



I SOMMERGIBILI DELL'ASSE E L'OPERAZIONE "TORCH"

Novembre 1942

di

Francesco Mattesini



Collana Sism

I SOMMERGIBILI DELL'ASSE E L'OPERAZIONE "TORCH"

Novembre 1942

Francesco Mattesini

Genesi dell'operazione Torch

Il progetto di uno sbarco nei territori del Nord Africa francese per aprire quel secondo fronte invocato e preteso da Josef Stalin e che avrebbe permesso di prendere in una morsa le forze dell'Asse in Libia, di riaprire il Mediterraneo alla navigazione, intensificare le operazioni aeree contro l'Italia e infine disporre di un ottimo punto di partenza per un eventuale attacco nel sud dell'Europa, era stato proposto per la prima volta all'inizio del 1942 dal presidente americano Franklin Delano Roosevelt. Ma il piano fu allora scartato dagli Stati Maggiori che ritenevano più efficace per l'andamento della guerra uno sbarco nel nord della Francia. Successivamente, apparendo chiaro che un'operazione di quella portata avrebbe richiesto uomini e mezzi che non sarebbero stati disponibili prima del 1944, i responsabili anglo-americani compresero che occorreva fare qualcosa con urgenza per venire in aiuto dei russi, le cui armate si trovavano con le spalle al muro a Stalingrado, e per impedire una catastrofe in Egitto, dove il generale Erwin Rommel, conquistata la piazzaforte di Tobruk, marciava verso la Valle del Nilo. Pertanto il 25 luglio 1942 gli Stati Maggiori degli Alleati riunitisi a Londra, presero la decisione di tentare uno sbarco nell'Africa Settentrionale francese, operazione alla quale fu assegnato il nome convenzionale di Torch, ossia di fiaccola,

Oltre alle difficoltà dovute al reperimento di uomini e mezzi destinati all'impresa, nella preparazione del piano Torch, contando sul mantenimento del segreto per non far conoscere al nemico quanto si stava preparando, fu tenuto conto dell'atteggiamento dei francesi, che anche in seguito a maneggi politici si sperava non avrebbero opposto allo sbarco eccessiva resistenza, forse soltanto simbolica. Si riteneva che la Marina italiana, che pure aveva un potenziale di navi notevole, non si sarebbe spinta al di fuori del raggio di protezione dell'aviazione amica, le cui unità aeree da bombardamento e aerosiluranti avrebbero potuto raggiungere la zona di sbarco più vicina, quella di Algeri, senza però disporre della caccia di scorta.^[1]

Nella composizione dei piani, inizialmente era stata presa in considerazione l'opportunità di sbarcare sulla costa atlantica del Marocco e in tre punti del Mediterraneo, ad Orano, ad Algeri e infine a Biserta la cui conquista era caldeggiata dal comandante delle forze navali Alleate, l'Amm. britannico Andrew Browne Cunningham, già comandante della Mediterranean Fleet. Ma l'obiettivo di Biserta, molto vicino alla Sicilia e alla Sardegna, fu cancellato per l'ostilità dimostrata dagli ufficiali americani ad affrontare i rischi di un'operazione anfibia in zone controllate dall'aviazione dell'Asse, ammassata principalmente negli aeroporti delle due grandi isole italiane. La sorte toccata al convoglio dell'operazione britannica "Pedestal", che tra l'11 e il 15 agosto causò alla Royal Navy un vero salasso, con la perdita della portaerei *Eagle*, degli incrociatori *Cairo* e *Mancheste*, del CT *Foresight* e di nove piroscafi, per non contare i danni riportati da numerose ed importanti navi da guerra, aveva infatti dimostrato che una spedizione nelle ristrette acque ad ovest del Canale di Sicilia sarebbe stata fortemente contrastata dalle forze aeronavali dell'Asse e avrebbe portato a perdite rilevanti e forse al fallimento dello sbarco.

^[1] V. Alberto Santoni e Francesco Mattesini, *La partecipazione tedesca alla guerra aeronavale nel Mediterraneo (1940-1945)* (seconda edizione), Capitolo Nono, pp 271 – 307, Storia Militare, Parma, 2005. La parte prettamente operativa, con cartine e statistiche, è stata trattata da Mattesini, la parte politica, Capitolo primo e Conclusioni, da Santoni.

Fu deciso che l'azione anfibia sulle coste atlantiche del Marocco fosse affidata ad un corpo di spedizione interamente americano, imbarcato nei porti della costa orientale degli Stati Uniti su 102 navi da carico e da trasporto truppe fortemente scortate, mentre gli sbarchi in Algeria sarebbero stati condotti da un complesso misto. La conquista di Orano fu infatti assegnata agli americani, i cui convogli d'invasione della Task Force Centrale, che trasportavano 39.000 uomini si sarebbero avvalsi dell'appoggio di una formazione navale britannica, al comando del contramm. Thomas Troubridge, mentre per la protezione del corpo di spedizione destinato ad Algeri (Task Force Centrale), composto da 20.000 soldati britannici e 10.000 soldati americani, fu scelta un'altra squadra navale britannica comandata dal contramm. Harold M. Burrough.

Complessivamente furono destinate a partecipare all'operazione nel Mediterraneo occidentale più di 250 navi mercantili, in gran parte assegnate ai convogli di approvvigionamento che dovevano seguire quelli da sbarco, e ben 170 unità da guerra di vario tipo, tra cui 3 corazzate, 1 incrociatore da battaglia, 4 portaerei di squadra, 3 portaerei di scorta, 8 incrociatori, 5 navi ausiliarie contraeree, 43 CT e 13 corvette.

I primi a mettersi in moto furono i sei cosiddetti convogli d'avanguardia che, fortemente scortati e comprendenti navi da trasporto di ogni tipo necessarie per l'appoggio logistico delle unità da guerra e alle forze anfibe, giunsero a Gibilterra fra il 14 ottobre e il 10 novembre. Seguirono quattro grossi convogli da sbarco destinati agli obiettivi di Orano e Algeri, dei quali i primi due, (KMS (A) 1 e KMF (A) 1 destinati ad Algeri, salpati da Clyde (Scozia sud occidentale) il 22 e il 26 ottobre, superato felicemente l'Atlantico, passarono lo Stretto di Gibilterra nella notte del 5 novembre, ottenendo subito dopo l'appoggio della Forza H del Vice Amm. Edward Neville Syfret, comprendente le corazzate *Duke of York* e *Nelson*, l'incrociatore da battaglia *Renown*, le portaerei di squadra *Victorious*, *Formidable* e *Furious*, gli incrociatori leggeri *Argonaut*, *Bermuda* e *Sirius*, e 17 CT. Una terza corazzata, la *Rodney* era invece destinata ad appoggiare lo sbarco ad Orano dei convogli d'assalto KMF (O) 1 e KMS 2. Le tre portaerei della Forza H disponevano di 78 caccia, 34 aerosiluranti e 1 ricognitore fotografico, mentre altri 51 caccia e 6 velivoli antisom si trovavano a bordo della portaerei *Argus* e delle portaerei di scorta *Biter*, *Dasher* e *Avanger*, inquadrare nei convogli d'invasione.



La Forza H in navigazione nel Mediterraneo occidentale. In primo piano la modernissima nave da battaglia *Duke of York*, seguita in linea di fila dalla *Nelson*, dall'incrociatore da battaglia *Renown*, dalla portaerei *Formidable* e dall'incrociatore *Argonaut*.

I convogli assunsero e mantennero per un certo tempo una rotta che potesse indurre il nemico a credere ad un'operazione di rifornimento di Malta o al superamento del Canale di Sicilia per altro scopo, per poi accostare al momento opportuno verso le rispettive zone di sbarco davanti a Orano e

Algeri. La sera del 7 novembre i convogli si trovarono nei punti assegnati, presso i sommergibili che fungevano da radiofaro, e all'una di notte dell'8 cominciarono gli sbarchi nei settori previsti. Ma a causa delle manchevolezze di esperienza, errori di individuazione delle spiagge assegnate, ritardi nel prendere terra, e la resistenza francese, espressasi anche con attacchi di CT e intervento dei sommergibili, gli sbarchi, avvennero ovunque confusamente e con la perdita di numerosi mezzi anfibi.

La sera di domenica 8 novembre il Comandante della Marina francese, Amm. Darlan richiese un armistizio che, firmato il giorno 10, permise agli Alleati di occupare rapidamente le città e i principali aeroporti su cui vennero fatti affluire da Gibilterra numerosi velivoli da caccia. All'eliminazione della resistenza francese sarebbe seguito un accordo tra l'Amm. Darlan, e il generale Dwight D. Eisenhower, Comandante in capo delle forze alleate impegnate nell'operazione Torch; e ciò permise ai britannici di estendere il controllo sull'Algeria, e come vedremo di effettuare, fra l'11 e il 12 novembre, nuovi sbarchi verso il confine della Tunisia, a Bougie, a Djedjelli e a Bona, rispettivamente a 130, 170 e 230 miglia circa a levante di Algeri.

