

LA IANTD NEL MAR BALTICO SUI RESTI DEL BASTIMENTO
SIMBOLO DEL NAZIONALSOCIALISMO

Wilhelm Gustloff

abbiamo esplorato la nave di **HITLER**

Testo di FABIO RUBERTI - Foto di NICOLA BONINSEGNA,
MASSIMILIANO CANOSSA, MASSIMILIANO RANCAN

SILURATO IL 30 GENNAIO 1945 DAL SOTTOMARINO SOVIETICO S 13 MENTRE ERA CARICO ALL'INVEROSIMILE DI PROFUGHI, IL PIROSCAFO AFFONDÒ TRASCINANDO NEI FLUTTI CIRCA DIECIMILA PERSONE. FU LA PIÙ GRAVE TRAGEDIA DEL MARE DI TUTTI I TEMPI. DURANTE LA SCORSA ESTATE I SUBACQUEI ITALIANI HANNO LOCALIZZATO IL RELITTO A TRENTA MIGLIA DALLA COSTA POLACCA E NE HANNO DOCUMENTATO LO STATO. FRA LE MAGGIORI DIFFICOLTÀ, L'ACQUA TORBIDA, LE BASSISSIME TEMPERATURE, LE CORRENTI, IL VENTO E IL MARE SEMPRE MOSSO

Nero, sempre più nero, più scendo e più l'acqua diventa nera, la visibilità è quasi nulla. Porto il computer quasi a battere contro la maschera, ma non riesco a leggere niente. Dietro di me sento, sulla cima di discesa, Nicola che mi urta ripetutamente, probabilmente a sua volta urtato da Leonardo che lo segue. Eppure penso: "Se la guida polacca ha lanciato il segnale di immersione fattibile, la visibilità dovrebbe migliorare!". Infatti, a circa 25 metri percepisco un intensificarsi della corrente e la temperatura che scende bruscamente, è il termoclino: improvvisamente il nero scompare e si apre la visibilità, di circa venti metri, ma di una luminosità molto scarsa che dà all'ambiente, specialmente in controluce, un colore verde bottiglia molto intenso: riesco finalmente a vedere i dati del computer, che mi indica una temperatura di due gradi e mezzo!

Dopo pochi metri vedo i primi rottami, sono sul fondo a 50 metri, qui la corrente sembra avere una direzione diversa da quella che ho percepito al cambio del termoclino, sicuramente il contesto generale dell'immersione non è dei più confortevoli. Seguo la sagola lasciata dalla guida, i rottami si intensificano finché non giungo sulla fiancata della nave, in parte collassata verso il fondo, l'ambiente è surreale, alzo gli oc-

chi e poco distante intravedo la sagoma possente della poppa, distingo chiaramente la coperta e il ponte superiore. Nuoto verso di essa e mi rendo conto di essere soggetto a un certo disagio, quella vista, quella poppa che esce dall'oscurità per illuminarsi in un'atmosfera verde intenso è spettrale, mi appare come una gigantesca ara funebre, un cenotafio per diecimila esseri umani, li scomparsi.

Mi concentro sull'immersione e controllo i miei colleghi, Leonardo sta già filmando e Nicola sta cercando buone inquadrature, penso: "Speriamo che non si facciano prendere dall'emozione e realizzino un buon lavoro". Riconosco che è difficile, siamo i primi italiani sul luogo della più grande tragedia nella storia della navigazione e ho la sensazione che il posto e la situazione stiano influenzando emotivamente in qualche maniera su di noi.

Adesso vedo le luci dei fari della squadra di Massimiliano, sono sulla dritta della poppa, stanno filmando e fotografando ciò che resta del nome della nave. Mi avvicino, mentre l'altra squadra si sposta sul ponte di coperta, adesso tocca ai miei riprendere e fotografare, alla luce dei fari riesco a intravedere chiaramente le lettere gotiche del nome, sono arrugginite, ma chiaramente visibili: "Wilhelm Gustloff".

Preludio

Chi mai prima aveva sentito parlare della "Wilhelm Gustloff"? Chi mai prima sapeva che questa nave era stata la più grande tragedia del mare nella storia della navigazione? Io no, perlomeno fino a circa un anno fa, quando, durante una riunione dei membri della spedizione sulla "Santo Stefano" (SUB n. 220), vengo avvicinato in privata sede da Massimiliano, che a bruciapelo mi chiede: «Fabio, lo sai qual è la più grande tragedia del mare? Quella che ha fatto più vittime?». Preso alla sprovvista ci penso un po' e poi rispondo: «No, sinceramente no, penso, un po' come tutti, quella del "Titanic"». «No, - mi risponde Massimiliano, - è quella terrificante e tragica della "Wilhelm Gustloff", affondata nel Baltico alla fine della Seconda Guerra Mondiale».

Rispolvero un po' le mie conoscenze storiche di quel periodo e mi ricordo vagamente della vicenda della fuga dei tedeschi dai loro territori orientali, fra cui tutta una serie di navi affondate nel Baltico piene di profughi. Perciò rispondo con una serie di domande: «Forse è connessa con la fuga delle popolazioni tedesche dalla Prussia Orientale durante l'avanzata dell'Armata Rossa, nel gennaio del '45? Com'è che ne sei venuto a conoscenza? Sei sicuro di quello che dici?».

«Casualmente, dopo la spedizione sulla "Santo Stefano", - spiega Massimiliano, - mi sono appassionato alla storia della navigazione e, passando in libreria, ho visto un libro con in copertina una nave che affondava, l'ho comprato e ho visto questa storia. Ne ho parlato con un mio amico polacco che vive in Italia, anch'esso subacqueo, e lui mi ha detto che si tratta di un'immersione molto difficile in mezzo al Baltico, ma pare che abbia i contatti per poterci andare, sarebbe bello farci una spedizione».

«Che libro è? Quante vittime ci sono state?», rispondo interessato. «*Il passo del gambero*, di Günter Grass, pare ci siano state circa diecimila vittime!». «Diecimila? Ma è un numero enorme per una nave, il "Titanic" ne ebbe sì e no millecinquecento! Günter Grass è un autore che conosco di fama, mi sembra abbia avuto anche un Nobel per la letteratura. Certo, se è così come dici, la storia è molto interessante, varrebbe sicuramente la pena di tentare una spedizione, lasciami verificare, poi ne parliamo».



A lato, Wilhelm Gustloff e, sopra, il monumento eretto nella sua città natale. Sotto, l'assassino David Frankfurter.



In quella conversazione con Massimiliano venni per la prima volta a conoscenza della "Wilhelm Gustloff", poco dopo comprai il libro di Grass, premio Nobel per la letteratura nel 1999, *Il passo del gambero*, che in realtà è un romanzo incentrato sulla vicenda della Gustloff, il transatlantico di Hitler; ne rimasi colpito e cercai di documentarmi il più possibile.

Purtroppo quasi tutta la bibliografia è in lingua tedesca, che conosco superficialmente. Fortunatamente ho avuto l'aiuto di Carla, che è una buona germanista, e ho cercato di procurarmi le traduzioni in inglese, quando esistevano. In italiano non c'era quasi niente, oltre al romanzo di Grass, solo un capitolo nel libro storico *Tedeschi in fuga*, di Guido Knopp. Mi resi conto che in Italia questa storia era completamente sconosciuta e che essa rappresentava un paradigma degli odi e delle tragedie del secolo passato. Una storia torbida, come le acque che ne conservano il ricordo, una storia cupa, non solare e cavalleresca come quella della "Santo Stefano", una storia difficile da raccontare: infatti, tutto ha inizio nel 1936 con un omicidio.

Wilhelm Gustloff

Wilhelm Gustloff, il personaggio non la nave, era nato a Schwerin, nella regione del Meclemburgo, nella Germania del nord, il 30 gennaio 1895; problemi di ti- si lo avevano fatto trasferire nella città

dina climatica di Davos, in Svizzera, facendogli così evitare i macelli nelle trincee della Prima Guerra Mondiale. Con l'avvento del nazionalsocialismo era diventato "landesgruppenleiter" della Svizzera, cioè il responsabile del partito per quel paese, godeva di un rapporto di vicinanza al Führer grazie alla moglie Hedwig, che era stata la sua segretaria nel 1923, all'epoca del primo tentativo di Hitler di prendere il potere, che fallì sanguinosamente concludendosi con il suo arresto.

La direzione di Gustloff del Partito Nazionalsocialista in Svizzera era riuscita abilmente a far tollerare alle autorità elvetiche una sua politica decisamente razzista che gli aveva permesso, tra l'altro, di pubblicare ufficialmente nella confederazione un libello fortemente antisemita: *I Protocolli dei Savi Anziani di Sion*. Questa e altre azioni avevano esasperato lo studente ebreo di medicina David Frankfurter, di origine serba e residente a Berna. Individualmente, senza l'aiuto di alcuna orga-

A fianco, la Wilhelm Gustloff in allestimento nel bacino di Amburgo; sotto, nei cantieri Blohm&Voss all'inizio dei lavori; in basso, già dipinta color crema ma ancora senza nome.



nizzazione sionista o comunque anti nazista, progettò e realizzò l'omicidio del landesgruppenleiter. Infatti, il 4 febbraio 1936 si presentò a casa Gustloff come uno dei tanti questuanti che affollavano l'ufficio del potente politico. Ricevuto nello studio, attese l'entrata di Gustloff e, senza alzarsi dal divano dove sedeva, gli sparò quattro colpi di revolver, uccidendolo. Uscì indisturbato dalla casa, mentre la moglie Hedwig correva a soccorrere il marito, poco dopo si consegnò reo confesso alla polizia, fu processato e condannato a diciotto anni di reclusione. Scontò nove anni nel penitenziario di Sennhof a Coira (Chur), fino al 27 febbraio 1945, data in cui gli fu concessa la grazia, fu liberato il primo giu-



gno dello stesso anno e si stabilì in Israele, dove morì di vecchiaia nel 1982.

