

Il veliero stregato



di Enrico Cernuschi

Il comandante era di pessimo umore. E lo era sin dalla partenza da Pola. I termini della questione erano semplici. La guerra al traffico nel Mediterraneo, gli avevano spiegato, era ormai un fallimento. I convogli, introdotti dal nemico quell'anno, o non si trovavano, o erano difficili e pericolosi da attaccare. Quanto al cabotaggio costiero, le decine di velieri, lenti e privi di scorta, affondati nel Tirreno e lungo le coste della Provenza e del Nordafrica, assicuravano sì i titoli sui giornali, ma erano militarmente irrilevanti. Dopo la fine della Grande Guerra, gli italiani avrebbero confermato quell'assunto e fornito le relative cifre di propria pertinenza: 47.171 tonnellate di stazza lorda di navicelle affondate a fronte di nuove costruzioni per oltre 70.000 t. Per quanto riguardava poi i carichi perduti da quegli stessi piccoli velieri, il totale era, per forza di cose, meno dello 0,3% rispetto ai 14 milioni di tonnellate trasportate lungo le coste della penisola tra il 1915 e il 1918! Certo gli *U Boote* tedeschi erano invulnerabili, una volta immersi, data la mancanza, da parte degli Alleati e fino al 1918, di validi sensori di ricerca subacquea, ma la guerra sottomarina era, ormai, uno sforzo inutile. Diverso (e qui cominciavano i guai del comandante) sarebbe stato il caso se gli equipaggi, anziché abbandonare con calma i loro piccoli

Al largo del Cilento, un "olandese volante" della Prima Guerra Mondiale

velieri, fossero scomparsi assieme a loro. Gli italiani, come i francesi, disponevano di legname non stagionato a volontà e del vento del buon Dio, ma senza marinai... .

Un'analogia proposta sarebbe stata formulata, il 14 maggio 1942, da Hitler in persona all'ammiraglio Dönitz. Il comandante in capo dell'arma subacquea germanica rispose, quel giorno, salvandosi in corner, affermando che il progresso delle armi, man mano sempre più potenti, avrebbe risolto automaticamente la questione. Nel 1917, davanti alla sostanziale dittatura militare che controllava ormai da anni la Germania in nome del governo dei tecnici, la Marina imperiale non era stata altrettanto pronta di spirito. Il Reich era affamato; la gente, primi tra tutti i vecchi e i bambini, moriva di stenti nelle case fredde e lungo le strade buie, e la Pietà era scomparsa assieme a loro. E adesso il *Kapitänleutenant* Hans Joachim von Mellenthin, comandante del sommergibile *UB 49*, si trovava a farne le spese. L'ordine, peggio che ambiguo, ricevuto prima della partenza, gli imponeva di non far correre alcun rischio al proprio battello. Affondare immediatamente le navi attaccate senza por tempo in mezzo; non si sa mai, dentro quella navicella abbandonata avrebbe potuto celarsi (caso non infrequente, in verità) un'insidia. Scelto, non a caso, in quanto discendente di una nobile

famiglia della Pomerania, risalente al XIII secolo, il comandante avrebbe sicuramente obbedito. In fin dei conti tutto stava a cominciare; dopo un suo primo atto, infatti, la logica perversa della rappresaglia e della contro-rappresaglia avrebbe completato per conto proprio il processo. Due giorni prima, il 16 dicembre 1917, erano stati avvistati, attaccati e affondati, al largo di Capo San Vito, due velieri italiani, il *New York* e il *San Francesco di Paola*, 493 tonnellate tra tutti e due! Ma viaggiavano in coppia e una batteria costiera aveva centrato rapidamente il proprio tiro, quindi era stato necessario immergersi senza aver modo di “evitare una qualsiasi minaccia” posta dagli equipaggi disarmati di quei due minuscoli bastimenti.

Adesso, però, 18 dicembre 1917, a sud di Acciaroli, un nuovo bersaglio era in vista, questa volta solo e senza speranze. Il mare era mosso, ma non più di tanto. Il nome del veliero, *Giulio S.*, era leggibile a poppa. Si trattava, per la cronaca, di uno scafo di appena 151 tonnellate. L'equipaggio della nave osservava il battello che si stava avvicinando rapidamente in emersione.