Le contromisure dell'Asse e i primi movimenti dei sommergibili nel Mediterraneo occidentale

Il 3 novembre 1942 il Comando della Marina Germanica in Italia, con il messaggio a mano n. 749, portava a conoscenza di Supermarina, l'Organo Operativo dell'Alto Comando della Regia Marina, una comunicazione dell'ufficiale di collegamento dello Stato Maggiore portoghese presso enti britannici a Lisbona. In essa si annunciava l'imminenza di un attacco contemporaneo da Gibilterra contro il Marocco spagnolo e l'Africa Settentrionale Francese (Marocco e Algeria) e da Freetown, nella Sierra Leone, contro Dakar e Casablanca. Ma tale informazione, specificante tra l'altro che l'obiettivo dell'attacco era l'accerchiamento delle forze terrestri italo - tedesche del generale Erwin Rommel – che impegnate duramente sul fronte di El Alamein dall'8^a Armata britannica del generale Berhard Montgomery stavano cominciando a ritirarsi verso la Libia – fu trasmesso con riserva dal 1° Reparto Operazione dell'Alto Comando della Marina germanica (Seekriegsleitung - SKL) a Berlino, che non prese nessuna precauzione affinché il grosso dei sommergibili tedeschi in Atlantico si spostassero verso sud dalle zone operative mantenute a occidente dell'Irlanda.

In quei giorni di tensione, in cui era in pieno svolgimento la fase iniziale dell'operazione Torch, studiata e messa in movimento dagli anglo-americani con convogli, fortemente scortati, salpati da porti degli Stati Uniti e della Gran Bretagna, si ebbero in Atlantico, da parte di aerei e sommergibili tedeschi, molti avvistamenti fortuiti delle forze navali degli Alleati destinate all'invasione. La corazzata britannica *Rodney*, salpata il 23 ottobre da Scapa Flow (Scozia), la principale base della Home Fleet, fu segnalata tre giorni dopo da un U-boote, l'*U 608*, come nave da battaglia americano, mentre invece, il 31 ottobre, un velivolo a lungo raggio quadrimotore FW.200 del 40° Stormo (KG.40) di base nell'aeroporto francese di Merignac, presso Bordeaux, avvistò a 280 miglia a ponente di Capo Finisterre, la punta settentrionale della penisola iberica, un gruppo navale costituito da due navi portaerei, due incrociatori e quattro CT, che avevano lasciato l'estuario della Clyde (Scozia sudoccidentale) il 27 ottobre. Un convoglio, che era probabilmente il KMS 2, partito da Lock Eve e Clyde il 25 ottobre e costituito da 52 navi da trasporto e 12 unità di scorta, fu segnalato con rotta verso Gibilterra il 2 novembre dall'*U 414* in lat. 38° N, long. 22°W e di nuovo dall'*U 440* alle prime luci del mattino successivo, e poi dall'*U 514*, quando stava dirigendo verso est, per passare lo Stretto di Gibilterra. Malgrado tutti questi segnali di avvistamento di movimenti navali eccezionali con spostamento verso sud fra il 26 ottobre e il 3 novembre, l'Alto Comando delle Forze Armate germaniche (Oberkommando der Wehrmacht – OKW), non seppe rendersi conto di quanto si stava verificando.

Da parte tedesca infatti, in seguito ad altre informazioni definite attendibili e che presumevano una spedizione del nemico contro Dakar, nel Senegal, per impossessarsi di quella grande base della Flotta Francese di Vichy, era stato costituito dal Comando Superiore dei Sommergibili (Befehlsha-

ber der U-Boote – BdU), il gruppo Streitaxt che, costituito da otto U-boote (*U 134, U 203, U 409, U 509, U 510, U 572, U 604, U 659*), il 23 ottobre prese posizione a est delle Isole Azzorre, sulle rotte di Freetown. In questa zona il convoglio britannico SL 125, costituitosi a Freetown e diretto in Gran Bretagna, si trovò a passare tre giorni più tardi, imbattendosi proprio nello sbarramento degli U-boote e perdendo in quattro giorni di attacchi successivi ben dodici navi. Successivamente i sommergibili del gruppo Streitaxt furono impiegati senza successo nella ricerca di un convoglio di sette navi segnalato a nord delle Azzorre, che riuscì a passare indenne e a raggiungere Gibilterra. In tale base, il 4 novembre gli agenti del servizio informazioni dell'Asse segnalavano un grande concentramento di navi da guerra e mercantili che indusse finalmente Il Comando Superiore del Sud (Oberbefehlshaber Süd – OBS), responsabile sul fronte del Mediterraneo, e l'Alto Comando della Marina germanica (Oberkommando der Marine – OKM) a ritenere imminente uno sbarco nel Nord Africa, avvalorato dal fatto che nel porto di Gibilterra erano stati individuati almeno 50 mezzi da sbarco.

Già alla fine di ottobre, di fronte alla notizia che un grosso convoglio britannico fortemente scortato da navi da guerra aveva lasciato la costa sud-occidentale dell'Inghilterra con rotta sud-ovest, il feldmaresciallo Albert Kesselring capo dell'OBS, con sede di comando a Taormina, si era convinto ad intensificare l'esplorazione aerea nel Mediterraneo occidentale, impiegando contemporaneamente a ventaglio fino a sei velivoli Ju 88 della 1^a Squadriglia del 122° Gruppo Ricognizione Strategica (1.(F)/122), e a tenere sotto controllo la situazione a Gibilterra con velivoli foto ricognitori. Quando poi l'OBS conobbe che un grosso convoglio aveva lasciato lo Stretto di Gibilterra con rotta ad ovest, sospetto uno sbarco sulla costa atlantica dell'Africa, ma la situazione fu poi chiarita da un U-boote (come detto l'*U 414*) che il 2 novembre segnalò un altro grande convoglio in avvicinamento dall'Atlantico occidentale. Si trattava del grande convoglio KMF 1, destinato a sbarcare le truppe trasportate ad Orano e ad Algeri. In seguito a questo nuovo evento l'OBS ritenne che il nemico avesse fatto uscire quel convoglio da Gibilterra con rotta ad occidente per ingannare i Comandi dell'Asse sulle sue intenzioni, mentre invece la presenza in mare di due convogli che si spostavano dall'Inghilterra e dall'Atlantico occidentale verso il Mediterraneo, indicava che lo sbarco in questo mare stava per realizzarsi.

Come già tante volte era avvenuto in passato, la giusta valutazione dell'OBS cozzò contro le interpretazioni dell'OKW, secondo cui gli anglo-americani avrebbero tentato uno sbarco nella zona di Tripoli, dove, potendosi aspettare una difesa completamente insufficiente, avrebbero raggiunto il duplice scopo di tagliare la ritirata alle armate italo - tedesche e di minare la resistenza italiana con la totale conquista della Libia.

L'OBS, assolutamente non convinto da questa valutazione dell'OKW sostenne un punto di vista radicalmente opposto. Il feldmaresciallo Kesselring si disse certo che gli Alleati non avrebbero tentato di forzare con unità da sbarco il Canale di Sicilia, ben conoscendo quale fosse l'organizzazione e la forza della Luftwaffe in quella zona e la possibilità di subire l'attacco delle forze navali italiane. Sebbene a sostegno di questa valutazione vi fosse il fatto che le aliquote aeree e navali della Royal Air Force (RAF) inviate fino a quel momento a Malta non erano di entità sufficiente per poter appoggiare uno sbarco nella zona di Tripoli, l'OKW continuò ad attenersi ostinatamente al suo punto di vista. Quindi non prese in considerazione neanche le previsioni di Benito Mussolini (Duce), Capo del Governo italiano, secondo il quale lo sbarco sarebbe stato effettuato nel Nord Africa Francese. Ipotesi che era pienamente sostenuta dal Comando Supremo e dai tre Capi di Stato Maggiore delle Forze Armate, che proprio in quel periodo stavano concludendo gli studi per contrastare le eventuali iniziative britanniche nel Mediterraneo occidentale, e per la conquista della Corsica e della Tunisia (Operazioni C 2 e C 4).

Anche il Comandante in Capo della Marina Germanica, Grande Amm. Erich Raeder, era da tempo dell'idea che gli anglo-americani avrebbero tentato di occupare i territori dell'Africa nord-occidentale per “*conquistare con l'aiuto francese una posizione che avrebbe rappresentato un grave pericolo per l'intero sforzo di guerra tedesco*”. Nel far presente ad Adolf Hitler (Führer), Cancel-

liere della Germania, queste sue supposizioni il 28 agosto 1942, il Grande Amm. Raeder ritenne necessario rinforzare i quindici rimanenti sommergibili della 29^a Flottiglia, stanziata nel Mediterraneo fin dall'autunno 1941 con basi a La Spezia, Pola e Salamina. Il Führer dette la sua approvazione, e in seguito a ciò l'O.K.M. ordinò all'Am. Karl Dönitz, Comandante in Capo dei Sommergibili (BdU) con sede a Lorient (Francia), di inviare nel Mediterraneo altri sei U-boote.

Il BdU, che fino a quel momento non aveva perduto le unità perse nel Mediterraneo perché a ragione riteneva che il loro impiego in questo mare interno costituisse una distrazione di forze dall'obiettivo principale dell'Atlantico ove era in atto una battaglia decisiva contro i convogli degli Alleati, non si oppose alla decisione dell'OKM e dispose che sei sommergibili del gruppo Tümmler superassero lo Stretto di Gibilterra per raggiungere la base della 29^a Flottiglia a La Spezia. Due dei sommergibili (*U 89* e *U 438*) segnalavano di avere in avaria l'apparato di intercettazione radar Me-tox e ricevettero quindi l'ordine di restare in Atlantico. Gli altri quattro (*U 458*, *U 605*, *U 593*, *U 660*) non ebbero alcun problema e praticamente indisturbati superarono lo Stretto di Gibilterra nella notte fra il 10 e l'11 ottobre portando il numero delle unità subacquee tedesche presenti nel Mediterraneo a diciannove.