È importante per capire l'intera vicenda conoscere, perlomeno a grandi linee, i presupposti politici che portarono alla progettazione di una nave poi chiamata "Wilhelm Gustloff", cioè di una nave destinata al divertimento che, paradossalmente, ebbe il suo nome legato a un omicidio! Infatti, poco prima dell'assassinio di Davos, nel gennaio 1936, ai cantieri Blohm & Voss di Amburgo era stato affidato l'incarico di costruire una grande nave da crociera. Il committente era il gerarca nazista Robert Ley, capo del Fronte dei Lavoratori Tedeschi (Deutschen Arbeitsfront). Egli

necessitava per l'organizzazione nazista del tempo libero KdF (Kraft durch Freude), Forza attraverso la Gioia, formare una flotta da crociera da destinare allo svago dei lavoratori tedeschi senza alcuna differenza di classe. Insomma, il partito necessitava al più presto di una prima nave da crociera che desse al mondo l'immagine positiva di un socialismo nazionale e che offrisse anche agli strati più umili della popolazione tedesca forme di benessere mai immaginate prima; nella concezione originaria del progetto, la nave si sarebbe dovuta chiamare, ovviamente, Adolf Hitler. L'omicidio di Wilhelm Gustloff fece scalpore e inorridì tutta la Germania, la vittima fu eletta dal partito ad archetipo

della causa nazista, solenni funerali si svolsero nella città natale di Schwerin, nella quale fu eretto anche un monumento in suo onore. Quando, durante la cerimonia funebre, il Cancelliere del Reich si trovò seduto a fianco della vedova, sua vecchia

amica dei tempi difficili, prese l'immediata decisione di intitolare la futura nave da crociera della KdF non a se stesso ma al defunto marito della sua segretaria e martire della causa nazista. Ecco come la nave ebbe il nome della vittima di un omicidio che, per una nave da crociera destinata allo svago e al divertimento, non rappresentava certo un viatico ideale.

Alexandr Marinesco

È il momento di introdurre l'altro inquietante personaggio di questa storia sul quale aleggia un alone di mistero, infatti anche sul nome c'è una certa confusione: Marinesco o Marinescu? Oppure Marinesco? Il padre di Alexandr era rumeno, perciò è probabile che l'originale grafia del cognome fosse una delle ultime due forme: per comodità e per maggiore frequenza d'uso che ho rilevato nei vari documenti che lo interessano utilizzerò l'ultima.

Alexandr Marinesco, l'uomo che incrocerà il suo destino con quello della "Wilhelm Gustloff" nella notte del 30 gennaio 1945, affondandola nel Mar Baltico con il suo sottomarino S 13, nacque nel 1913, nel porto di Odessa sul Mar Nero, come si è detto, da padre rumeno e madre ucraina. Il padre, marinaio della flotta del Mar Nero, condannato a morte per ammutinamento, riuscì a fuggire prima della condanna, abbandonando la famiglia al suo destino. Alexandr crebbe nelle strade del quartiere multi-etnico del porto dove si mischiavano russi, ucraini, rumeni, greci, bulgari, turchi, ebrei, armeni e zingari: bestemmie e risse lo fecero presto diventare il capo della sua banda giovanile, i cui membri comunicavano tra loro con una lingua franca mista di russo, ucraino, yiddish e incisi delle altre varie lingue. Da adulto, fin da quando

era sottufficiale della marina mercantile, si sforzò di parlare un russo corretto, ma non gli riuscì mai depurarlo dalla maniera di parlare di quando era ragazzo, cosa che gli procurò molte prese in giro e frustrazioni nei suoi rapporti con colleghi e superiori.

Nel 1936, all'epoca dell'omicidio Gustloff, Alexandr si era già arruolato nella Marina da guerra sovietica e, convinto comunista, faceva parte dell'organizzazione giovanile del partito Komsomol; ad aumentare l'aura di mistero intorno a lui contribuiscono le sue poche fotografie dell'epoca, alcune delle quali sembrano mostrare persone differenti che però vengono indicate col suo nome. Dopo la scuola ufficiali, Marinesco aveva ottenuto la specializzazione di sommergibilista e fu imbarcato quale ufficiale di rotta sul sommergibile SC 306 Piksja: efficiente e ligio al dovere in servizio, in franchigia si trasformava in ubriaccone e assiduo frequentatore dei bordelli dell'angiporto, abitudine che gli costò vari richiami e punizioni per risse e ubriachezza molesta.

Circa due anni dopo fu trasferito dalla flotta del Mar Nero a quella del Baltico e gli fu assegnato il comando dell'M 96, un piccolo sommergibile da pattugliamento costiero di duecentocinquanta tonnellate e quarantacinque metri di lunghezza, l'equipaggio era di diciotto uomini ed era armato di soli due siluri. Comandante entusiasta del suo incarico, addestrava con intensità i suoi uomini, senza però fargli mancare niente, tanto da essere amato da questi ultimi come un fratello maggiore, la sua tattica di combattimento preferita era l'attacco con lancio di siluri in superficie e immersione rapida, tanto da ottenere nelle simulazioni il record di tutta la flotta del Mar Baltico con 19,5 secondi. Questa sua efficienza e l'abilità lo portarono presto al grado di capitano di terza classe e gli fu assegnato un sommergibile d'alto mare classe Stalinez, più grande e potente della sua vecchia unità: l'S 13.

La guerra era ormai in corso da tempo e la base era nel porto finlandese di Turku. Marinesco continuò ad addestrare il suo equipaggio al lancio di siluri in superficie secondo la tecnica detta a sciame, che prevedeva il lancio in serie di quattro siluri per volta. Il som-



In questa pagina alcune immagini di Alexandr Marinesco (a lato è l'ufficiale seduto) e una foto del sommergibile sovietico tipo M96.



mergibile però risultò avere vari problemi di ordine meccanico e a parte poche uscite, dovute anche soprattutto alla superiorità na-

vale tedesca in Mar Baltico, passò gran parte del suo tempo per riparazioni nella nave appoggio "Smonly". Il comandante Marinesco, sempre efficiente e ligio al dovere in servizio, amato dai suoi uomini, fuori servizio continuava però ad essere un ubriaccone, assiduo frequentatore di bordelli, così fino al 3 gennaio 1945, quando la polizia militare lo prelevò sbronzo dal letto dell'occasionale amica finlandese; la grande offensiva invernale dell'Armata Rossa era iniziata e lui rischiava di essere in ritardo al suo appuntamento con la "Wilhelm Gustloff".

Intermezzo

Dopo uno studio generale di tutta la documentazione che ero riuscito a raccogliere, contatto Massimiliano e gli espongo le mie perplessità: una storia difficile da raccontare, una spedizione da effettuare nel mezzo di un mare, il Baltico, freddo e impegnativo per dei "mediterranei" come noi, a più di millecinquecento chilometri da casa. Certo, la cosa mi attraeva, ma bisognava fare un analitico piano di fattibi-

lità, nonché di corretta diffusione a posteriori della spedizione. Una accurata ricerca aveva evidenziato che non c'erano mai state spedizioni italiane su quel relitto, solo alcune di tedeschi, polacchi e cecoslovacchi e una sola angloamericana, e questo rendeva, ovviamente, la faccenda appetibile. Altro punto importante a favore della spedizione era il pesante ruolo di più grande tragedia della navigazione, che rendeva questo relitto una meta sicuramente interessante da esplorare. La mia prudenza viene bilanciata da un forte ottimismo di Massimiliano, forse dovuto all'entusiasmo frutto della sua più giovane età; rimaniamo comunque d'accordo che mentre io avrei studiato la fattibilità generale, lui sarebbe andato avanti con i suoi contatti polacchi e avrebbe pianificato un addestramento invernale nel Lago di Garda, finalizzato soprattutto alle riprese e alla fotografia in ambienti freddi e con scarsa visibilità.

La storia tragica e affascinante, l'importanza mondiale di questo relitto e la quasi totale ignoranza, nel nostro Paese, di quei fatti terribili, mi inducono a rompere gli indugi e ad accordare a Massimiliano la mia partecipazione organiz-

I subacquei esplorano lo spezzone di poppa del ponte sole della Wilhelm Gustloff.

zando una spedizione ufficiale della lantd sulla "Wilhelm Gustloff". Mentre procedo nello studio e nell'approfondimento della storia, la cosa che più mi incuriosisce e mi stimola è proprio l'ignoranza, o meglio l'oblio, che circonda il fatto. Esso mi appare ancora più strano se confrontato con la grande diffusione della conoscenza di una tragedia come quella del "Titanic", che è stata percepita dall'immaginario collettivo come la più grande tragedia del mare, mentre, al confronto, quella della "Gustloff", che ha avuto un numero di vittime quasi dieci volte superiore, è totalmente sconosciuta. Se nella storia cinematografica, infatti, si contano perlomeno tre film sulla vicenda del "Titanic", tutti doppiati in italiano, fra cui il recente kolossal di Hollywood, per la "Gustloff" esiste solo un vecchio film in tedesco del 1958, intitolato *La notte di Gotenhafen (Nacht fiel über Gotenhafen)*, tra l'altro pare non molto conosciuto neanche in Germania.