La prima cannonata del pezzo da 88/30 dell'U Boote cadde lunga. Probabilmente a causa del beccheggio, oppure l'armamento al pezzo non credeva a quello che gli era stato appena ordinato di fare. Il tempo di ricaricare e la

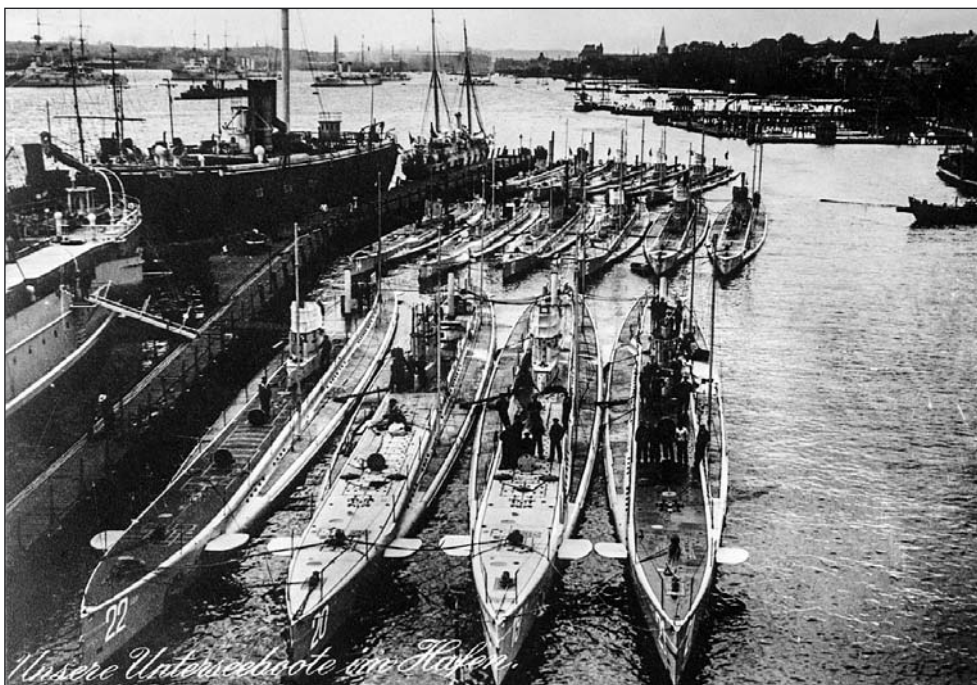
gente del piccolo mercantile si gettò in acqua senza avere il tempo di filare a mare un'imbarcazione. Tra loro, riconoscibilissime anche se infagottate, due donne. Ci mancava anche questa! Secondo colpo: centrato. La navicella, a questo punto, avrebbe dovuto inclinarsi subito e affondare, come al solito, e invece niente! Terza cannonata: troppo alta. Ancora il rollo? Quarto colpo a segno. Centrato (a quella distanza ci sarebbe mancato altro.), ma la nave resta a galla.

Gli uomini stretti nella falsa torre sono perplessi, anche se non quanto i cannonieri. Il quinto colpo è anch'esso a segno: spezza un albero, ma il *Giulio S.* è sempre lì, a galla. Sesto lungo. A questo punto è evidente che qualcosa non va. L'ordine è di tirare fuori il battellino, salire a bordo di quello strano veliero e collocare due bombe per affondare quella *Geisterschiff*, ovvero quella nave stregata. Mentre i marinai tedeschi si affrettano sotto la guida di un sottufficiale che ingiunge loro di lavorare e di non perdersi a parlottare tra loro, si ode il rumore di un motore a scoppio. E' un grosso MAS antisom. Via, immersione!

Tempo un minuto e il battello scompare. Tutti, a cominciare dal comandante, si sentono più sollevati. L'equipaggio e i passeggeri del *Giulio S.* tornarono a bordo e, con l'assistenza e la scorta dei MAS 75 e 76 della Sezione di

Capri, Flottiglia del B.T. (Basso Tirreno), arrivarono tutti sani e salvi a terra. Nessun morto, nessun ferito. Tanto spavento e un grosso cero, il giorno dopo, alla madonna di Pompei.

La sera, a bordo dell'*UB 49*, emersione e ascolto radio. Tra i messaggi ricevuti c'è anche un “decifri da solo” per il comandante. Il testo è breve e secco: in seguito alla dichiarazione di guerra statunitense all'Austria-Ungheria avvenuta la scorsa settimana al termine di otto mesi di balletto



Una squadriglia di U-boote tedeschi fotografata nella base navale di Kiel nel 1914; in apertura, distintivo d'onore da petto per sommergibilisti della KuK Marine, la Marina da guerra austro-ungarica

diplomatico, e poiché l'UB 49 era in predicato di essere ceduto, sia pure a data da destinarsi, alla Marina asburgica come già i battelli gemelli UB 43 e 47, il Governo viennese ha ricordato a quello di Berlino che le norme della guerra di corsa devono essere rispettate a tutti i costi, "anche correndo dei rischi". Il cifrato è segreto, ma il battello è lungo appena 55 metri fuori tutto e i 35 uomini dell'equipaggio capiscono al volo. Il Santo Natale, trascorso in mare, fu così più sereno per tutti.

