riportati finora veri e propri ammutinamenti di equipaggi di sottomarini (ciò che accadde di frequente negli ultimi mesi della guerra del 1914-1918) l'efficienza e lo spirito degli uomini dei sottomarini si vanno rapidamente deteriorando. "Dovunque noi tedeschi abbiamo acqua da traversare siamo minacciati" ammetteva Goebbels in *Das Reich* il 21 maggio 1943. Fu questo il mese nel quale le Nazioni Unite cominciarono il loro contrattacco coordinato contro i sottomarini — e lo cominciarono affondando più di 60 sommergibili durante il mese di maggio e di giugno: una media di oltre un sottomarino al giorno.

Durante l'estate e l'autunno il contrattacco continuò e la media giornaliera di un sottomarino affondato fu mantenuta anche in luglio. Il 21 settembre 1943, il Primo Ministro Churchill era in grado di dire alla Camera dei Comuni: "Sta di fatto che nei quattro mesi terminati col 18 settembre, nessuna nave mercantile è stata affondata a seguito di azione nemica nell'Atlantico. Nella prima quindicina di settembre, nessuna nave alleata è stata affondata per opera dei sottomarini in nessuna parte del mondo. Tale fatto è senza prece-

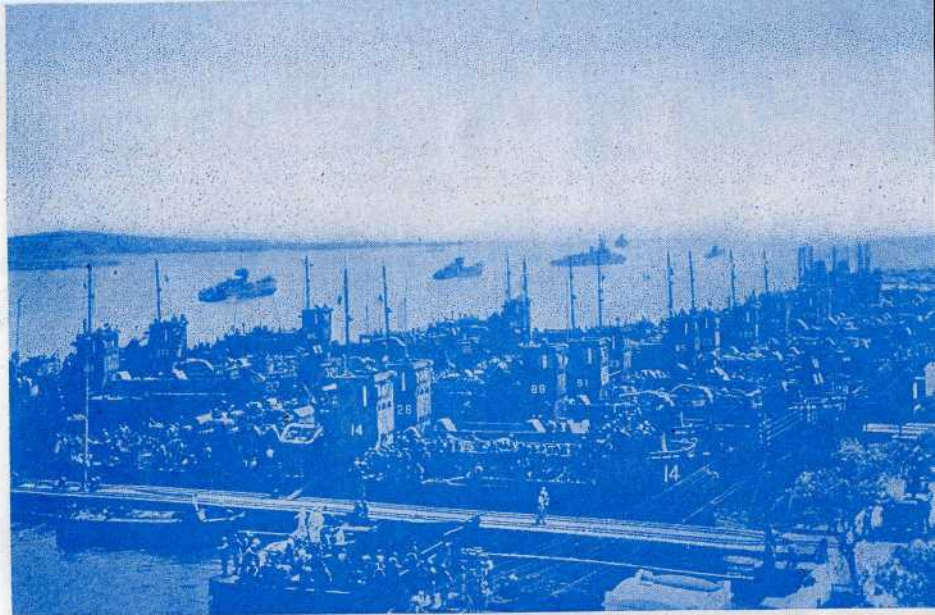




*Navi da sbarco pel trasporto di uomini, tank, camion.*

denti nella storia della lotta dei sottomarini in questa guerra e nell'altra". E nel novembre 1943 una dichiarazione comune di Churchill e Roosevelt annunciava che il numero dei sommergibili affondati in quel mese eccedeva di nuovo il numero delle loro vittime.

Ciò avveniva poco più di un anno dopo che un esperto navale di Berlino proclamava orgogliosamente da una radio germanica che "i sottomarini tedeschi erano in grado di attaccare simultaneamente in punti così distanti e con tal forza, che le navi nemiche non sarebbero state al sicuro in



*Truppe d'assalto e zattere d'invasione pronte pel "Via".*

nessun momento e in nessun punto della distesa immensa dell'Oceano Atlantico o delle loro acque territoriali".

Ormai, anche la Marina tedesca era costretta ad ammettere apertamente l'insuccesso della campagna sottomarina, e le cifre dei pretesi affondamenti per opera di sommergibili, ch'essa pubblicava, si abbassarono notevolmente. Infine, nell'agosto 1943, l'Alto Comando sospese la pubblicazione delle cifre sull'attività dei sottomarini, cifre che avevano costituito fino allora un elemento costante nei suoi resoconti mensili. E malgrado l'urgente necessità in cui si trovava di





dar notizia di qualche vittoria al suo pubblico, la propaganda nazista non poté risolversi ad indulgere in previsioni ottimistiche in questo campo.