Il 25 ottobre Hitler ordinò all'Am. Leo Kreisch, Comandante dei Sommergibili nel Mediterraneo (*Führer der U-Boote* – FdU), di impiegare le sue unità nel bacino occidentale per contrastare eventuali convogli di rifornimento diretti a Malta e in difesa della Sardegna. L'indomani, agendo sulle disposizioni del Führer, l'FdU dispose che i sommergibili *U 81*, *U 431*, *U 605* e *U 565*, che si trovavano in mare a sud delle Isole Baleari, si spostassero verso ponente per raggiungere la cosiddetta zona Sud situata a meridione del parallelo 38°N e a ponente del meridiano 01°30'E. Altri due sommergibili, *U 73* e *U 548*, restarono invece in agguato nelle zone inizialmente assegnate a nord del parallelo 34°40'N.

I sei sommergibili tedeschi e altrettanti sommergibili italiani (*Emo*, *Brin*, *Corallo*, *Turchese*, *Topazio*, *Axum*) in mare nel Mediterraneo occidentale, furono messi in allarme il mattino del 28 ottobre e manovrati per intercettare la squadra navale di Gibilterra, la Forza H, di scorta alla portaerei *Furious*, che portatasi a nord di Algeri fece decollare dal suo ponte di volo ventinove caccia Spitfire V destinati a Malta. Al rientro la Forza H fu avvistata durante la notte e nel pomeriggio del 29 da due U-boote, uno dei quali, l'*U 565* del TV Wilhelm Franken, segnalò di aver attaccato e colpito con uno dei quattro siluri lanciati una portaerei, riconosciuta per la *Furious*.

Il 4 novembre, quattro giorni prima che gli Alleati iniziassero l'invasione del Marocco e dell'Algeria, l'OKM, sempre tenendo in considerazione che la presenza di grandi unità da sbarco e da carico a Gibilterra fosse indice di una prossima operazione anfibia nel Mediterraneo, decise di potenziare ulteriormente gli U-boote della 29^a Flottiglia. Sette unità subacquee del gruppo Delphin (*U 595*, *U 407*, *U 596*, *U 617*, *U 755*, *U 259*, *U 380*), partite dalle basi francesi del Golfo di Bisca-glia con destinazione Atlantico, furono prontamente dirottate ed entrarono nel Mediterraneo tra il 7 e il 10 novembre, superando indisturbate lo Stretto di Gibilterra, che pure era fortemente sorvegliato dal nemico.

Da parte italiana, sulla base di un ordine di operazioni diramato il 17 settembre 1942 dal Comando in Capo della Squadra Sommergibili (Maricosom), che era alle dipendenze dell'Am. Antonio Legnani, e riguardante disposizioni per contrastare nel Canale di Sicilia il passaggio di convogli diretti a Malta, fu subito messo in atto, per ordine di Supermarina, un folto schieramento, che prevedeva l'impiego per la notte dell'8 novembre di venti sommergibili dei Gruppi 7° e 8°, rispettivamente di base a Cagliari e Trapani. Ai due sommergibili che si trovavano in missione d'agguato a sud delle Isole Baleari (*Axum* e *Topazio*), se ne aggiunsero in mare i restanti diciotto da trasferire

nelle zone a nord di Biserta, di Bona e di Philippeville, settori dai quali, al momento del bisogno, essi poterono poi spostarsi rapidamente a ponente, verso le zone di sbarco dell'Algeria.^[2]

I primi sicuri sintomi confermantici che gli anglo-americani stavano per eseguire un'operazione di grande importanza nel Mediterraneo occidentale furono percepiti a Roma nella tarda serata del 5 novembre quando, in base ad altre informazioni pervenute da Gibilterra, fu possibile accertare la presenza e l'uscita da quella base di unità da guerra e navi mercantili in numero superiore al normale. Il Servizio Informazioni Militare (SIM), Sezione Marina, nel diramare le *"Informazioni sul nemico"*, aveva accertato la presenza a Gibilterra e nelle zone limitrofe di una corazzata (*Rodney*), tre navi portaerei, sette incrociatori, un monitore, trentatré CT, quarantuno piroscafi e quindici petroliere, oltre al solito naviglio locale. In serata, alle ore 20.00, fu osservata dagli agenti dell'Asse stanziati sulla costa spagnola e del Marocco spagnolo la partenza da Gibilterra della nave portaerei *Argus*, con cinque incrociatori e almeno sei CT con probabile rotta verso il Mediterraneo, seguiti alle 05.00 del giorno 6 dalla nave da battaglia *Rodney*, un incrociatore tipo "Dido" e diversi CT, anch'essi diretti probabilmente verso il Mediterraneo. Inoltre, nelle prime ore notturne sul 6 novembre, sei posti di osservazione di agenti italiani trasmisero di aver individuato due formazioni navali, composte rispettivamente da trentasette unità piuttosto veloci e da venticinque unità più lente, fortemente scortate, anche da due corazzate e due portaerei.

Nel fare un commento a questa situazione il SIM Settore Marina, sostenne: *"Il complesso degli elementi presenta le caratteristiche dello spostamento di forza di un convoglio verso levante ma non permette di escludere altre azioni offensive contemporanee"*.

Le unità in transito nello Stretto di Gibilterra appartenevano al convoglio d'assalto KMF (A) 1 che, costituito da quarantasette piroscafi e diciotto navi di scorta, fu avvistato una prima volta, alle 15.15 del giorno 6 in lat. 36°15'N, long. 02°20'W (fra Nemours ed Almeria), da un velivolo da ricognizione tedesco Ju 88 della 1.(F)/122 del II FK, decollato da Elmas con pilota e capo equipaggio il comandante della squadriglia, capitano Kurt Junghans. Fu allora possibile precisare con buona approssimazione che il convoglio comprendeva tre navi da battaglia, un monitore, tre navi portaerei, sei o otto incrociatori, oltre trenta piroscafi dei quali dieci per trasporto truppe e circa sessanta unità sottili, il tutto in spostamento verso levante ad una velocità stimata in circa dodici nodi. Lo Ju 88 che aveva fatto l'avvistamento, alle 17.15 rimasto a corto di benzina fu costretto ad atterrare in emergenza presso Orano, distruggendosi totalmente, ma l'equipaggio si salvò per poi raggiungere la Tunisia occupata dalle forze dell'Asse. In effetti, la grossa formazione, comprendeva oltre alle navi del convoglio KMF (A) 1 le unità della scorta strategica, la Forza H del vice Amm. Syfret.^[3]

^[2] Occorre dire che il feldmaresciallo Kesselring (OBS) non era soddisfatto dell'impiego adottato dai sommergibili italiani, con pochissime unità in mare e molte trattenute nelle basi, e il 5 ottobre 1942 aveva chiesto a Supermarina quale fosse il concetto di questa strategia, molto differente da quella tedesca che impiegava ogni U-boote disponibili nelle zone di maggior traffico del nemico, dove conseguivano significativi successi. Gli fu risposto: *"La forma d'impiego oggi adottata è la seguente: numero limitato di sommergibili in agguato nei settori estremi a scopo esplorativo; molti sommergibili pronti dislocati nelle basi avanzate per l'impiego a massa in posizione opportuna per l'azione contro forze nemiche in transito. Escluso l'impiego nella zona orientale del Mediterraneo, ove operano i sommergibili germanici, che offre qualche probabilità di azione contro unità nemiche, nelle altre zone del Mediterraneo i nostri sommergibili avevano minime possibilità di azione; sostenevano per lungo tempo alla caccia sistematica avversaria; si riduceva di molto il numero dei battelli impiegabili al momento opportuno. Il sistema ultimamente adottato, e che ha fatto buona prova nella battaglia di mezzo agosto, consente al contrario di poter disporre di molte unità per l'attacco in massa"*.

^[3] Di comune accordo con il Comando Supremo fu deciso a Roma di non fare intervenire il grosso della Flotta italiana – che in quel momento poteva contare in efficienza su sei navi da battaglia, due incrociatori pesanti, nove incrociatori leggeri e ventisette CT – perché, come avevano esattamente calcolato gli strateghi navali britannici, essa non avrebbe potuto spingersi in profondità dalle basi verso occidente per l'impossibilità di poter disporre della necessaria protezione aerea, per la sproporzione delle forze contrapposte e, soprattutto, perché alcune grandi navi si trovavano immobilizzate per la ormai cronica mancanza di nafta, iniziata all'inizio del 1942 e che aveva raggiunto il suo culmine nell'autunno, a causa della restrizione delle forniture provenienti dalla Romania, che stavano mettendo in crisi la stessa Marina tedesca. L'unica misura presa fu quella di spostare, da Taranto a Napoli le tre corazzate maggiori, *Roma*, *Littorio* e *Vittorio Ve-*



Il convoglio d'invasione KMF (A) 1 in rotta per il Nord Africa il 6 novembre 1942. In primo piano, riprese da una nave trasporto, le navi da sbarco per fanteria britanniche Queen Emma e Princess Beatrix.