Di comune accordo decidiamo che i training facility lantd ammessi al progetto di spedizione sono solo due: Nautica Mare di Verona, incaricato dell'organizzazione, e Acquamarina di Marina di Pisa, quale responsabile operativo e di supporto logistico. Massimiliano porta avanti i suoi contatti in Polonia per ottenere tutte le necessarie informa-

zioni a riguardo della imbarcazione che ci avrebbe portati sul posto delle immersioni, delle ricariche gas, dell'alloggio e di eventuali permessi; io contatto immediatamente Lamar Hires, titolare della Dive Rite, per ottenere un supporto di materiali subacquei inerenti ad affrontare un ambiente particolare, sia di quelli riguardanti l'isolamento termico necessario per quelle acque, come mute stagne, sottomuta, guanti stagni, cateteri per mute stagne, sia di quelli per l'illuminazione necessaria per l'esplorazione e la ripresa video, come illuminatori, parabole, bracci e snodi per illuminatori, torce, eccetera; Lamar, come al solito, acconsente entusiasta assicurandomi che mi fornirà ciò che riterrò opportuno, si riserva solo una risposta dell'ultimo minuto per quanto riguarda i mezzi di propulsione subacquea Arrow, in quanto non sono ancora a punto e la produzione è in ritardo. L'organizzazione materiale della spedizione ha perciò inizio dopo la passata edizione dell'Eudi, a Genova. Fissiamo la data di massima per la prima metà di luglio, ovviamente fra mille incognite, soprattutto a riguardo della organizzazione operativa e logistica che avremmo potuto trovare sul posto; pertanto, dopo vari scambi di opinione, decidiamo di effettuare una ricognizione in Polonia da svolgersi all'inizio di giugno.



La nave e le crociere

La costruzione della nave che avrebbe dovuto cancellare tutte le differenze di censo proseguì spedita fino al 5 maggio 1937, giorno del suo varo: il treno speciale di Hitler entrò nella stazione di Dammtor quella mattina alle dieci in punto, tutta Amburgo era in festa con migliaia di persone in strada che attendevano il passaggio del Führer, tutte le navi in porto issarono il gran pavese, incluso quelle straniere, sotto il palco si accalcavano gli operai e tutte le maestranze che avevano contribuito alla costruzione della nave.

Sul palco delle autorità Hitler incontrò per prima la vedova, che salutò affettuosamente e che sarebbe stata la madrina della cerimonia; le più importanti autorità erano il gerarca Robert Ley, il direttore del cantiere e consigliere di stato Blohm, il gauleiter di Amburgo Kaufmann e il comandante della Marina da guerra ammiraglio Raeder. Dopo i discorsi di rito la vedova concluse la cerimonia con la frase: «lo ti battezzo col nome di Wilhelm Gustloff». Mentre la bottiglia si infrangeva contro la prua della nave furono intonati i due inni del Reich (prima quello nazionale Deutschland Über Alles, poi quello del partito Die Fahne Hoch) e la nave scivolò lentamente nel bacino fra il giubilo della folla.

Meno di un anno dopo, il 15 marzo del 1938, la nave da crociera della KdF era completata e si apprestava a fare il viaggio di prova a pieno carico per due giorni, al quale furono invitati, con le loro famiglie, gli operai e gli impiegati della Blohm & Voss, quale gratifica all'impegno ed efficienza profusa nella costruzione. Nove giorni dopo, il 24 marzo, ebbe luogo il vero e proprio viaggio inaugurale di tre giorni nel Mare del Nord, per il quale fu privilegiata la partecipazione di austriaci, che da lì a poco avrebbero votato per l'annessione alla Germania; infatti ne furono scelti ben mille che si imbarcarono assieme a trecento ragazze della Bund Deutscher Madel, l'organizzazione delle adolescenti del partito, e più di cento giornalisti pronti a incensare l'avvenimento.

La "Nave bianca", come ormai tutti la chiamavano, fu presentata su tutti i giornali dell'epoca come "la nave dei sogni" dei lavoratori tedeschi: disponeva di una piscina coperta, sette bar o mescite, come il regime le chiamò per evitare parole angloamericane, locali da ballo, un



Sopra, un acquarello di Paul Schmidt della Kdl Wilhelm Gustloff. A fianco, una delle rarissime immagini a colori della nave.



giardino d'inverno, una sala per la musica, un salone per fumatori, la sala del folklore, la sala Germania, cinematografo e molto altro; in ogni sala campeggiava il ritratto del Führer e in alcune anche quello più piccolo di Robert Ley. Il ponte sole e i due ponti di passeggiata consentivano a tutti i passeggeri una vista sul mare. Il ponte inferiore era particolarmente apprezzato durante le crociere nei fiordi norvegesi in quanto poteva essere utilizzato anche nei giorni più freddi perché era schermato e protetto da una vetrata infrangibile di centosessanta metri, caratteristica che, come vedremo, risulterà fatale per molti la notte dell'affondamento. Tutte le cabine erano esterne ed erano arredate in modo identico, in uno stile che oggi definiremmo nazionalpopolare, fatta eccezione per la grande Führerkabine, riservata ad Adolf Hitler, che tuttavia non se ne servì mai. Il messaggio, neanche tanto implicito, che tutti gli articoli giornalistici usciti in seguito al viaggio inaugurale trasmettevano, così come il film pubblicitario *Nave senza classi*, era che questo transatlantico nazionalsocialista rappresentava la migliore forma di socialismo realizzabile. Infatti un tour di cinque giorni nei fiordi norvegesi costava quaranta marchi di allora, portati poi a un massimo di quarantacinque poco dopo: un lusso che qualsiasi cittadino medio, operaio o

impiegato che fosse, poteva permettersi. In quale altra nazione avrebbe potuto ottenere ciò?

Prezzi ridotti erano praticati per i giovani appartenenti alle organizzazioni del partito che potevano alloggiare in un apposito ostello della gioventù, locato nel ponte inferiore E, al quale era associata una palestra per le attività fisiche e la famosa piscina coperta sopra citata, che si rivelerà fatale, la notte dell'affondamento, per le giovani ausiliarie della marina lì alloggiate.

Durante il suo primo viaggio, nel pomeriggio del 3 aprile 1938, la "Wilhelm Gustloff" fu partecipe del salvataggio dell'equipaggio della carboniera inglese "Pegaway". Il comandante Carl Lübbecke condusse l'operazione con perizia e coraggio. Il primo reale impiego della na-



Il 5 maggio 1937 la Wilhelm Gustloff viene varata alla presenza di Adolf Hitler, accolto dal direttore del cantiere Rudolf Blohm (foto a fianco).



ve fu indirizzato più a fini politici ed espansionistici del Reich che allo svago della sua popolazione, infatti il 10 febbraio dello stesso anno essa fu adibita, presso la foce del Tamigi, quale seggio elettorale per permettere ai tedeschi e agli austriaci residenti nel Regno Unito di esprimere il loro voto a favore, o meno, dell'unione dell'Austria alla Germania; naturalmente il 99,9 per cento votò per l'annessione. La prima vera crociera di quattordici giorni iniziò il 20 aprile in coincidenza del compleanno del Führer. Durante il viaggio verso Madeira morì d'infarto il comandante Lübbecke, perciò a Lisbona assunse temporaneamente il comando il capitano Friedrich Petersen, che portò a compimento la crociera, e questo non

fu certo un segnale incoraggiante per il futuro destino della nave. Una volta in patria iniziarono le crociere estive nei fiordi norvegesi e il comando fu dato al capitano Heinrich Bertram: in totale furono undici le crociere, ciascuna della durata di cinque giorni, che, grazie alla grande richiesta, registrarono rapidamente il tutto esaurito, tanto da venire incluse nel pro-



gramma croceristico KdF anche per l'anno successivo: il 1939! Durante l'inverno del '38, Genova diventò il porto



Il 20 aprile 1938, giorno del compleanno di Hitler, la nave parte da Amburgo alla volta di Madeira, nelle Azzorre. Sotto, il ponte A con le bitte come è apparso ai sub.



d'imbarco per le crociere invernali della "Gustloff", che lasciò Amburgo il 12 ottobre per giungere a Genova il 31 e prepararsi a offrire "viaggi di sogno" nel Mediterraneo con scali a Napoli, Palermo, Tripoli, che allora era colonia italiana, e infine a Venezia.

I croceristi, scelti con cura, viaggiavano di notte in treno; giunti la mattina seguente a Genova si imbarcavano e iniziavano il viaggio che, per un cittadino medio tedesco dell'epoca, doveva sembrare veramente un sogno, infatti, sempre più spesso ne usufruivano alti personaggi del partito, della finanza e dell'industria, cosa che poneva in una luce ambigua l'interclassismo della nave. Uno dei personaggi più in vista dell'epoca che fu invitato a bordo della "Wilhelm Gustloff" fu il professor Porsche, inventore della vettura KdF che in seguito diventerà la famosa Volkswagen, nonché fondatore, nel dopoguerra, della omonima casa di autovetture sportive. A differenza delle crociere in Norvegia, i passeggeri potevano scendere a terra e godere di una certa libertà di movimento in quanto si trovavano nel territorio di una nazione amica governata da un regime ideologicamente affine. L'ultimo scalo era Venezia, dove sbarcavano per riprendere il treno che li avrebbe riportati in patria.