La fine delle ostilità coll'Italia, nel settembre 1943, costituì un altro enorme vantaggio per le Nazioni Unite nella battaglia dell'Atlantico. La riapertura del Mediterraneo significò un aumento fortissimo del tonnelloaggio mercantile utile di cui esse potevano disporre. Secondo i calcoli degli esperti di trasporti marittimi, l'eliminazione della lunghissima circumnavigazione dell'Africa, per il Capo di Buona Speranza, equivale all'acquisto di milioni di tonnellate di naviglio. L'uscita dell'Italia dalla guerra rese anche disponibili per servizio di scorta altrove, numerose unità della flotta britannica e americana che era stato fino allora necessario tenere stazionarie nel Mediterraneo per costringere le navi italiane a restare chiuse nei loro porti. Per di più, dal giorno in cui l'Italia è divenuta cobelligerante delle Nazioni Unite —13 ottobre 1943—la flotta italiana ha dato un importante contributo, accanto alle flotte alleate, specialmente nella protezione dei convogli.

Quasi nello stesso tempo, l'acquisto di basi aeree e navali nelle Isole Azzorre da parte della Gran Bretagna e degli Stati Uniti, consentì di estendere da costa a costa la protezione aerea dei convogli. Oggi, si può dire che non esista

*Superstite di un sottomarino nazi a bordo della goletta affondatrice.*



nell'Atlantico alcun punto morto in cui i sottomarini possano impunemente appostarsi in agguato.

### **La situazione nel gennaio 1944**

Gli Alleati non considerano ancora definitivamente vinta la battaglia dell'Atlantico; ma non è dubbio che la campagna sottomarina ha fallito del tutto i suoi scopi principali: ridurre la potenza offensiva delle flotte da guerra delle Nazioni Unite, e rendere estremamente difficile o impossibile il trasporto di truppe e materiali verso i vari teatri della guerra. D'altro canto, le cifre degli affondamenti di navi da guerra e di navi mercantili alleate appaiono ben piccole in confronto delle cifre del tonnellaggio delle nuove costruzioni nei cantieri delle Nazioni Unite.

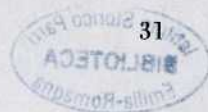
Il 6 marzo 1942, parlando alla Radio di Lussemburgo, l'Ammiraglio tedesco Luetzow diceva: "Il trasporto di una divisione di truppe da sbarco composta di 15.000 uomini, esige circa 200.000 tonnellate di naviglio. Per trasportare dieci divisioni, 150.000 uomini, occorrono 2.000.000 di tonnellate di navi. Dove mai pensa di trovarli due milioni di tonnellate di naviglio il Signor Roosevelt?" La risposta l'Ammiraglio se l'ebbe sette mesi più tardi quando ottocento cinquanta navi si ancorarono lungo la costa dell'Africa settentrionale, dopo aver traversato l'Atlantico quasi senza perdite. Otto mesi dopo, 3.000 navi delle Nazioni Unite sbarcavano uomini e materiali sulle coste di Sicilia.

La fiducia dei nazisti nella guerra sottomarina svanì quando gli Alleati passarono all'offensiva. Evento questo di

importanza capitale, e il cui successo è dovuto all'effetto combinato di numerosi fattori: i ripetuti e continui attacchi aerei contro i cantieri di costruzioni sottomarine in Germania e nei paesi occupati; i progressi delle armi e dei sistemi per la lotta contro i sommergibili; l'azione delle velocissime portaerei di scorta alleate che — come lo stesso Ammiraglio Luetzow ha ammesso—hanno significato la condanna a morte del sommergibile; l'intensificarsi dell'attività dei sottomarini alleati.

Ma è solo nel quadro e sullo sfondo della guerra globale che il significato e le conseguenze dell'invertirsi delle parti e delle sorti nella battaglia dell'Atlantico possono essere valutati nella loro interezza.