Localizzato ancora alle ultime luci del 6 novembre fra Capo de Gata e Capo Falcon il complesso KMF (A) 1 – Forza H, risultò essere seguito da un secondo convoglio di venticinque piroscafi, che era transitato da Gibilterra verso le ore 11.00, e quindi da un terzo convoglio, anch'esso proveniente dall'Atlantico, che aveva superato lo stretto nelle ore di oscurità.^[4] L'ampiezza e la consistenza di queste forze navali fece comprendere anche ai più scettici a Berlino che l'operazione degli Alleati era qualcosa di ben più importante di un semplice rifornimento di Malta; pur tuttavia Hitler e l'OKW si ostinarono ad escludere un'invasione dell'Africa Settentrionale Francese, ritenendo ancora cocciutamente che l'eventuale sbarco nemico sarebbe stato effettuato a Tripoli o a Bengasi. Il Duce informato di questa supposizione dal generale von Enno von Rintelen distaccato presso il Comando, rispose invece di essere fermamente convinto che il nemico avesse per obiettivo l'Africa settentrionale e che, a differenza di quanto si pensava a Berlino, i francesi non avrebbero combattuto contro gli invasori ma si darebbero ben presto messi da parte, come infatti sarebbe avvenuto.

Della stessa idea di Mussolini era il feldmaresciallo Kesselring, che però trovò discorde il Comandante in Capo della Luftwaffe, maresciallo Hermann Göring, *che quello stesso giorno 6 informò per telefono il Comandante dell'OBS di avere la convinzione che l'intendimento del nemico era di sbarcare in Corsica o in Sardegna, oppure a Derna o a Tripoli. Poiché Kesselring aveva ribattuto che "probabilmente lo sbarco sarebbe avvenuto in un porto dell'Africa settentrionale" Göring rispose ostinatamente "Sì, ma non in quella francese" e raccomandò poi, anche a nome del Führer, di compiere il massimo sforzo offensivo contro il convoglio nemico.*

neto, che in tal modo avrebbero dovuto agire come flotta in potenza, la Fleet in being", nei confronti delle iniziative nemiche.

^[4] Alle ore 18.00 del 7 novembre il SIM Sezione Marina, segnalava al Comando Supremo delle Forze Armate italiane: *"In base agli avvistamenti, la formazione maggiore ha ormai superato la regione dell'Oranese. Gli elementi che si hanno sulla composizione dei convogli fanno ritenere che il più avanzato, a cui si sarebbero uniti mezzi leggeri da sbarco di superficie usciti da Gibilterra, comprenda truppe di entità intorno a una divisione e mezza; il secondo richiederebbe principalmente materiale ed il terzo sembra in maggior parte carico di truppe. Obiettivo principale del nemico sembra essere un'azione di sbarco che potrebbe verificarsi all'alba di domani in zona Philippeville – Bona ovvero, se il nemico avesse più ambiziosi propositi, ancora più a levante in un settore che include come zona di probabilità anche le coste tripoline e nel quale esso fruirebbe dell'appoggio aereo di Malta. Obiettivo secondario, l'inoltro di un convoglio a Malta".* Come si vede era ancora escluso che gli sbarchi potessero verificarsi ad Orano e Algeri, che erano molto più arretrati.

Dopo questo colloquio il feldmaresciallo Kesselring informo il maresciallo Ugo Cavallero, Capo di Stato Maggiore Generale delle Forze Armate italiane (Comando Supremo), che egli stava facendo affluire in Sicilia tutti i mezzi aerei disponibili della 2 Luftflotte, previsti in sedici velivoli da ricognizione Ju 88, sessanta bombardieri Ju 88, undici aerosiluranti He 111, ventisei bombardieri a tuffo Ju 87 e trentasette caccia Bf. 109. A essi si sarebbero aggiunti quattro gruppi d'impiego messi a disposizione dall'Organo operativo dell'Alto Comando della Luftwaffe (ObDL), e che comprendevano, provenienti dalla Norvegia, cinquanta bombardieri Ju 88, venticinque aerosiluranti He 111, e dalla Francia quaranta distruttori FW. 190. Gli equipaggi dei bombardieri e degli aerosiluranti degli Stormi KG.30 e KG.26 erano particolarmente addestrati alla guerra sul mare. Sempre parlando con Cavallero, Kesselring riferì che *Göring lo aveva pregato di far sapere al generale Rino Corso Fougier, Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, degli ordini che il maresciallo del Reich gli aveva personalmente impartito, e che riguardavano di "dare il meglio della sua aviazione con l'ordine di impegnarsi fino all'ultimo uomo e fino all'ultimo apparecchio". Pertanto, Göring raccomandava agli aviatori italiani "di fare altrettanto"*.^[5]

L'inizio degli sbarchi Alleati a Orano e Algeri e i primi attacchi dei sommergibili dell'Asse

La sera del 6 novembre l'Amm. Kreish, ricevette da Berlino il seguente telegramma:

"La sorte dell'Armata d'Africa dipende dalla distruzione del convoglio di Gibilterra. Io conto che ciascuno si impegnerà a fondo e vittoriosamente. Il Führer, Adolf Hitler".

In quel momento si trovavano in mare, nelle zone fra il meridiano di Capo Ferrat e quello di Malaga, nove U-boote della 29^a Flottiglia, comandata dal capitano di corvetta Fritz Frauenheim: *U 73, U 77, U 81, U 205, U 458, U 565, U 593, U 605 e U 660*. Cinque di essi (*U 561, U 81, U 660, U 605, U 71*), i più avanzati verso occidente, ricevettero alle ore 20.00 l'ordine di spostarsi in una posizione di agguato situata a 18 miglia verso nord per entrare in contatto con il convoglio nemico. Nello stesso tempo furono impartite disposizioni per rinforzare gli schieramenti e pertanto gli altri tre sommergibili *U 431, U 561 e U 331* ricevettero dall'FdU. l'ordine di salpare da La Spezia nelle prime ore del 7 novembre per raggiungere le zone di agguato.

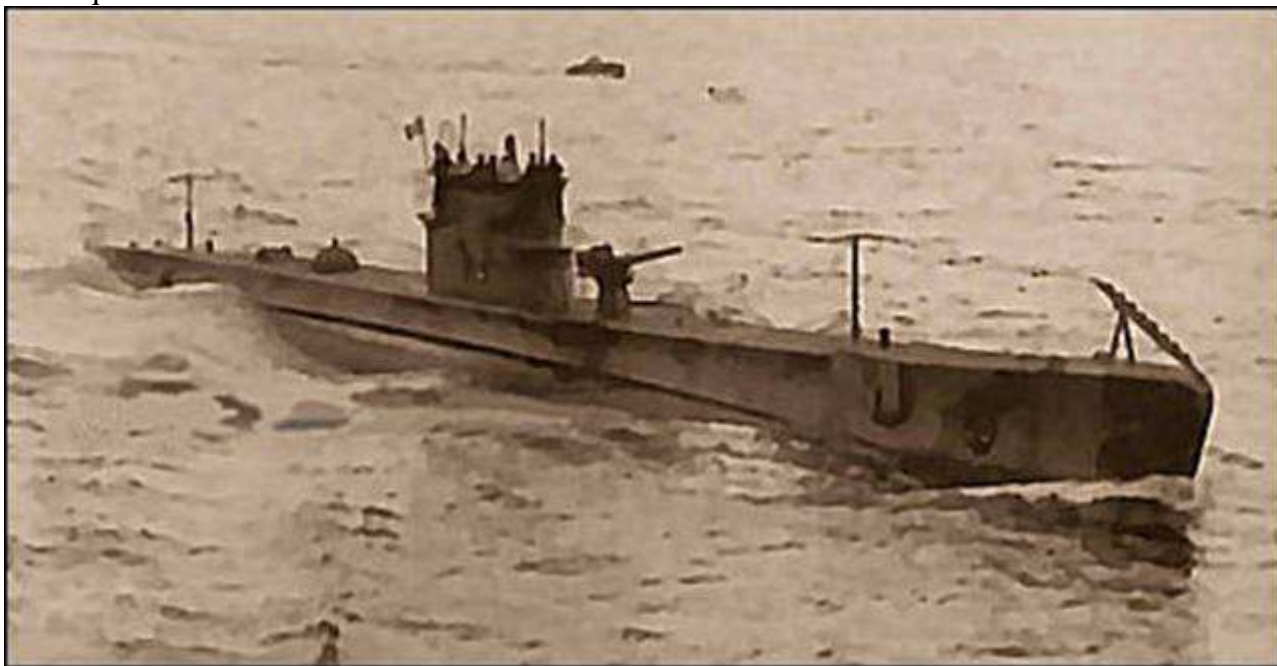
Sebbene fossero stati allertati dalle segnalazioni dei velivoli da ricognizione Ju 88 delle squadriglie 1. e 2.(F)/122, gli U-boote che si trovavano a levante di Gibilterra non riuscirono a rintracciare il convoglio d'assalto KMF (A) 1, che pertanto, diretto ad Algeri, superò indenne quel primo sbarco di sommergibili tedeschi.^[6] Soltanto l'*U 593* (TV Gerd Kelbling) ebbe un breve contatto con alcune unità leggere, ma la trasmissione di avvistamento, diramata alle 01.45 del 7, non poté essere sfruttata poiché giunse all'FdU con cinque ore e mezzo di ritardo. Il fatto di non essere riusciti a localizzare il primo e principale convoglio di sbarco degli Alleati non scoraggiò l'Amm. Kreisch che alle ore 08.30 del 7 novembre ordinò ai sommergibili *U 593, U 565, U 81 e U 605* costituenti lo sbarramento avanzato situato a nord di Orano, di prendere contatto con i convogli arretrati, attesi nella zona di agguato rispettivamente nella tarda mattinata e prima del tramonto. Ma soltanto l'*U 81* (TV Friedrich Guggenberger), ebbe l'occasione di tentare un attacco contro le portaerei *Furious* e *Argus*, ma individuato dovette immergersi in profondità e perse il contatto. Alle 06.30, tornato in

^[5] In quel momento anche da parte di Superaereo, l'organo operativo dell'Alto Comando della Regia Aeronautica, veniva fatto ogni sforzo per rinforzare dalle basi italiane gli aeroporti della Sardegna, dove già si trovavano 30 bombardieri Cant. Z. 1007 bis, 42 aerosiluranti S. 79, 2 ricognitori a largo raggio P. 108 e 33 caccia tra G. 50 e Cr. 42. Arrivarono nel corso delle giornate del 6 e 7 novembre 47 bombardieri (25 S. 84, 16 Cant. Z. 1007 bis e 6 P.108), 15 aerosiluranti S. 79, e 80 caccia (57 Mc. 202 e 23 Re. 2001). Poiché gli aeroporti dell'isola, da dove operavano anche i ricognitori tedeschi, inclusi due He 111 forniti di apparato radiolocalizzatore, erano saturi di aerei italiani, l'OBS dovette rinunciare all'intendimento di trasferirvi alcuni reparti della Sicilia, e decise di usare le basi della Sardegna soltanto per appoggio ai velivoli che rientravano dalle azioni offensive.