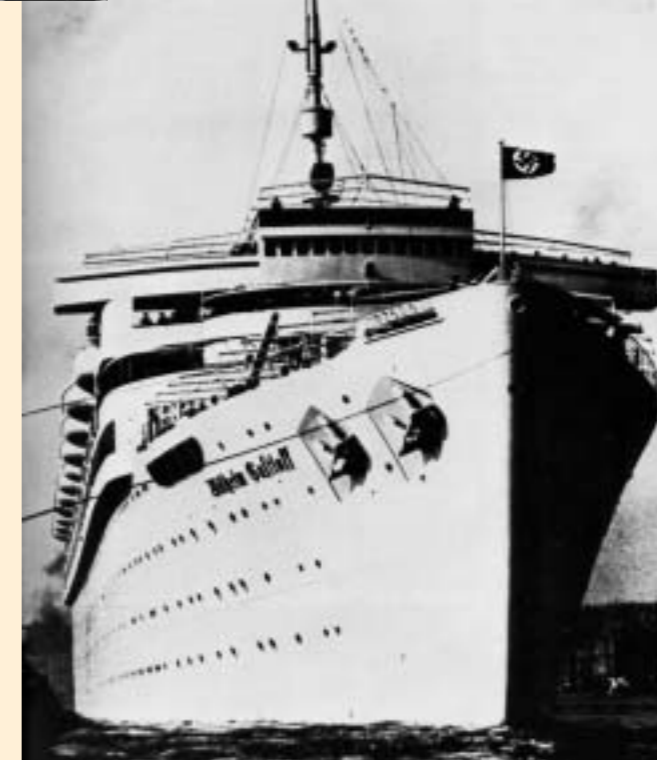


Dall'alto in basso e da sinistra a destra: la sala musica del ponte passeggiata inferiore, una delle sale da pranzo del ponte A, la sala prodiera con il ritratto di Robert Ley sullo sfondo, la sala dei costumi tradizionali tedeschi e il ponte di comando. Sotto, la scala di accesso dalla coperta di poppa al ponte passeggiata.



La piscina coperta della Wilhelm Gustloff (sopra e a fianco con alcuni bagnanti) era situata sul ponte E.

Il ponte passeggiata superiore con le scialuppe di salvataggio e, sotto, Hitler sul ponte passeggiata inferiore protetto da una vetrata infrangibile.



La nave mentre naviga nei fiordi norvegesi e, qui a lato, all'ancora nel porto di Genova.



Per intrattenere i passeggeri si organizzavano giochi vari: a fianco, la corsa coi sacchi. Sotto, il rimpatrio della Legione Condor.





Cadetti sommergebilisti sul ponte della Gustloff, la sala operatoria e la banda verde che indicava le navi ospedale.



Neufahrwasser a imbarcare le centinaia di soldati polacchi feriti nell'eroica resistenza del Westerplatte, assieme a poche decine di feriti tedeschi. In seguito servi

come nave ospedale per le truppe impegnate nell'invasione della Norvegia e, poco dopo un anno in tale veste, fu inviata al porto di Gotenhafen per essere disarmata quale ospedale e assemblata a nave caserma atta a ospitare gli allievi sommergebilisti della Seconda Divisione Sommergebilisti, al comando del capitano di corvetta Wilhelm Zahn. La nave, ridipinta in color grigio marina, fu ancorata di fronte alla stazione marittima del porto di Gotenhafen - Oxhoeft, l'attuale porto polacco di Gdynia; lì rimase fino al giorno fatale: il 30 gennaio 1945.

La ricognizione

Il 4 giugno incontro Massimiliano all'aeroporto di Danzica, come programmato siamo qui per verificare di persona le condizioni logistiche e operative sul posto e abbiamo a disposizione quattro giorni. I contatti di Massimiliano si offrono da guida durante la nostra permanenza in Polonia. Il primo impatto, già alla frontiera dell'aeroporto, è quello di un paese che, anche se già accettato nella comunità europea, risente ancora delle influenze e della militarizzazione di oltre cinquanta anni di regime comunista, infatti il controllo di non più di una trentina di passeggeri, tutti provenienti dalla CE, prende abbondantemente più di un'ora!

Dopo aver girato varie località balneari del Baltico, vicine al luogo dell'affondamento della "Gustloff", alla ricerca di un'abitazione privata da affittare per il nostro periodo di permanenza, senza trovarne nessuna che risultasse soddisfacente per le nostre esigenze, decidiamo di alloggiare la spedizione in un buon albergo (l'unico) nei pressi della città di Wladyslawowo. Il locale porto di pescherecci è lontano circa trenta miglia dal luogo dell'affondamento della "Gustloff", non è la località più vicina, ma l'unica che permette una buona me-

diatazione tra distanza nautica dal relitto, comodità d'imbarco e logistica della spedizione. Un locale istruttore Iantd, dotato di un buon sistema di miscelazione, ci garantisce che provvederà alla ricarica durante le ore notturne tra una nostra giornata in mare e l'altra; incrociamo le dita e proseguiamo con la nostra ricognizione. Ispezioniamo quattro imbarcazioni che potrebbero fare al caso nostro, riservandoci di comunicare l'impegno e l'acconto immediatamente al nostro rientro. Con quella che ci dà più affidabilità decidiamo di fare un'immersione di ambientamento in uno dei vari relitti della baia di Hela. Si immerge solo Massimiliano, in quanto io ho un brutto raffreddore: visibilità scarsa con molta sospensione, temperatura di 4,5°. La guida però ci assicura che a luglio e in mare aperto ci sarà più visibilità, ma con acqua più fredda! Le premesse non sono di certo incoraggianti.

Molto tempo lo passiamo con varie autorità locali per capire la burocrazia che ruota intorno alla "Gustloff": il relitto si trova in acque internazionali, perciò libero da vincoli di specifiche leggi nazionali, acque tutelate però dalla Polonia quali zone d'interesse per la pesca del merluzzo, in poche parole per loro è necessario solo un permesso di pesca e ancoraggio che ci affrettiamo a far richiedere ai nostri contatti polacchi. Una precedente autorizzazione, diciamo così di carattere morale, l'a-

Ruberti, capospedizione, valuta il meteo con Balzi; le attrezzature; il porto di Gotenhafen e lo squarcio sulla fiancata destra.



poter giungere con le macchine fino a una sala, adiacente alle camere, da utilizzare come magazzino, oltre a una sala briefing dotata di tutti i supporti audiovisivi necessari, e senza che questo incida ulteriormente sui costi convenuti per le camere. Incuriositi chiediamo spiegazioni e ci viene detto che tre mesi prima aveva offerto la stessa ospitalità a un'altra spedizione, però di americani, che avevano lo stesso obiettivo. Massimiliano e io abbiamo un momento di mancamento e incominciamo a chiedere maggiori dettagli sulla cosa: la spedizione era del National Geographic e guidata addirittura da Robert Ballard! La notizia ci sconvolge un po', ma soprattutto sconvolge i nostri piani, siamo tentati di buttare tutto all'aria, poi, ragionando con freddezza, ci rendiamo conto innanzitutto di essere estremamente lusingati dal fatto che la nostra



Al termine delle dieci crociere invernali nel Mediterraneo, a metà marzo del '39 la "Gustloff" lascia Genova per fare ritorno ad Amburgo, dove giunge il 24 dello stesso mese. A seguito di un breve periodo di riposo avrebbe dovuto riprendere le crociere prima-



verili alle Azzorre, ma la prima, che doveva iniziare il 15 maggio, fu cancellata. Il comandante ricevette l'ordine di sbarcare tutto il personale di servizio femminile fino al 31 dello stesso mese e di mettersi in mare senza passeggeri, dove, al largo, avrebbe dovuto aprire una busta chiusa contenente ulteriori ordini di natura riservata. Letti gli ordini, la nave si diresse nel porto spagnolo di Vigo: la sanguinosa Guerra Civile Spagnola era terminata, la "Gustloff" doveva contribuire al rimpatrio delle truppe tedesche arruolate nella Legione Condor che aveva combattuto a fianco dei falangisti del generale Franco. Infatti le fu assegnato l'incarico di imbarcare l'88° Reggimento Antiaereo della Luftwaffe con il quale rientrò ad Amburgo il 24 maggio, accolta dal feldmaresciallo della Luftwaffe Herman Göring e da una popolazione festante. La Gustloff era stata usata, per la prima volta, nel suo ruolo alternativo per la quale era stata costruita: quello di trasporto truppe. Ormai era estate ed era di nuovo tempo di crociere nei fiordi norvegesi: ne furono svolte sei con a bordo, in prevalenza, operai e impiegati della Ruhr, di Berlino, Hannover e Brema, oltre a piccoli gruppi di tedeschi residenti all'estero. Il programma era sempre lo stesso: la nave entrava nel Byfjord concedendo ai croceristi una vista sulla città di Bergen, poi proseguiva per l'Hardan-

gerfjord e infine, fino a luglio, si poteva osservare la magia del sole a mezzanotte. Per due settimane le crociere furono interrotte da una manifestazione di gare ginniche a Stoccolma, durante le quali la nave diventò l'alloggio galleggiante di oltre mille ginnasti tedeschi che vi parteciparono.

Durante l'ultima crociera, nella notte del 24 agosto 1939 al comandante Bertram venne recapitato un radiomessaggio il cui testo, una volta decifrato, lo invitava ad aprire una lettera sigillata che si trovava nella sua cabina, la lettera conteneva l'ordine di rientro immediato. Quattro giorni dopo l'arrivo, il 1 settembre 1939, i cannoni dell'incrociatore tedesco "Schleswig - Holstein", in visita a Danzica, aprirono il fuoco contro le postazioni polacche sul Westerplatte: era iniziata la Seconda Guerra Mondiale.