Dopo la guerra Von Mellenthin emigrò in Colombia. Si sposò laggiù con una compagna d'eccezione, donna Sofia, e mise in piedi una bella piantagione di caffè. Nel 1939, in vista della nuova guerra in Europa, tornò, con la moglie, in Germania per fare il proprio dovere. Si disse che riuscì a non farsi prendere dagli inglesi travestendosi da vescovo e viaggiando su una nave passeggeri italiana fermata per ben due volte dal blocco britannico. In una di quelle due occasioni, anzi, avrebbe impartito la propria benedizione al picchetto in divisa bianca giunto a bordo, coi fucili spianati, per l'ispezione.

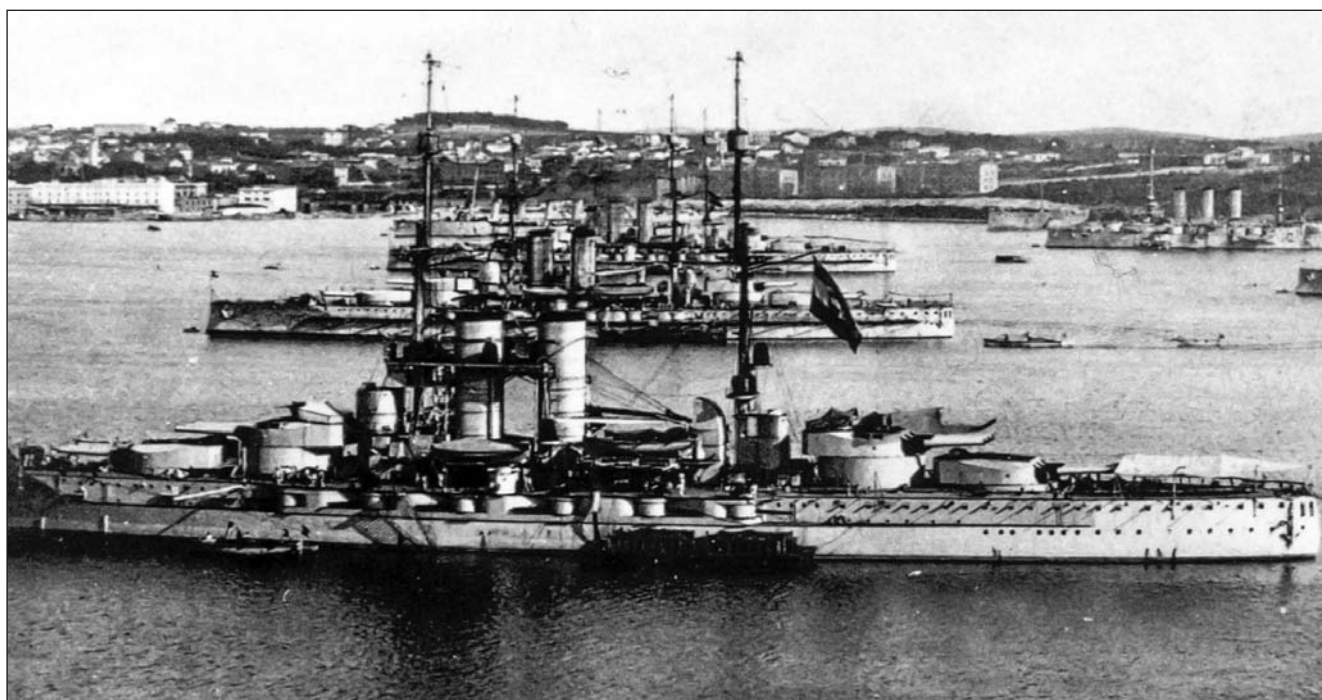
In realtà è una leggenda, visto che il 27 agosto 1939 aveva già preso servizio, ma è anche una conferma del carattere del personaggio e di quello che la gente, ancora ad anni di distanza, pensa di lui, facendone una versione marinaresca



La bandiera di combattimento della Kriegsmarine, la Marina imperiale tedesca

del barone di Münchhausen (quello, per intenderci, interpretato nel 1943 dal grande Hans Albers e ancora oggi imbattibile).