^[6] Il mattino del 6 novembre, tra le 09.30 e le 01.10, i sommergibili *U 81, U 605 e U 77* segnarono al FdU. di aver subito attacchi di aerei e navi.

superficie, trasmise che il convoglio nemico si trovava in lat. 36°34'N, long. 01°15'E, a 100 miglia a ovest di Algeri.^[7]

Dei restanti cinque sommergibili, che stazionavano in una zona situata tra l'Isola di Iviza (Baleari) e Capo Tenes (Algeria), l'*U 77*, l'*U 205* e l'*U 660* ricevettero alle ore 05.30 l'ordine di intercettare il convoglio MKF (A) 1, e contro di esso, in seguito all'avvistamento di un aereo che segnalava quella formazione a nord-est di Algeri, furono poi diretti anche l'*U 73* e l'*U 458*. Da parte italiana, sempre ritenendo che il convoglio nemico fosse diretto a Malta, su proposta dell'Amm. Legnani il Sottocapo di Stato Maggiore della Marina, Amm. Luigi Sansonetti, autorizzò Maricosom a spostare le zone dei sommergibili *Axum* e *Topazio* 60 miglia più a sud dalla posizione d'agguato mantenuta fino a quel momento a sud delle Isole Baleari.



Il sommergibile italiano *Topazio* che la sera del 7 novembre attaccò con un siluro, senza colpirlo, il CT *Panther*.

Attaccarono per primi l'*U 205* (TV Bürgel) e il *Topazio* (TV Patanè). Il primo ritenne di aver colpito con due siluri alle 20.09 un grosso piroscalo di 18.000 tonnellate in lat. 37°27'N, long. 02°40'E, mentre il *Topazio*, che si trovava più a levante, a 40 miglia a nord-ovest di Capo Casine (lat. 37°05'N, long. 02°41'E), alle 21.06 lanciò a vuoto un siluro contro il CT di squadra britannico *Panther* (capitano di corvetta Robert William Jocelyn) facente parte della scorta alla Forza H. Il *Panther*, che essendo stato danneggiato da bombe in un attacco aereo dirigeva isolato per Gibilterra a bassa velocità, segnalò l'attacco del sommergibile aggiungendo che il battello si stava immergendo. Nella stessa zona del *Topazio*, l'*Axum* del TV Renato Ferrini (gli eroi della battaglia di Mezzo Agosto)^[8] nel pomeriggio di quel giorno 7 era stato sottoposto a continua ricerca da parte di unità di superficie scortanti un grosso convoglio, e pertanto non poté attaccarlo pur essendogli passato

^[7] Alle ore 09.35 del 7 novembre un U-boote trasmise: “*Diverse cime di alberi in 37°27' Nord 01°32' Est [84 mg. per 299° da Algeri]. Scorta aerea, rotta verso levante. Tendo di pormi davanti al convoglio*”.

^[8] Nel pomeriggio del 12 agosto 1942 il sommergibile *Axum* attaccò il convoglio britannico dell'Operazione Pedestal, colpendo, con un meraviglioso lancio di quattro siluri, ben tre navi importantissime, l'incrociatore *Nigeria* e la cisterna *Ohio*, danneggiandoli, e affondando l'incrociatore contraereo *Cairo*. L'attacco si verificò nel momento in cui il convoglio WS.21/S, praticamente ancora indenne, stava passando dalle quattro alle due colonne, per manovrare più agevolmente nelle strettoie minate del Canale di Sicilia. Il siluramento delle tre navi, determinò una gran confusione nel convoglio. Molte navi restarono arretrate e ciò agevolò nella notte le successive azioni dei sommergibili, delle motosiluranti e dei mas italiani, e l'indomani degli aerei tedeschi, che conseguirono grandi successi, affondando ben 9 delle 14 navi del convoglio. Cfr. Francesco Mattesini, *La battaglia Aeronavale di Mezzo Agosto*, Edizione dell'Ateneo, Roma, 1986.

nelle vicinanze. Nella caccia subita con lancio di bombe di profondità il sommergibile non riportò alcun danno.

Sempre nel pomeriggio del 7 novembre, alle 15.31, Maricosom segnalò a tutti i sommergibili italiani che si trovavano nel Mediterraneo occidentale la posizione, riferita alle 10.40, di una formazione navale nemica e di un convoglio. Successivamente, alle 17.50 ordinò ai sommergibili *Axum* e *Topazio* di manovrare e attaccare senza limitazione di zona. Infine, alle 20.07, Maricosom comunicò la posizione di due convogli nemici, avvistati in due occasioni con rotta a levante, e comprendenti piroscafi scortati da navi da battaglia, portaerei, incrociatori e unità di scorta.

Nel frattempo, il II FK, sfruttando la maggiore autonomia dei suoi velivoli rispetto a quelli italiani, aveva iniziato fin dall'alba a far decollare dagli aeroporti della Sicilia i propri reparti da combattimento maggiormente allenati alle operazioni sul mare. Ma su 37 velivoli mandati all'attacco nel corso della giornata del 7, solo 6 aerosiluranti He 111 della 6^a Squadriglia del 26° Gruppo Bombardamento (6./KG.26) rintracciarono l'obiettivo costituito dal convoglio KMF (A) 1, e lo attaccarono a 100 chilometri a est di Cartagena, danneggiando con un siluro, alle 05.35, il grosso trasporto truppe americano *Thomas Stone*, di 9.255 tonnellate, che però poté raggiungere Algeri il mattino dell'11 novembre trainato inizialmente dai suoi 24 mezzi da sbarco (tutti andati perduti) con a bordo gli uomini del 39° Reggimento di fanteria e scortato dalla corvetta britannica *Spey*, poi dai CT *Wishart* e *Velox*, e infine trainato dal rimorchiatore *St. Day*. Anche la Forza H era stata tenuta sotto osservazione dagli Ju 88 del 122° Gruppo Ricognizione Strategica, l'unità aerea del II FK incaricata di svolgere, con le squadriglie 1. e 2.(F)/122, le ricognizioni aeree dalla Sardegna verso ponente, ma dei sessantuno aerei mandati all'attacco con decollo dalla Sicilia soltanto sei bombardieri Ju 88 rintracciarono quella formazione e la attaccarono alle 18.15, danneggiando con una bomba caduta vicino allo scafo il CT di squadra *Panther*, che fu costretto a rientrare a Gibilterra, per poi essere attaccato, come visto dal sommergibile *Topazio*.



8 novembre. La Forza H a N di Algeri. La corazzata *Duke of York* seguita dalla *Nelson*, riprese dalla poppa della portaerei *Victorious* che ha sul ponte di volo i caccia *Seafire* (884th e 885th Sqs). In alto a sinistra la portaerei *Formidable*.

A iniziare dalle prime ore dell'indomani, 8 novembre cominciarono a pervenire ai Comandi dell'Asse le notizie che il nemico aveva iniziato gli sbarchi nelle zone di Orano e Algeri, e nel po-

meriggio, per disposizioni dell'OBS il II FK mandò all'attacco circa ottanta velivoli, tra bombardieri e aerosiluranti, dei quali, a causa dell'oscurità o per avarie, soltanto sessanta trovarono l'obiettivo. Da parte italiana furono impiegati per l'esplorazione nella zona di Algeri i ricognitori Cant. Z. 1007 bis e al crepuscolo furono mandati all'attacco quattordici aerosiluranti S. 79, con decollo dalla Sardegna. Tuttavia, i velivoli dell'Asse che parteciparono alle azioni, pur arrivando sulle navi a ondate successive, soprattutto al crepuscolo, ottennero risultati scadenti, quantificati dal danneggiamento del CT britannico *Cowdray* ad opera di un bombardiere Ju 88, e del trasporto truppe USA *Leedstown*, che trovandosi ad occidente di Capo Matifou ebbe il timone inutilizzato da un siluro sganciato da un Ju 88 del III./KG.26, recentemente arrivato dalla Norvegia.^[9] Dall'attività aerea della giornata non rientrarono alla base sei velivoli, quattro tedeschi e due italiani. Particolarmente severe furono le perdite del III./KG.26 che lamentò il mancato rientro alla base di tre dei suoi tredici Ju 88 impiegati nell'occasione.



Una formazione di Ju 88 della 6^a Squadriglia del 54° Stormo Bombardamento (6/KG.54) del II FK decollati in formazione da un aeroporto dell'Italia nel 1942. Notare la grossa bomba antinave sotto la carlinga del velivolo.