La "Wilhelm Gustloff" passò allora sotto il comando della Marina Militare che la trasformò immediatamente in nave ospedale (lazarettenschiff), con una disponibilità di cinquecento letti e una attrezzatissima sala operatoria. Parte dell'equipaggio fu sbarcato per essere sostituito con personale sanitario. Secondo gli accordi internazionali, una striscia verde che correva lungo tutto lo scafo e croci rosse su entrambi i lati del fumaiolo conferirono un nuovo aspetto alla nave. Il primo viaggio in tale veste fu proprio per andare al porto di Danzica -

con un eventuale documentario. Decidiamo perciò di andare avanti. Prima della partenza ci concediamo una breve visita a Danzica e a Gdynia, visitando con rispetto la banchina di fronte alla vecchia stazione marittima di Oxhoeft, dove era ancorata la "Gustloff". Sul volo trovo una copia dell'edizione internazionale dell'Herald Tribune e la leggo, sono interessato a un articolo sulle commemorazioni del sessantesimo anniversario dello sbarco in Normandia, avvenute il giorno precedente, e ho una sorpresa: si parla anche della "Gustloff"!

Leggo avidamente l'articolo e mi rendo conto che questa nave porta con sé importanti coinvolgimenti politici e storici da quasi settant'anni: infatti, il giornalista spiegava che, per la prima volta, il cancelliere tedesco Schroeder aveva presenziato alla cerimonia commemorativa dello sbarco e in quella sede erano stati sviluppati stretti contatti con il presidente americano Bush nel tentativo di quest'ultimo di svincolare la Germania dalla politica avversa agli Usa della Francia di Mitterand. Tra le condizioni discusse pare che ci fosse il supporto degli Usa alla richiesta di un seggio Onu per la Germania, nonché la considerazione statunitense per i danni, quanto meno morali, subiti dall'esodo di oltre tre milioni di tedeschi dai territori orientali della Germania, ivi compresa una riabilitazione dei tedeschi in generale, vittime anch'essi della violenza della guerra. Preventivi accordi pare fossero stati presi anche con il governo israeliano affinché non ostacolasse questa operazione di riabilitazione morale a favore della Germania che sarebbe potuta tornare comoda anche per la pacificazione dei territori palestinesi. In questo contesto venivano citate la "Gustloff" e le altre navi affondate dai sovietici piene di profughi civili tedeschi. A questo punto ho correlato al gioco politico internazionale in atto anche il tempestivo interessamento del National Geographic alla storia della "Gustloff", vista la notoria vicinanza di questa grande organizzazione scientifica alla amministrazione governativa federale statunitense. Se mai ci fosse stato qualche dubbio residuo a portare avanti il progetto, questa notorietà internazionale che il relitto dalla "Wilhelm Gustloff" stava assumendo lo aveva definitivamente fugato. La spedizione sarebbe avvenuta dal 4 al 14 luglio!

Il crepuscolo e la tragedia

La grande offensiva invernale dell'Armata Rossa che avrebbe dato la spallata finale al Terzo Reich era iniziata, per la prima volta le truppe sovietiche si trovavano sui territori della Prussia orientale; assetate di vendetta per ciò che i nazisti avevano commesso contro la loro popolazione, compiono crimini altrettanto spietati e brutali contro i civili tedeschi, tanto che una enorme massa di popolazione si mosse terrorizzata verso ovest in cerca di salvezza. Si stavano muovendo oltre tre milioni di persone, l'ammiraglio Karl Dönitz organizzò perciò l'Operazione Hannibal per l'evacuazione di tutti i civili minacciati dall'Armata Rossa, tutte le navi a disposizione, sia militari che civili, furono comandate per questa operazione e fra di esse c'era anche la "Wilhelm Gustloff". La grande offensiva era iniziata, ma ancora il 2 gennaio del '45 Marinesco non si trovava; quel giorno il sommergibile S 13 sarebbe dovuto partire, ma il suo comandante era introvabile. Il commissario del popolo già aveva aperto un'inchiesta per diserzione e spionaggio, la polizia militare riuscì finalmente a rintracciarlo il giorno dopo, ubriaco nel letto di una prostituta finlandese. Per sette giorni ci fu un tira e molla tra detrattori e sostenitori di Marinesco, tanto che tutto l'equipaggio rasentò l'ammutinamento, rifiutandosi di prendere il

mare con un comandante diverso da colui che così bene li aveva addestrati. Alla fine, l'11 gennaio l'S 13 lasciò Turku al comando di Marinesco con i suoi quattro siluri pronti al lancio chiamati: "Alla Madrepatria" il primo, "Per Stalin" il secondo, il terzo "Per il popolo sovietico" e l'ultimo "Per Leningrado". Fino quasi alla fine di gennaio il sottomarino pattugliò senza esito le coste



della Prussia Orientale tra i porti di Memel e Pillau, poi il 29, senza ordini superiori, si spostò verso la penisola di Hela, all'uscita della Baia di Danzica, in cerca di prede.

Sopra, l'imbarco dei profughi sul ponte passeggiata. Qui, la fiancata destra della poppa.



In queste foto, alcuni momenti dell'imbarco dei profughi e delle derrate alimentari nel porto di Gotenhafen-Oxhoeft.



Il 25 gennaio la "Gustloff" incominciò a imbarcare i profughi, la stazione marittima e la banchina di fronte alla nave erano affollate da una moltitudine di disperati, che comunque mantenne una certa calma fino al 29, in quanto l'imbarco avvenne in forma ordinata con la meticolosa registrazione dei nomi e la consegna di un biglietto. Nel pomeriggio si sparse però la notizia che il giorno seguente la nave sarebbe salpata e la folla, in panico, prese il sopravvento sull'equipaggio salendo disordinatamente sulla nave. L'ultimo numero registrato sulle liste d'imbarco dei profughi fu il 7.956. Oltre a loro c'erano più di mille uomini di equipaggio e circa quattrocento giovani ausiliarie della Marina Militare addette al sostegno dei civili. Perciò per oltre venti ore prima della partenza sulla nave continuarono a salire profughi senza alcun ordine e controllo. Il vertice di comando a bordo non era chiaro, infatti al comandante civile, il sessantottenne Petersen, era affiancato il capitano di corvetta Wilhelm Zahn e fra i due le vedute erano spesso divergenti. Il problema principale era la rotta da seguire: Petersen voleva seguire la "via obbligatoria 58": aggirando a largo lo Stolpe - Bank, evitava i campi mi-

La Wilhelm Gustloff

Tipo: motonave passeggeri;
Cantiere: Blohm & Voss, Amburgo;
Varo: 5 maggio 1937;
Entrata in servizio: 15 marzo 1938;
Tonnellaggio: 19.350 tonnellate;
Tonnellaggio metrico: 25.484 Brt;
Lunghezza: 208,50 metri;
Larghezza: 23,59 metri;
Pescaggio: 6,50 metri;
Motori: 4 Man, 2 tempi, 8 cilindri, 2 assi, 2 eliche;
Potenza: 9.500 Hp effettivi;
Velocità: 15,5 nodi;
Autonomia: 12.000 miglia a 15 nodi (usando 1.580 tonnellate di olio);
Passeggeri: 1.465;
Proprietà: Deutschen Arbeitsfront, Amburgo.

nati, ma esponeva la nave alla minaccia dei sommergibili nemici; Zahn invece premeva per la rotta costiera, che avrebbe eliminato il pericolo dei sommergibili, sia grazie ai campi minati sia al basso fondale che non superava i 30 metri; inoltre, in caso di un urto accidentale contro una mina sarebbero stati più facili sia le operazioni di soccorso esterne sia il raggiungimento della costa con i propri mezzi di salvataggio. Petersen ebbe la meglio e fu deciso di seguire la "via obbligatoria 58".



ne affinché la "Gustloff", al buio, non fosse speronata dai dragamine. Occultato nella penombra e dalla forte tempesta di neve, incrociava nei pressi l'S 13. Il primo ufficiale di guardia in torretta avvistò immediatamente quelle luci che sicuramente non erano della costa. Informato repentinamente dell'av-

Alle 13 del 30 gennaio 1945 il personale di terra staccò le gomme ghiacciate della "Gustloff", erano ormai quasi cinque anni che la nave non prendeva più il mare aperto, la zona era investita da una tempesta di neve e grandine con una temperatura esterna di diciotto gradi sotto lo zero. Poco dopo i rimorchiatori dovettero fermarsi, la "Revel", una piccola nave piena di profughi congelati, si era accostata senza ordine alla "Gustloff" nel tentativo di far salire i superstiti; furono calati gli scalandroni e altre centinaia di persone salirono faticosamente a bordo. Alle 13,30 finalmente la nave lasciava il bacino del porto di Gotenhafen - Oxhoeft per quello che sarebbe stato il suo ultimo tragico viaggio, scortata dalla piccola torpediniera "Loewe". Doppiato il promontorio della penisola di Hela, verso le 18 avvenne l'errore fatale a causa di un falso allarme dovuto a un pericolo di collisione con alcuni dragamine che si presupponeva viaggiassero in direzione opposta. Sul ponte di comando, dopo una discussione concitata e varie divergenze, fu deciso di accendere per qualche minuto le luci di posizio-

vistamento, Marinesco sali in coperta, la presenza della nave fu confermata dal radarista che senti chiaramente il movimento rotatorio di due grosse eliche; poco dopo il maltempo si calmò un poco e dal sommergibile si intravide una grossa nave che fu valutata come un trasporto truppe di perlomeno ventimila tonnellate. Marinesco decise di seguirla per studiare meglio il piano d'attacco. Il fondale era molto basso per la sicurezza di fuga di un sommergibile dopo l'attacco, infatti superava di poco i 50 metri, insufficienti per sfuggire alla caccia delle navi scorta, decise perciò di passare dietro la nave e di effettuare l'attacco con lancio di siluri in superficie, provenendo da terra per poi sfilare sotto la nave e allontanarsi. Negli stessi attimi in cui Marinesco si preparava all'attacco, sulla "Gustloff" gli altoparlanti stavano trasmettendo l'ultimo discorso del Führer che commemorava il dodicesimo anniversario della presa del potere, avvenuta il 30 gennaio 1933; lo stesso giorno, cinquanta anni prima, il 30 gennaio 1895, era nato Wilhelm Gustloff!