Alternò, negli anni successivi, non essendo più giovanissimo, il comando di alcune navi ausiliarie a una serie di incarichi a terra. In seguito si nascose, sempre insieme alla moglie, nei boschi della Pomerania, dopo l'attentato a Hitler del 20 luglio 1944, in quanto sospettato, a torto, di essere uno dei congiurati che avevano tramato contro il Führer. Il sospetto era giustificato dalla dichiarata fede cristiana del nostro, dalla sua fama guascona e critica verso il regime e da un appunto col suo nome trovato presso uno dei veri attentatori.



Dreadnoughts austro-ungariche fotografate nella base di Pula (Pola) all'inizio del conflitto



**Hans-Joachim
von Mellenthin**

FREGATTENKAPITÄN ZUR VERFÜGUNG

geb.: 25.03.1887 Schivelbein, Pommern
gest.: 12.06.1971 Kiel

Eintritt: 01.04.1906
a.D.: 31.07.1922
z.V.: 01.08.1939
a.D.: 31.12.1942

Pour le Mérite: 25.02.1918

Kapitänleutnant von Mellenthin bekam den Pour le Mérite für seinen Einsatz als Kommandant des U-Bootes „UB 49“ und seine großen Erfolge im Mittelmeer im Jahre 1917. Dazu schrieb Admiralstabschef v.Holtzendorf in seinem Verleihungsvorschlag:

„Hat in nur etwa 12monatiger Tätigkeit 40 Schiffe mit rund 170000 to. versenkt, darunter mindestens 11 Transporter. Abgesehen von dem Verlust an Schiffsraum bedeuten die im Golf von Genua vernichteten Dampfer für Italien einen empfindlichen Ausfall an Kriegsmaterial und damit eine erhebliche Schädigung der italienischen Angriffsmittel an der Piave-Front.“

Dienstränge:

30.09.1909 Leutnant zur See
19.09.1912 Oberleutnant zur See
13.07.1916 Kapitänleutnant
31.07.1922 char. Korvettenkapitän
27.08.1939 char. Fregattenkapitän
20.08.1940 Fregattenkapitän zur Verfügung

Un documento con le note biografiche del comandante Hans Joachim von Mellenthin

In realtà Von Mellenthin, proprio per la sua specchiata onestà, doveva essere tenuto accuratamente all'oscuro di tutto, così da poter utilizzare, a cose fatte e a cancelliere defunto, la sua fama senza macchia per indurre lo Stato Maggiore della *Kriegsmarine* ad allinearsi al

nuovo potere, il quale avrebbe dovuto insediarsi eliminando, di passaggio, i vertici delle SS, dopo l'attentato, sperando di riuscire, in un qualche modo, a salvare il paese *“proprio come avevano fatto gli italiani l'anno precedente lasciandoci Mit Hitler und Scheiße”*, ovvero con Hitler e nella m...

Dopo essere vissuto alla macchia, il nostro riuscì a sfuggire pure ai russi. Tornato in Sudamerica con la moglie ebbe un momento di scoramento, ma deve essere durato pochissimo, data l'energia di donna Sofia. *“Renovarse o morir”*, era il motto della signora, e ricominciarono da zero facendo di nuovo fortuna. Von Mellenthin restaurò, infine, nel 1970, pagando di tasca propria, l'imponente monumento di Moltentort, presso Kiel, dedicato ai 30.000 sommergibilisti tedeschi caduti nel corso delle due guerre mondiali pronunciando, in quell'occasione, un sintetico discorso in cui ringraziava l'Onnipotente per avergli salvato l'anima e l'onore, quel 18 dicembre 1917, assieme a quello di due generazioni di suoi camerati dell'arma subacquea. Morì l'anno successivo e la *Bundesmarine* gli dedicò, a ragione, onori solenni.

Se avesse comprato il sesto volume de *“La Marina italiana nella Grande Guerra”*, pubblicato nel 1939 dall'Ufficio Storico della Regia Marina, Von Mellenthin avrebbe letto, a pagina 516: *“Tra i particolari curiosi si può ricordare ... che un veliero italiano (Giulio S.), il 18 dicembre, perché carico di pietra pomice, non affondò per nulla”*. Una piccola storia nell'immensità del mare. ■



Una bella immagine della sala macchine di un U-boot tedesco in navigazione immersa, nei primi anni di guerra



Il momento del siluramento di un mercantile inglese immortalato dalla torretta dell'U-boot che ha cacciato la sua “preda”