Dopo un'azione notturna realizzata con sessantuno velivoli, il II FK attaccò durante la giornata del 9 novembre le navi nemiche stazionanti nella zona di Algeri. Vi parteciparono altri novanta velivoli, dieci dei quali, soprattutto per il contrasto dei caccia Spitfire della RAF che si erano installati nell'aeroporto di Maison Blanc (Algeri), non rientrarono alla base, mentre i danni procurati al naviglio degli Alleati furono ancora una volta modesti, poiché soltanto la nave contraerea ausiliaria *Palomares* riportò qualche danno.^[10]

L'attività dei sommergibili francesi nelle acque di Orano

Al contrasto alle operazioni di sbarco degli anglo-americani, nel corso della giornata dell'8 novembre parteciparono, nei limiti delle loro possibilità, anche le navi francesi dell'AS, compresi 5 dei 10 sommergibili che si trovavano in grado di prendere il mare da Orano e Algeri.

^[9] Coi rinforzi fatti affluire in Italia, il II FK, tra il 7 e il 14 novembre, venne a disporre dei seguenti reparti da bombardamento: KG.54, con 1°, 2° e 3° gruppo a Catania; KG.77, con 1° Gruppo a Catania e 2° e 3° Gruppo a Gerbini; KG.30 (arrivato dalla Norvegia), con 3° Gruppo a Comiso; KG. 60 (dalla Norvegia), con due sole squadriglie (1^a e 2^a) del 1° Gruppo a Elmas; LG.1, con 1° e 2° Gruppo (dalla Grecia) a Catania. Vi erano poi, a Grosseto, gli aerosiluranti del KG. 26 con 1° e 3° Gruppo (dalla Norvegia) e 2° Gruppo (dalla Romania).

^[10] Vennero tra l'altro abbattuti con i loro aerosiluranti due comandanti gruppo, il capitano Karl Barth del II./KG.26, che andò perduto con il suo He 111, e il capitano Klaus-Wilhelm Nocken, del III./KG.26 che, alla guida di uno Ju 88 che era stato costretto ad ammarare, ebbe la fortuna di essere recuperato con un suo aviere da un sommergibile tedesco.

Alle ore 02.50 dell'8 novembre i sommergibili *Argonaute*, *Actéon* e *Fresnel* ricevettero l'ordine di salpare per contrastare lo sbarco americano sulle spiagge di Arzew, dislocandosi nella zona di Capo Falcon. L'*Argonaute* (CV Véron), avvistata alle la portaerei britannica *Furious* diresse all'attacco, ma nell'avvicinarsi all'obiettivo alle 15.17 fu scoperto dall'asdic del CT *Achates* (capitano di corvetta A.H.T. Johns) che, portandosi all'attacco e sganciando in due fasi le bombe di profondità, affondò il sommergibile con l'intero equipaggio di 42 uomini.



Operazione Torch. Le portaerei di scorta *Biter* e *Avanger* di poppa alla portaerei di squadra *Victorious*, che ha all'estremità del ponte di volo due caccia *Seafire*.

L'*Actéon* (TV Clavières), avvistate nella notte le portaerei di scorta britanniche *Biter* e *Dasher*, manovrò per attaccarle, ma nel portarsi in superficie per avere condizioni più favorevoli, fu scoperto alle 21.03, a una distanza tra i 500 e i 1000 metri, dal radar del CT *Westcott* (CF I.H. Bockett-Pugh), che con lancio di dieci bombe di profondità affondò il sommergibile, con l'intero equipaggio di 65 uomini.

Il *Fresnel* (TV Saglio), che nel lasciare Orano era stato danneggiato da un proiettile d'artiglieria, manovrò per avvicinarsi all'incrociatore leggero britannico *Jamaica* (CV J.L. Stove) e si preparò ad attaccarlo con una salva di cinque siluri. Ma uno di essi uscì dal tubo di lancio prematuramente, e il sommergibile avvistato dal *Jamaica* dovette disimpegnarsi sotto il tiro delle artiglierie e del lancio di bombe di profondità. Rimase nella zona assegnata fino all'11 novembre senza ricevere ordini, dopo di che il *Fresnel* diresse per Tolone che raggiunse due giorni più tardi, preceduto dall'arrivo di altri due sommergibili francesi, *Le Caiman* e *Le Marsouin*, che l'8 novembre avevano lasciato il porto di Algeri. Nei combattimenti di Algeri fu danneggiato seriamente il *Le Caiman*, mentre da parte britannica andò perduto il CT britannico *Broke* e danneggiato il *Malcolm*, entrambi colpiti dal tiro delle batterie costiere "Musoir Nord" e Musoir Sud" e dal fuoco dell'avviso *Engageante* e dal cacciasommergibili N° 3.

Gli altri 5 sommergibili (*Ariane*, *Céres*, *Danae*, *Diane*, *Pallas*), che si trovavano ad Orano, e che non avevano preso il mare per le loro condizioni d'inefficienza, essendo disarmati e senza equipaggi, per non farli cadere nelle mani degli anglo-americani, nel pomeriggio del 9 novembre ricevettero l'ordine dal Comando Superiore della Marina francese di autoaffondarsi, portando con ciò a sette il totale delle unità subacquee francesi perdute. La stessa fine fecero tutte le navi militari e mercantili

presenti nel porto, al largo del quale si erano precedentemente svolti combattimenti violenti in cui andarono perduti 4 CT francesi (*Tramontane, Surprise, Eperrvier, Typon*) impegnati soprattutto dagli incrociatori britannici *Aurora* e *Jamaica*, e da parte degli americani gli sloop *Hartland* e *Walney*, mentre i britannici persero la corvetta *Gardenia* affondata per collisione con il trawler *Fluellen*.

La costituzione dei sommergibili dei gruppi Hai, Wal e Delphin e il loro impiego bellico.

Avendo accertato che le due zone focali di sbarco degli Alleati si trovavano ad Orano ed Algeri, l'Amm. Kreisch distribuì i suoi U-boote in due gruppi e li concentrò in modo da bloccare i due porti dell'Algeria, potendo disporre nell'occasione di una massa di quattordici sommergibili, tra cui i tre partiti da La Spezia e due del gruppo proveniente dall'Atlantico (*U 595 e U 617*) che avevano già superato lo Stretto di Gibilterra. Tali forze furono suddivise in due gruppi. Il Gruppo Hai, costituito da sei sommergibili (*U 77, U 205, U 331, U 431, U 561 e U 660*) fu incaricato di bloccare Algeri; il Gruppo Delphin, con 8 sommergibili (*U 73, U 81, U 458, U 565, U 593, U 595, U 605 e U 617*), fu destinato al blocco di Orano.

Alle 07.45 dell'8 l'*U 205* segnalò di aver perso il contatto con il convoglio attaccato la sera del giorno precedente, ma successivamente, alle 11.08 l'*U 605* trasmise di essere in vista di una formazione navale comprendente due portaerei, una nave da battaglia, tre incrociatori, con rotta nord alla velocità di 17 nodi. Era naturalmente la Forza H. Sempre nella giornata dell'8, tre sommergibili del gruppo Delphin (*U 431, U 651, U 331, U 77*) ricevettero l'ordine di fare rotta verso est al duplice scopo di attaccare navi nemiche segnalate nel Golfo di Bougie e quelle eventuali navi dirette a Malta. Vi arrivò per primo l'*U 77* (TV Otto Hartmann) che alle 18.43, avendo avvistato soltanto otto navi mercantili francesi, tre delle quali grosse a tre fumaioli, segnalò "*Nessuna forza nemica nella Baia di Bougie*", e di dirigere verso Algeri.

Da parte italiana, mentre avveniva il trasferimento nelle zone tra Philippeville e Biserta di numerosi sommergibili, salpati dalle basi di Cagliari e Trapani, l'*Axum* e il *Topazio*, essendo al limite dell'autonomia alle 08.30 dell'8 novembre ricevettero l'ordine di lasciare la zona di Algeri per rientrare alle basi. Invece ai sommergibili *Argo, Mocenigo, Nichelio, Porfido, Brin, Argento, Platino, Emo, Asteria, Vellella, Dandolo e Acciaio* fu ordinato di spostarsi subito in superficie verso ponente.

Alle 19.09 del 9 novembre Maricosom comunicò a tutti i sommergibili che piroscafi nemici stavano spostandosi verso levante, e che sbarchi erano in corso a Bona e a Philippeville. Ordinò di attaccare qualunque piroscalo e nave da guerra in entrata o uscita dai porti protetti ma, per evitare equivoci con unità amiche, di astenersi dall'agire contro sommergibili, Mas e Motosiluranti.

Nel frattempo alle 23.30 dell'8 novembre l'*U 458* (TV Kurt Diggins) aveva attaccato una grossa nave mercantile a 71 miglia a nord di Algeri, e ritenne di aver colpita. L'indomani giorno 9 riuscirono soltanto due attacchi, uno con l'*U 605* che in lat.36°45'N, long. 02°41'E lanciò i siluri contro una fregata senza riuscire a colpirla. Il secondo, alle 14.04 con l'*U 331* (TV von Tiesenhausen), che spintosi nella zona di Algeri, conseguì il primo successo degli U-boote, colpendo e affondando con due dei quattro siluri lanciati una grande nave all'ancora a sud-ovest di Capo Matifou, che poi risultò essere il già danneggiato trasporto truppe americano *Leedstown*, di 9.135 tsl.