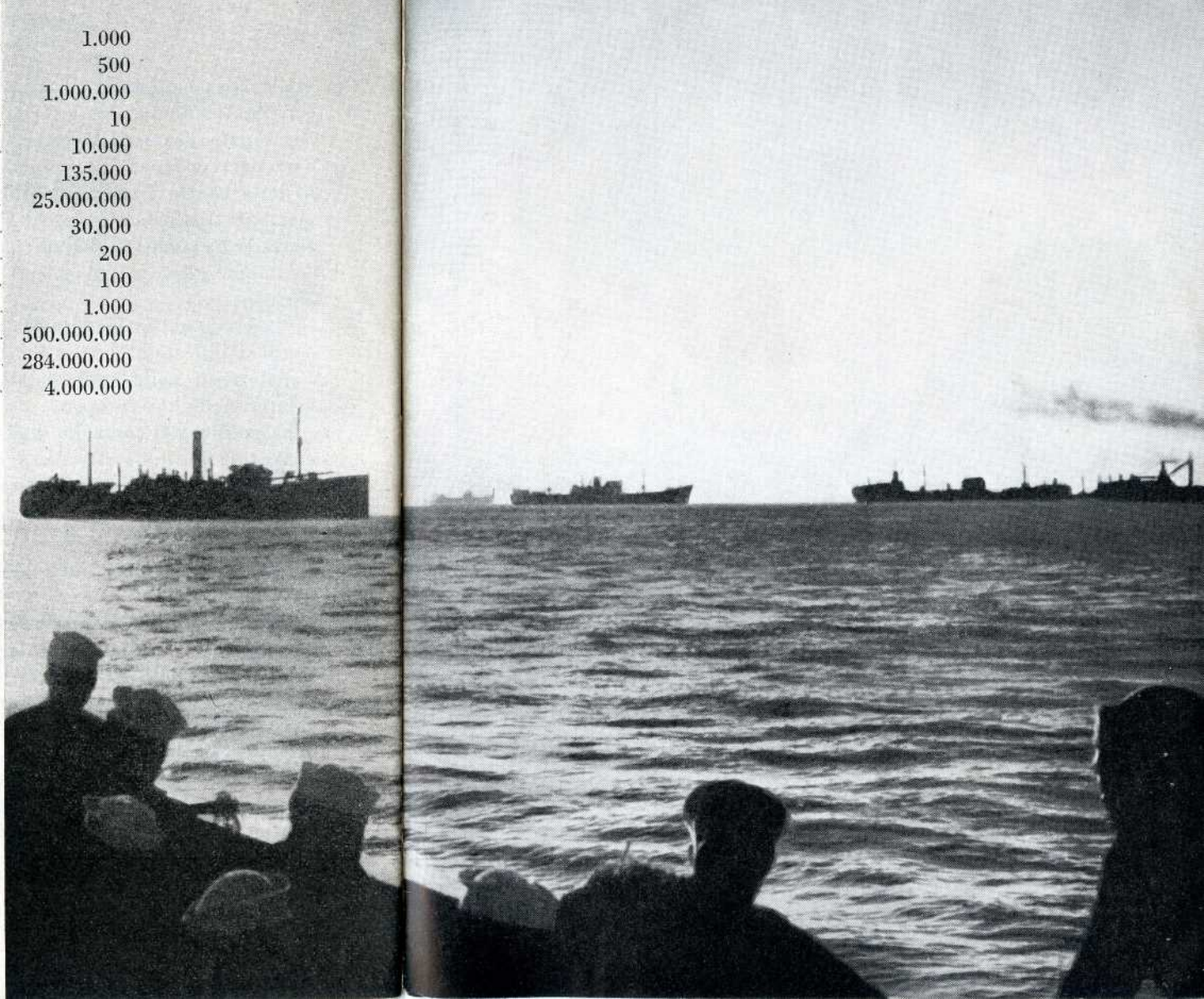
La perdita del controllo dell'Atlantico ha significato per i nazisti la fine della speranza di effettuare una congiunzione coi giapponesi in Asia e la necessità di assistere impotenti allo spostamento di poderose forze navali alleate verso il Pacifico. Le vittorie navali a Midway e nel Mar dei Coralli, le offensive delle Isole Salomone, delle Gilbert, delle Marshall, delle Caroline sono, sotto un certo aspetto, conseguenze della vittoria alleata nella battaglia dell'Atlantico. Vittoria che ha anche mantenuta aperta la rotta marittima che fa capo a Murmansk e attraverso la quale, nelle stive e sui ponti di navi inglesi e americane, son giunti alla Russia rifornimenti e armi che l'hanno aiutata a schiacciare il nemico sul fronte orientale. La vittoria alleata nella battaglia dell'Atlantico ha fatto di questo oceano una via sicura per le innumeri navi che, in file ininterrotte, portano alle forze delle Nazioni Unite le armi per l'assalto che libererà l'Europa.





carri anti-tank.....	1.000
tank.....	500
bombe.....	1.000.000
motoscafi antisommersibili.....	10
autocarri.....	10.000
mitragliatrici.....	135.000
granate.....	25.000.000
"jeep".....	30.000
aeroplani.....	200
locomotive.....	100
cannoni antiaerei.....	1.000
proiettili.....	500.000.000
latte di benzina.....	284.000.000
casce di viveri e medicinali.....	4.000.000

*Questo è l'elenco delle armi munizioni e merci trasportate da un convoglio recente, e serve a dare un'idea di quel che è oggi il flusso del materiale bellico lungo le rotte oceaniche.*



Publicato  
dall'Ufficio Informazioni di Guerra  
degli Stati Uniti d'America.  
US 712 IT

32



D 11701



6000  
48



IST  
STOR

01  
2

B