Alle 20.45, quando la nave era ormai nei pressi dello Stolpe - Bank, l'S 13 concluse la sua manovra di aggiramento, ora il sommergibile seguiva, fra la motonave e la costa, una rotta parallela a quella della "Gustloff", a circa un miglio dalla grande nave. Marinesco ordinò di armare i quattro siluri, verso le 21.05 il sommergibile fece rotta contro la nave e si avvicinò fino a circa settecento metri dal bersaglio. Erano le 21.15 esatte, ora di Berlino, quando "Alla Madrepatria" colpì la prua della nave, molto al di sotto della linea di galleggiamento, dove c'erano gli alloggiamenti dell'equipaggio. Tutti gli uomini non di servizio morirono o per l'esplosione o per annegamento a causa della chiusura delle paratie stagne, e questo causò ulteriori problemi nelle fasi di abbandono della nave. "Per Stalin" rimase bloccato nel tubo e si dovette disinnescare in tutta fretta, "Per il popolo sovietico" esplose invece sotto la piscina del ponte E, dove erano alloggiati tutte le ausiliarie fuori servizio: l'esplosione e le piastrelle di rivestimento della piscina uccisero immediatamente tutte le ragazze.

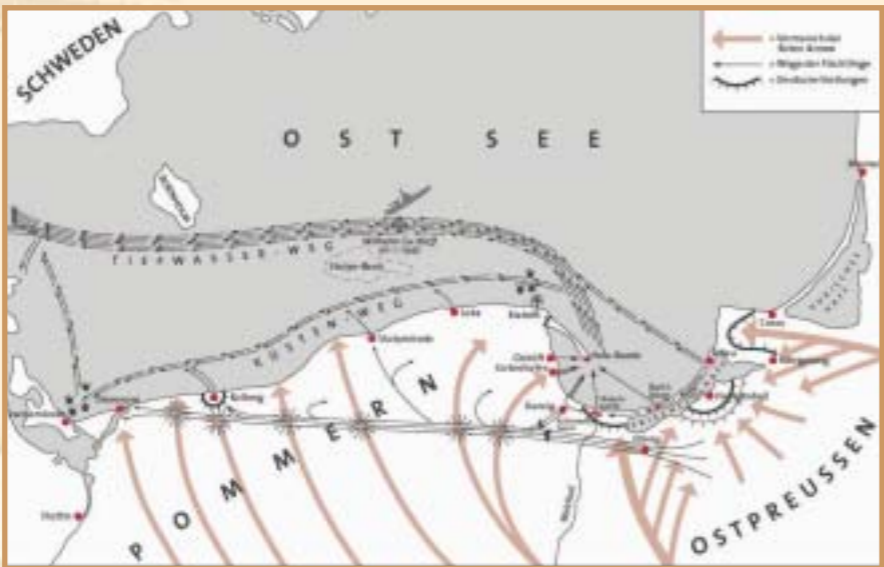
Nonostante i due colpi ricevuti, la nave, se pur leggermente inclinata, mantenne la rotta e un buon galleggiamento. "Per Leningrado" colpì lo scafo nei pressi della sala macchine, causò i dan-



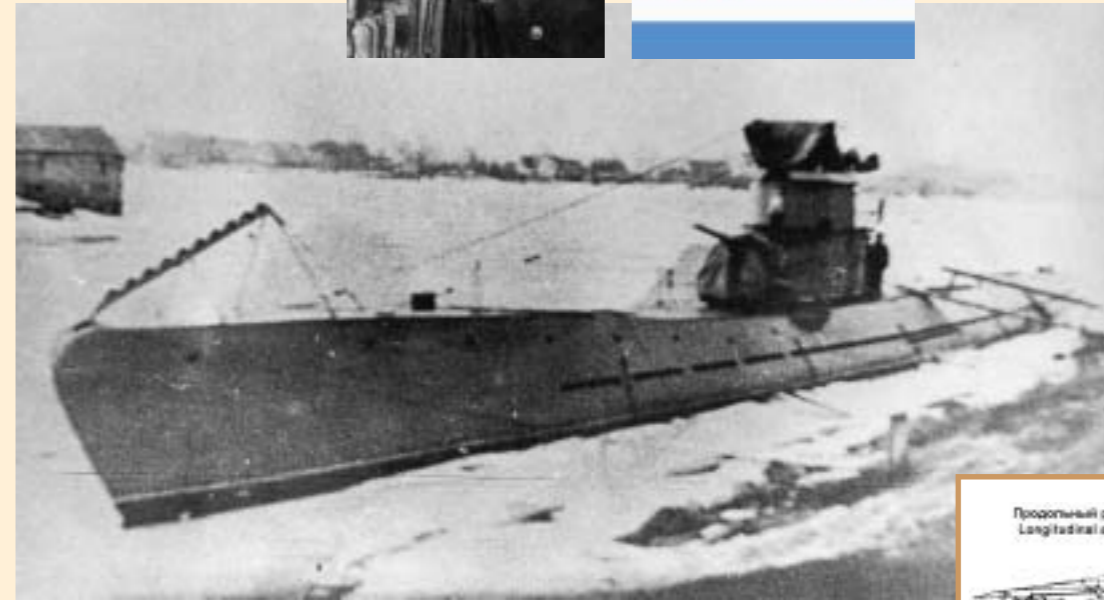
Bandiera della Marina della Germania nazista. Sotto, il comandante civile Friedrich Petersen.



Il comandante militare Wilhelm Zahn; la torpediniera di scorta Loewe e i punti dove fu colpita la nave.



Alexandr Marinesco, la bandiera della marina da guerra sovietica, il sommergibile S13 classe Stalinez e un disegno tecnico del sottomarino.



ni maggiori squarciando la murata fino al primo parapetto, ormai la nave era condannata, le masse d'acqua penetrarono a tonnellate nello scafo e invasero con violenza i ponti superiori. In pochi minuti la prua della motonave si inclinò di diversi metri, quando i comandanti Petersen e Zahn si precipitarono sul ponte, la parte anteriore del piroscalo stava già inabissandosi fra le onde. Migliaia di profughi presi dal panico si precipitarono verso i ponti superiori, molte vie di fuga furono intasate dalla massa che impediva l'uscita a coloro che erano dietro, il ponte inferiore di passeggiata, quello protetto dalla lunga vetrata, si trasformò in una trappola per topi, in quanto nessuno poteva uscire e solo pochi di quelli che si trovarono lì riuscirono a salvarsi dopo che la pressione dell'acqua fece saltare la vetrata. Teoricamente la "Gustloff" disponeva di mezzi di emergenza per almeno cinquemila persone, gran parte erano zattere di sughero frettolosamente ammassate sul ponte sole e sufficienti per la metà di quanti erano a bordo, ma spessi strati di ghiaccio li avevano saldati fra di loro e centimetri di ghiaccio ricoprivano gli ormeggi delle scialuppe. Per documentarmi ho letto quasi tutti i resoconti dei superstiti: onestamente

sono talmente terribili che non mi sento di riportarne neanche uno. Si pensi soltanto, per chi ha visto l'ultimo film del "Titanic", alle immagini dell'affondamento del famoso transatlantico e delle persone nell'acqua ghiacciata che chiedono aiuto, moltiplicate per dieci per immaginare cosa possa essere successo. Basti pensare che, appunto, la temperatura esterna era di 20 gradi sotto zero e quella dell'acqua di 2 gradi sopra lo zero, tanto che chi era caduto nell'acqua e riusciva a salire sugli zatteroni moriva immediatamente congelato; coloro che rimanevano nell'acqua avevano più possibilità di sopravvivenza. Nella tragedia ci furono anche casi fortunati. Infatti tutte le donne incinte e le puerpere con i neonati erano state alloggiati nell'infermeria che si trovava sul ponte superiore: si salvarono quasi tutti. Gli eroismi e le azioni guidate solo dall'istinto di sopravvivenza furono innumerevoli, il cacciatorpediniere di scorta "Loewe", con il suo equipaggio, si prodigò nel salvataggio e al contempo dette la caccia al sommergibile, così come fece la torpediniera T 36, intervenuta per prima sul luogo dell'affondamento. L'incrociatore "Admiral Hipper", invece, accorso sul luogo del naufragio anch'esso, con a bordo migliaia di pro-

fughi lasciò a tutta forza il luogo della tragedia a causa di un allarme sommergibili, e macellò con le sue eliche centinaia di naufraghi che si trovavano sulla sua rotta. Mentre molti marinai semplici scelsero di morire lasciando il loro posto sulle scialuppe alle donne e ai bambini, il comandante Petersen ed il capitano di corvetta Zahn furono tra i primi a salire sulla T 36 e nemmeno si bagnarono. Dopo circa cinquanta minuti la nave si inabissava di prua, con la quasi totalità del suo carico umano, nelle gelide acque del Mar Baltico. Per ragioni ancora oggi non chiarite, nel momento in cui la motonave colò a pic-

co si accesero tutte le luci e la "Gustloff" fu avvolta da un alone di intensa luminosità mentre, sempre per ragioni non chiare, la sirena di bordo si mise a urlare, finché ammutolì gorgogliando quando il fumaiolo fu inghiottito dalle onde gelide. Nel frattempo erano sopravvissute nell'area del disastro altre quattro imbarcazioni: le motonavi "Gotenland" e "Göttingen", ognuna con a bordo oltre tremila profughi, e le due siluranti di scorta. Queste quattro navi furono le ultime a lasciare la zona dell'affondamento quando si fu sicuri che non c'era più traccia di vita. Intanto Marinesco, dopo aver disinnescato "Per Stalin" ed essere sfuggito con il suo S 13 alla superficiale caccia del "Loewe" e del T 36, pare che, secondo alcune testimonianze dei marinai reduci dall'azione, abbia dato l'ordine di emergere, forse per valutare i danni effettuati o forse per individuare qualche altra preda; probabilmente quello deve essere stato il momento in cui dalla "Admiral Hipper" venne dato l'allarme sommergibili dando origine alla sua precipitosa fuga. Marinesco, constatato



La notizia dell'affondamento del Gustloff sul Times del 19 febbraio 1945. Sopra, Marinesco al rientro alla base. Sotto, l'incrociatore Admiral Hipper e, in basso, una torpediniera T 36.