I sommergibili tedeschi conseguirono altri due successi nelle prime ore della notte del 10 novembre. Iniziò l'*U 81* (TV Fritz Guggenberger), che alle 01.46 attaccò a 21 miglia a nord di Capo Ivi (Orano) il piroscalo britannico *Garlinge* (capitano William Charles Barnes), di 2.012 tsl, salpato da Gibilterra diretto ad Algeri con un carico di 2.700 tonnellate di carbone. La nave, colpita da un siluro, fu vista affondare in quattro minuti. Vi furono venticinque morti e quattordici superstiti, recuperati e portati ad Algeri dalla nave ausiliaria britannica *Minnia*. L'*U 431* (TV Wilhelm Dommès), che trovandosi in superficie a nord-est di Algeri aveva avvistato tre incrociatori e navi di scorta della Forza H, alle 03.54 lanciò quattro siluri a ventaglio causando l'affondamento del grosso e moderno CT di squadra *Martin*, di 1.950 tonnellate, appartenente alla Home Fleet. I morti furono cento-

sessantuno morti e i superstiti sessantuno. L'*U 458* (TV Kurt Diggins), che si trovava spostato più a occidente, alle 04.05 lanciò inutilmente tre siluri contro un CT diretto verso Algeri, che furono evitati dal bersaglio avendoli avvistati nel riflesso del mare.

Photo # 19-N-34061 USS *Leedstown* off the New York Navy Yard, 12 September 1942



Il trasporto truppe americano *Leedstown*, affondato il 9 novembre ad Algeri dal sommergibile tedesco *U 331*. Fu la prima nave affondata dai sommergibili nell'operazione Torch.



Bella immagine del CT di squadra britannico *Martin*, affondato il 10 novembre a NE di Algeri dall'*U-431*.



La camera siluri di prora dell'*U 331*. Su un portello di lanciasiluri la sagoma della corazzata britannica *Barham* che il sommergibile aveva affondato a nord di Sollum il 25 ottobre 1941.

Alle 11.08, l'*U 561* (TV Heinz Schomburg), trovandosi in lat. 37°03'N, long. 03°06'E, prese di mira un'altra formazione navale, la Forza Q, comprendente la portaerei *Argus*, due incrociatori classe "Fiji" (erano in realtà lo *Scylla* e il *Charybdis* della classe "Dido") e unità di scorta. Lanciati quattro siluri G7e, si disimpegnò in profondità, temendo di essere attaccato dalle unità di scorta, e avendo udito dopo 176 secondi, corrispondenti ad una corsa di 3000 metri, una detonazione il comandante Schomburg ritenne di aver probabilmente colpito e danneggiato l'*Argus*, mentre in realtà non conseguì alcun risultato.

Infine, alle 12.17 di quello stesso giorno 10 si ebbe l'attacco dell'*U 73* (TV Helmut Rosebaum) che, trovandosi in lat. 37°09'N, 00°05'W nella zona di Orano, dalla distanza di 5 chilometri lancio a ventaglio cinque siluri contro la corazzata *Rodney* e un incrociatore senza riuscire a colpire.

Con l'arrivo dall'Atlantico dell'*U 596* e dell'*U 407* (che segnalò di essere privo di carte del Mediterraneo), il numero degli U-boote in zona di operazioni salì nella giornata del 10 novembre a sedici unità, di cui sei impiegate davanti ad Algeri, quattro nelle acque di Orano, e i restanti sei in crociera tra i due porti. Poiché nel frattempo non si era verificato alcun sostanziale cambiamento della situazione, il FdU, potendo disporre efficienti di quindici U-boote, decise di effettuare una variazione agli schieramenti, mantenendo il blocco di Algeri e della zona di mare presso Orano e costituendo un terzo gruppo operativo chiamato Wal, per formare il quale si rese necessario prelevare sommergibili dagli altri due gruppi esistenti.

Per il blocco di Algeri l'Amm. Kreisch ritenne fossero sufficienti cinque sommergibili del gruppo Hai (*U 77*, *U 205*, *U 331*, *U 431*, *U 561*) e pertanto l'*U 660* ricevette l'ordine di trasferirsi ad ovest per aggregarsi al gruppo Wal, che fu costituito con altri cinque battelli (*U 73*, *U 81*, *U 407*, *U 565*, *U 617*) prelevati dal gruppo Delphin, con il quale restarono davanti ad Orano altri cinque sommergibili (*U 458*, *U 593*, *U 595*, *U 596*, *U 605*).

Fu deciso dal FdU che il nuovo gruppo Wal, al quale dovevano aggiungersi in un secondo tempo altri tre sommergibili provenienti dall'Atlantico (*U 755*, *U 259*, *U 380*), doveva concentrarsi a ponente di Orano, la zona più pericolosa per la minaccia costituita dagli aerei di Gibilterra, ma che offriva le maggiori possibilità di attacco e conseguentemente le maggiori probabilità di conseguire il

successo. E ciò in considerazione del fatto che qualsiasi spostamento delle forze navali nemiche verso le aree di sbarco, doveva passare in quella ristretta zona di mare, tra le coste della Spagna e del Nord Africa. Sulla base di questo concetto operativo, al gruppo Wal fu ordinato “*di fare particolare attenzione sull’avvistamento di aerei e di accelerare per quanto possibile la navigazione*” e di “*comunicare la sua posizione fra le ore 1600 e 1800 per mezzo di brevi segnalazioni*”.

Gli U-boote ricevettero tra le 09.55 e le 10.44 del 10 novembre gli ordini necessari alla nuova ripartizione dei gruppi e al loro schieramento, il cui limite, a causa del maggiore pericolo costituito dagli aerei di base a Gibilterra, fu delimitato verso occidente dal meridiano 02°43’ ovest.

Nel frattempo, l’FdU dovette effettuare alcune varianti al piano originale dello schieramento dei suoi sommergibili. Infatti constatato che le unità del gruppo Wal, trovandosi molto arretrate, non avrebbero potuto raggiungere le posizioni ordinate prima che il convoglio nemico fosse transitato in quella zona, fu disposta la costituzione di due nuove linee di agguato a nord-ovest di Orano: la prima, avanzata verso occidente, con i sommergibili *U 73, U 407, U 617 e U 596* (che proveniente dall’Atlantico veniva aggregato al gruppo Wal), la seconda, poco più arretrata, con *U 569, U 81 e U 660*.

Nel pomeriggio di quel giorno 10, mentre si svolgevano i previsti spostamenti, il Comando della Marina Germanica in Italia con il messaggio a mano n. 913 informava Supermarina di aver fatto il seguente apprezzamento della situazione dei sommergibili, riferita alle ore 15.00:

L’esame ordinato dalla SKL, cioè se è possibile l’impiego di sommergibili germanici ad oriente di Algeri, dato che anche ad oriente di Algeri non sono da escludere intenzioni di sbarco da parte del nemico, dà il seguente risultato:

1) Il numero dei sommergibili pronti all’impiego costringe ad una esatta delimitazione dell’assegnazione dei compiti, in caso diverso si prospetta il pericolo che le forze vengano disperse e non si raggiungano dei risultati.

2) L’impiego ora ordinato si fonda sull’intenzione di bloccare i due punti di gravità delle operazioni di sbarco – Algeri ed Orano – e di operare inoltre nella zona di mare ad oriente di Gibilterra.

3) Le operazioni dei sommergibili, date le loro caratteristiche, necessitano di molto tempo. Quanto alle intenzioni espresse nel comma 2) sono in esecuzione gli spostamenti. Un cambio di posizioni crea turbamenti e conduce all’insuccesso.

4) Attualmente è in navigazione un grosso convoglio a levante di Gibilterra. Sono stati impartiti gli ordini per attaccarlo. Per un impiego a levante di Algeri sarebbero a disposizione unicamente le unità che attualmente bloccano Algeri. La quasi certa possibilità di creare con tali unità danni al nemico – legge fondamentale della condotta della guerra – non deve essere sviata da quella zona contro presunte intenzioni nemiche.

5) Pertanto, considerando l’attuale situazione e le forze esistenti, non è possibile l’impiego contro probabili sbarchi nemici a levante di Algeri.

6) Sarebbe perciò opportuno impiegare sommergibili italiani contro punti di sbarco a levante di Algeri.

La possibilità che il nemico potesse spingere le sue zone d’invasione a levante di Algeri, era venuta a crearsi fin dalle ore 18.00 del 9 novembre, in seguito all’avvistamento di un grosso convoglio in navigazione verso levante a nord di Capo Bengut, e per precauzioni l’OBS ordinò di intensificare le ricognizioni e di tener pronti in allarme una parte dei suoi reparti aerei da combattimento. La presenza di nuclei navali formati da unità da guerra a levante di Capo Carbon e nelle acque di Bougie fu poi confermata nella giornata del 10 dalla ricognizione aerea e dai sommergibili del gruppo Hai. Sebbene per quel giorno non si fosse verificato nessuno sbarco a levante di Algeri, la segnalazione di un convoglio di circa cinquantacinque navi in lat. 36°05’N, 04°13’E con rotta a levante e del quale non si conosceva quale fosse la destinazione, l’FdU ritenne possibile che esso potesse sbarcare truppe in località a levante di Algeri.