Il numero esatto delle vittime non poté e non può essere accertato con sicurezza a causa delle condizioni di caos con cui era avvenuto l'imbarco l'ultimo giorno prima della partenza. Pochi anni fa, fu affidato a due famosi istituti na-

vali britannici, usati anche dai Lloyd's per la stima di danni a fini assicurativi, l'incarico di calcolare il più probabile numero di passeggeri imbarcati sulla "Wilhelm

Gustloff", come questi potevano essere distribuiti sui vari ponti e chi e quanti sarebbero stati i sopravvissuti. Confrontando le fotografie che rappresentavano la linea di pescaggio della nave al varo con alcune rarissime foto della "Gustloff" mentre lascia il porto di Gotenhafen il 30 gennaio 1945, venne calcolata la differenza del peso in acqua e i probabili passeggeri furono stimati dai 10.600 agli 11.200, quindi tra mille e millecinquecento persone in più di quelle ufficialmente registrate. I militari imbarcati non erano più di 1.700, compresi gli allievi sommergibilisti, le ausiliarie di marina, qualche centinaio di feriti e i marinai militarizzati dell'equipaggio, il resto erano tutti profughi dei quali, dall'elenco, 2.200 erano donne e 3.100 bambini; in più c'erano gli sconosciuti. L'Istituto Navale Britannico, esperto in disastri navali, li divise teoricamente per i vari ponti rispetto agli spazi alloggiativi e in base alla dinamica dell'affondamento fece il calcolo teorico dei sopravvissuti: 910, mentre quello reale era di 996! Perciò, i numeri tornavano. Per di più l'istituto calcolò che il numero di quelli che riuscirono ad abbandonare la nave era inferiore al quaranta per cento degli imbarcati, appartenenti soprattutto ai ponti superiori, in quanto la densità dei passeggeri presi dal panico aveva intasato quasi subito le



e passò gli anni successivi in un completo e inspiegabile ostracismo, finché non decise di congedarsi. Nel dopoguerra fu dirigente di una fabbrica statale di mattoni e, per averne regalati alcuni a dei poveri contadini, fu condannato per furto allo stato a dieci anni di lavori forzati da scontarsi in Siberia. Solo negli anni sessanta fu riabilitato. Morirà poco dopo, nel 1963, a soli cinquant'anni. La notizia dell'affondamento della "Gustloff", giunta a Berlino, gettò Hitler in un profondo sconforto. Appena si riprese, dette l'ordine di non diffonderla, ma ormai centinaia di cadaveri galleggiavano sul Baltico e innumerevoli erano anche quelli che spiaggiavano sulla costa della Svezia, i cui giornali furono i primi a pubblicare il probabile affondamento, fin quando, il 19 febbraio, il The Times rivelò ufficialmente che la "Wilhelm Gustloff" era affondata trascinandosi con sé migliaia di vite umane.



Si naviga verso il punto d'immersione. A fianco, sopra, un sub risale in barca, sotto, le attrezzature a poppa.

vie di fuga dai cinque ponti inferiori. Da un calcolo approssimativo dell'epoca, pare che i morti in mare recuperati non fossero più di duemila, la maggior parte delle persone era perciò rimasta intrappolata dentro la nave.

La spedizione

Adesso siamo qui, sul molo di Wladyslawowo, come esattamente un anno fa eravamo sul molo di Molat pronti ad andare sulla "Santo Stefano", con la differenza, non irrilevante, di quindici gradi in meno e di un cielo nuvoloso, inve-



ce di quello turchese della Croazia. Io sono il solo giunto in aereo, tutti gli altri hanno viaggiato per oltre millecinquecento chilometri attraverso l'Italia, la Germania e la Polonia, con tre macchine e un carrellino carichi di tonnellate di equipaggiamento. Siamo completamente autonomi, eccetto che per le ri-

cariche delle miscele. Il giorno precedente lo abbiamo passato ad assemblare e controllare tutto l'equipaggiamento per il primo giorno d'immersione e a fare tutti i briefing

necessari. Grande importanza ha riservato la preparazione delle macchine fotografiche e delle videocamere, in quanto l'obiettivo principale della spedizione è filmare e fotografare lo stato attuale del relitto per farne possibilmente un vero e proprio documentario; infatti con noi ci sono anche Alex, un video operatore professionista incaricato esclusivamente delle riprese

esterne, e il suo tecnico dei suoni, Marina. Un altro aspetto importante sono le luci, in quanto sappiamo che sott'acqua troveremo una quasi totale oscurità. Sistemiamo inoltre tagliasagole molto affilate in posizioni facilmente raggiungibili, poiché il relitto è frequentato dai pe-

I sub sul relitto, dove il rivestimento in teak è ancora perfettamente conservato.





Il relitto è coperto da lenze e reti per la pesca del merluzzo. In basso, una bitta, alcune tubature e i sub che si aggirano fra le lamiere.



La giornata è piovosa e uggiosa, fortunatamente l'albergo ha messo a disposizione una grande sala per poter lavorare comodamente ed effettuare le analisi delle miscele senza doverci esporre alle intemperie. Soffia un vento teso e tagliente da nordovest che ogni tanto ci fa il favore di spostare qualche nuvola e farci raggiungere da un sole debole e tiepido. I ragazzi scaricano rapidamente le macchine e caricano gli equipaggiamenti sulla robusta imbarcazione che ci aspetta al molo, e poco dopo arriva la polizia portuale che controlla i documenti di navigazione della barca e i nostri.

Dopo una ispezione di "durata sovietica", finalmente lasciamo il porto. Purtroppo il vento sembra aumentare e il mare ingrossare sempre di più. Mi consulto con il comandante e le guide, i quali mi informano che in questa stagione, in genere la mattina, soffia il vento teso da nordovest, che tra mezzogiorno e le due solitamente cala per poi, il pomeriggio, lasciare il posto a un vento di uguale intensità, ma da oriente. Tutti però concordano che stamane il vento sembra più forte del solito, comunque siamo tutti d'accordo nel proseguire. Ma dopo circa tre ore ci rendiamo conto che la forza del vento si intensifica sempre di più e che le onde aumentano di altezza. L'inaspettata forza del mare contraria alla nostra direzione di marcia ci ha fatto accumulare più di un'ora di ritardo; fatti due conti, anche se la consueta calma meridiana avesse avuto luogo, saremmo arrivati sul punto del relitto in ritardo per poter svolgere adeguatamente l'immersione. Così, dopo una breve consultazione generale, con un certo disappunto do disposizioni di rientrare.

Durante una spedizione, non riuscire a fare l'immersione prevista il primo giorno può incidere negativamente sul morale della

squadra e so che adesso mi aspetta la parte più difficile del mio lavoro: cercare di tenere su il morale di tutti e di dare le giuste motivazioni per poter perseguire il nostro scopo con successo. Il giorno dopo si riparte, le nuvole sono sparite e il solito sole deboluccio e tiepido ci dà sollievo, il vento è molto meno intenso del giorno precedente, perciò tutti siamo animati da buone speranze. Le quattro ore di navigazione passano veloci e arriviamo sul posto nel momento esatto in cui inizia la calma meridiana, il relitto è identificato quasi immediatamente, il marinaio getta il pedagno di segnalazione e tutti noi terminiamo la preparazione. La consapevolezza delle difficoltà ambientali e la necessità di far effettuare buone riprese e fotografie mi impongono di dividere il gruppo in tre squadre, due di esplorazione e una di sicurezza. Le due squadre di esplorazione sono composte da un caposquadra, che garantisce la sicurezza e prende le decisioni riguardo all'immersione, un fotografo e un cineoperatore: la prima squadra è composta

sa e dispiegata una stazione di decompressione molto semplice e minimale con collegate due bombole decompressive di Ean 80. Subito dopo ci immergiamo noi. Io rimango colpito dall'ottimo stato di conservazione del legno di tek della coperta, del ponte sole e dei corrimano, dovuto non solo alla bassa temperatura, ma soprattutto alla bassa salinità del Baltico, che non supera il sette per mille, mentre quella media è intorno al 34/35 per mille. La nostra miscela di fondo è una 24/30: la miscela leggermente iperossica ci manteneva una PpO2 massima di 1.44, per-



Un operatore mentre effettua riprese sul relitto e un team durante le fasi della risalita.

compressa. La miscela decompressiva che avevamo con noi era una Ean 50, poiché offriva una buona mediazione tra sicurezza di profondità operativa e tempi decompressivi; chi avesse desiderato accorciare la decompressione, avrebbe utilizzato le bombole di Ean 80 poste sull'impianto decompressivo. Tutti eravamo dotati di NitekHe o Vr3, perciò, anche se avevamo un piano decompressivo a tabella di emergenza, utilizzavamo come prima opzione questi strumenti, che sono in grado di far svolgere tutta la decompressione con Ean 50 e, se necessario, calcolare anche quella con Ean 80.

Il tempo di fondo massimo era di trenta minuti, quello di decompressione circa lo stesso, per un totale che superava di poco un'ora d'acqua, che, grazie all'ottimo equipaggiamento di cui eravamo dotati, passava senza risentire eccessivamente della temperatura esterna di due gradi, due gradi e mezzo al massimo. Alcuni di noi avevano optato per i guanti stagni e per mute con cappuccio attaccato, io ho utilizzato la mia solita configurazione per acque fredde con guanti umidi e cappuccio staccato di cinque millimetri; indispensabili si sono rivelati l'uso dell'argon per gonfiare le mute stagne e l'utilizzo dei caldissimi sottomuta Dive Rite Polartek. Il sistema antighiaccio dei nostri erogatori era, nella maggioranza dei casi, il classico cappuccio di gomma riempito di uno speciale liquido anticongelamento: la vodka che, ovviamente, abbiamo bevuto alla fine della spedizione.

Al ritorno l'entusiasmo dei ragazzi era palpabile, le forti emozioni vissute in questa prima immersione venivano però manifestate con un certo imbarazzo. Sicuramente l'atmosfera grave e funerea del relitto era accentuata dall'ambiente particolare. Il pensiero di essere stati in un luogo dove erano scomparse oltre diecimila persone stava avendo un certo impatto sulla nostra emotività. Visionando il materiale video girato ci rendevamo conto dell'impor-

scatori di merluzzi e con molta probabilità vi troveremo reti, ma soprattutto moltissimi spezzoni di lenze: rimanere impigliati a 50 metri nella totale oscurità non è sicuramente una cosa piacevole! Controlliamo tutte le dotazioni di isolamento termico: mute stagne, guanti stagni, bombolini di argon e sottomuta, poiché sappiamo che troveremo una temperatura sicuramente inferiore a

quattro o cinque gradi. L'ultima cura è riservata alle dotazioni di sicurezza. Io ho il mio fido segnalatore d'emergenza personale Epirb, poi controlliamo i palloni di segnalazione (giallo Ok, rosso emergenza), da usare però soltanto se emergiamo fuori dalla cima di risalita. Trovandoci a trenta miglia dalla costa, ogni precauzione deve essere presa.



tanza di ciò che avevamo realizzato, mentre con le macchine fotografiche, soprattutto con quelle digitali, e con i flash Ttl avevamo avuto numerosi problemi, sicuramente causati dal freddo. Come previsto dalle condizioni meteorologiche, ritorniamo con un forte mare e vento gelido di prua provenienti questa volta da oriente, cerchiamo di mangiare qualcosa fra una ondata e l'altra, e dopo quattro ore di navigazione siamo nuovamente sul molo di Wladislawowo a scaricare e ricaricare le bombole vuote sul furgone dell'istruttore lantd polacco addetto alla miscelazione. Quelli di noi dotati di doppio equipaggiamento assemblano le bombole, le analizzano e le lasciano sull'imbarcazione per il giorno dopo. Giunti in albergo facciamo un breve debriefing e decidiamo che per il giorno dopo due squadre esploreranno nei pressi della cima di discesa, risalendo su di essa come al solito, mentre l'ultima proseguirà l'esplorazione fin che potrà per poi lanciare il segnale di risalita ed essere raccolta dall'imbarcazione sul luogo di emersione, le due guide polacche forniranno la sicurezza; la giornata, dopo quindici intense ore, era finalmente finita.

L'indomani il sole sembra essere un poco più vigoroso e il solito vento mattutino da nordovest sembra essere meno gelido, tanto che per il momento è una leggera brezza. La navigazione scorre veloce e giungiamo sul pedanaio lasciato il giorno precedente in poco più di tre ore e mezzo.



Velocemente i ragazzi si preparano e la mia squadra salta per ultima, perché dobbiamo fare l'esplorazione a lungo raggio risalendo poi in libera. La visibilità in discesa è la stessa di ieri, ma ormai siamo abituati, rivedo la forma possente della poppa e mi convinco che ha proprio la forma di una gigantesca ara funebre. Radunata la squadra, ci dirigiamo verso prua e poco dopo scorgiamo due argani solitari di una scialuppa di salvataggio che si protendo-

Un subacqueo in risalita e, in basso, un componente della spedizione osserva il porto di Wladislawowo durante la partenza.



I componenti della spedizione

Fabio Ruberti capo spedizione;
Massimiliano Canossa organizzatore e video operatore;
Cesare Balzi responsabile della sicurezza;
Leonardo Belloni video operatore;
Andrea Bolzoni fotografo;
Nicola Boninsegna fotografo;
Diego Geraci video operatore;
Livio Loniti fotografo;
Massimiliano Rancan fotografo.

no come dita di una mano verso la superficie. Più procediamo, più ci rendiamo conto della devastazione subita dalla nave sicuramente a causa dei lavori di demolizione effettuati nell'immediato dopoguerra, l'evidenza più palese è che le due possenti eliche e le gigantesche ancore sono state asportate. Valuto il la-



voro di demolizione con esplosivo sicuramente ben fatto, i ponti sono implosi all'interno dello scafo, con la fiancata di dritta della nave collassata sopra di essi in maniera da chiudere qualsiasi accesso all'interno del relitto, come per sigillare in eterno tutto ciò che è rimasto dentro. L'istituto di studio per la sicurezza navale al quale l'associazione dei superstiti ha affidato alcuni anni fa lo studio sull'affondamento della "Gustloff" ha accertato che la gran parte dei passeggeri non è riuscita a raggiungere i ponti superiori a causa dell'intasamento, perciò, come già detto, molti corpi sono sicuramente ancora lì sepolti.

Durante la nostra visita di giugno le autorità polacche ci avevano informato che i russi, nell'immediato dopoguerra, avevano lavorato sul relitto per circa dieci anni, con la perdita di ben dodici palombari, se non di più. Si era favoleggiato che fossero alla ricerca di chissà quali tesori, che sicuramente i profughi non possedevano, fra cui una sala d'ambra degli zar raziata dai nazisti a San Pietroburgo (Leningrado) durante l'invasione della Russia nel '41. Molto probabilmente, e realisticamente, avranno voluto occultare il più possibile il danno che l'azione bellica di Marinesco aveva causato e che si poteva tramutare, nel clima di guerra fredda con l'occidente, in un danno politico e d'immagine non da poco per l'Unione Sovietica. E con questo può essere forse spiegato anche l'ostracismo che subì il comandante dell'S 13 al suo rientro in patria.

La campana della Gustloff e la riunione di supersiti e soccorritori che si tenne il 30 gennaio 1985 a 40 anni dalla tragedia.



Un brivido di freddo mi scuote da questi pensieri, guardo il computer e sono già passati ventisette minuti d'immersione, segnalo a Leonardo, Nicola e Livio che abbiamo ancora tre minuti, mi soffermo su uno squarcio abbastanza grande e ci entro con un po' di difficoltà, finché è troppo stretto per andare avanti. In lontananza vedo un mucchio di oggetti bianchi, li punto con il faro e ho una vista non piacevole da raccontare. Mi sfilo da dove sono entrato muovendomi all'indietro, il tempo è ormai scaduto, prendo il pallone giallo da segnalazione e lo gonfio con l'aria espirata dall'erogatore, velocemente srotolo la sagola

del mulinello e incominciamo la risalita. A 9 metri di profondità troviamo una cima con due bombole di Ean 80 che ci hanno calato dalla superficie per accorciare la decompressione e dopo poco siamo in barca. Siamo gli ultimi a salire, gli altri ci accolgono con curiosità di sa-



pere cosa abbiamo visto, facciamo un veloce debriefing: ancora una volta le macchine digitali hanno avuto problemi, l'unica infallibile sembra essere quella di Nicola, che non ha neanche il flash perché utilizza pellicole da ottocento Iso. Ritorniamo col solito gelido vento da oriente, consumando le scatolette di tonno e alici bagnate dalle ondate. Le altre immersioni si svolgono per l'e-

splorazione della prua, che non presenta dati di rilievo. Nessun problema importante ci è occorso, esclusi quelli alle macchine digitali a causa del freddo e quattro impigliamenti in lenze abbandonate, di cui uno capitato a me. Questi sono imprevisi abbastanza fastidiosi, specialmente in un tale ambiente, la sensazione è quella di subire uno strano rallentamento della velocità di nuoto, poi un leggero sentirsi tirare indietro; solo grazie alla lucidità fornita dal trimix si riesce a vedere in controluce la lenza e a tagliarla prontamente. Il comportamento dei ragazzi è stato esemplare per tutta la spedizione durante la quale hanno dimostrato disponibilità, calma, perseveranza, resistenza alla fatica, spirito d'iniziativa, autodisciplina. Oggi è l'ultimo giorno e le condizioni atmosferiche sono molto simili a quelle del primo. Usciamo lo stesso, ma dopo circa due ore il mare è così formato che ci obbliga a rientrare. Ci concediamo perciò una visita a Danzica e Gdinyà, poi impacchettiamo e carichiamo le nostre tonnellate di equipaggiamento. La sera ci troviamo in discoteca e facciamo una bella bevuta di vodka, se mi è permesso dire, alla Marinesco! Il giorno dopo, un po' stralunati, ritorniamo a casa, la Spedizione Wilhelm Gustloff è finita.

Fabio Ruberti

Visione d'insieme della poppa del relitto con i sub in esplorazione.