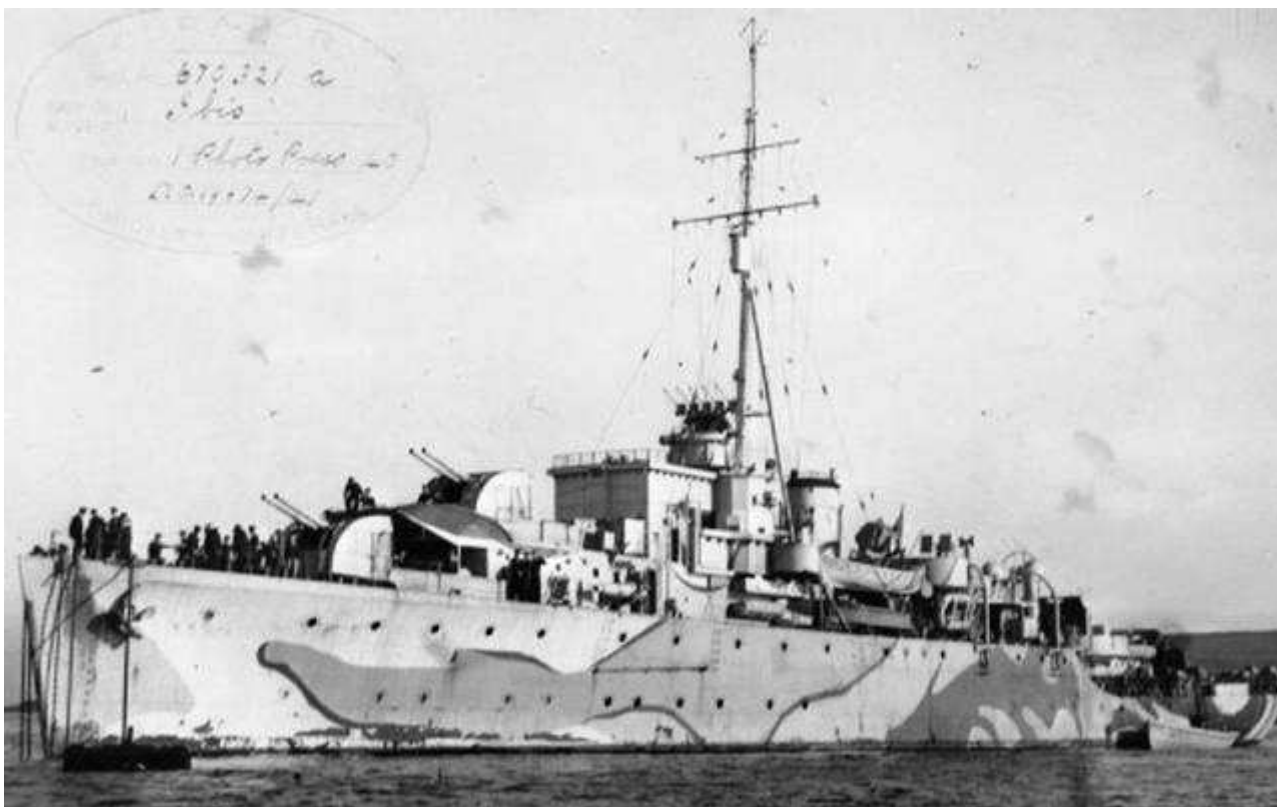
In effetti, realizzata l'occupazione di Algeri il vice Amm. Harold Burrough comandante dell'Inshore Squadron, e il generale Kenneth Arthur Noel Anderson comandante della 1^a Armata britannica richiesero con insistenza che l'operazione anfibia fosse estesa verso levante. L'Amm. Cunningham accettò la proposta e rapidamente, con l'operazione Perpetual, furono approntati due convogli d'invasione che, imbarcando le truppe della 36^a Brigata di fanteria della 78^a Divisione britannica, presero il mare da Algeri nel pomeriggio del 10 novembre diretti a Bougie. Inizialmente era stato fissato che l'operazione avesse inizio nella giornata del 9, ma fu posticipata di due giorni a causa del tempo cattivo.

Il primo convoglio, costituito dai trasporti militari *Glenfinlas*, *Stantrill*, *Urlana* e *Ocean Volga*, era scortato dal monitore *Roberts*, dal CT polacco *Bliskawika* e dalle corvette *Samphirer*, *Pestmon*, *Hoy*, *Inchholm* e *Risa*. Il secondo convoglio, costituito dai grossi trasporti truppe per fanteria (LSI) *Karanya*, *Marnik* e *Cathay*, navigava sotto la protezione dell'incrociatore leggero *Sheffield* (contramm. C.H.J. Harcourt), dell'incrociatore contraereo ausiliario *Tynwald*, del CT di scorta *Bramham* e dei dragamine di squadra *Cadmus*, *Albacore*, *Rother* e *Spey*. Seguivano i due convogli la petroliera militare *Dewdale*, scortata dal CT *Mull*, e il grosso trasporto truppe *Awatea* (dirottato per Bougie mentre stava dirigendo per Philippeville), accompagnato dai CT di scorta *Bicester* e *Wilton*. Per proteggere l'operazione di sbarco fu destinata la Forza Q, comprendente la vecchia e piccola portaerei *Argus*, scortata dagli incrociatori leggeri *Scylla* e *Charybdis*, della classe "Dido" e con forte armamento contraereo, e dai CT *Vanoc* e *Wrestler*.

La *Argus* aveva il compito di assicurare con i suoi velivoli da caccia l'appoggio aereo continuo al largo delle spiagge di Bougie, fino a quando la RAF non fosse stata in grado di far decollare i suoi aerei dall'aeroporto avanzato di Philippeville. Tuttavia, nel corso di un attacco aereo tedesco realizzato nel pomeriggio del 10 novembre nella rada di Algeri contro la Forza Q da quindici bombardieri Ju 88 del III./KG.30, decollati dalla base alle 15.40, gli equipaggi rientrati alla base sostennero di aver colpito una portaerei con due bombe. In effetti, due velivoli della formazione tedesca piombarono in picchiata sull'*Argus*, che fu colpita alle 17.17 a 10 miglia a nord di Algeri (lat. 37°00'N, long. 03°57'E) da una bomba sul ponte di volo all'estrema poppa, ma poté ugualmente proseguire la navigazione verso Bougie, dopo aver ricevuto dalla portaerei di scorta *Avanger* un rinforzo di 4 caccia Hurricane, essendo la sua dotazione di Seafire ridotta a soli 7 velivoli.

Agli attacchi aerei nello stesso pomeriggio del 10 nella zona di Algeri parteciparono aerosiluranti italiani, che realizzarono il siluramento, alle 17.24, dello sloop britannico *Ibis* (CC H. M. Darell-Brown), di 1250 t, avvenuto al crepuscolo durante l'azione di 6 S. 79 del 130° Gruppo decollati da Elmas al comando del magg. Massimiliano Erasi. Gli equipaggi degli aerosiluranti ritennero di aver colpito un piroscafo e due incrociatori leggeri, uno dei quali visto affondare.

L'*Ibis*, colpito da un siluro, affondò in circa tre minuti, capovolgendosi, in lat. 37°00'N, long. 03°00'E, a circa 10 miglia a nord di Algeri. Tra l'equipaggio vi furono novantotto morti, compreso il comandante Darell-Brown, e centoundici superstiti, quasi tutti recuperati dall'incrociatore leggero *Scylla*, meno tre raccolti dal CT *Clare*. Nel salvataggio dei superstiti, a causa della presenza di un sommergibile, a cui fu data caccia, fu perduto molto tempo. Il recupero ebbe inizio dopo quattro - cinque ore dall'affondamento dell'*Ibis* e fu ultimato alla mezzanotte (2359Z10).



Lo sloop britannico *Ibis*, affondato nel pomeriggio del 9 novembre dagli A/S italiani S. 79 del 130° Gruppo.

Il concentramento dei smg italiani a levante di Algeri e la perdita del *Granito* e dell'*Emo*

Da parte italiana, in base agli ordini diramati da Supermarina, che inizialmente non aveva scartato la possibilità che le navi nemiche in movimento verso levante si spingessero oltre il Canale di Sicilia per rifornire Malta, il Comando in Capo della Squadra Sommergibili (Maricosom), sospendendo le missioni di trasporto materiali a Tobruk (Libia) assegnate ad alcuni sommergibili, il 7 novembre aveva ripartito le ventuno unità subacquee italiane che si trovavano in mare nel Mediterraneo occidentale come segue:

- *Axum* e *Topazio* in posizione avanzata a sud delle Isole Baleari;
- *Aradam*, *Acciaio*, *Argento*, *Asteria*, *Brin*, *Dandolo*, *Emo*, *Mocenigo*, *Porfido*, *Platino*, *Veella*, e *Galatea* nella zona del Golfo di Philippeville;
- *Bronzo*, *Avorio*, *Alagi*, *Corallo*, *Diaspro*, *Turchese* e *Corallo* nella zona a nord di Biserta.^[11]

Questa dislocazione era stata ordinata alle 2206 del 6 novembre da Maricosom, in seguito ad ordine di Supermarina, con il concetto di mandare i dodici sommergibili del 7° Grupsom di Cagliari ad assumere l'agguato a ponente dell'isola Galite e di spostare i sette sommergibili dell'8° Grupsom di Trapani nella zona a nord di Biserta. E ciò allo scopo di "ampliare le acque assegnate all'agguato dei sommergibili ... per dare loro maggiore liberà di azione nelle zone stesse".

Al momento in cui gli iniziali sbarchi si verificavano sulle spiagge di Algeri e di Orano, le posizioni dei sommergibili italiani, spostate verso ponente, erano troppo distanti da quegli obiettivi, e poiché le ipotesi dei tedeschi indicavano la possibilità che il nemico portasse i suoi sbarchi verso la Tunisia, restarono nelle zone assegnate. L'8 novembre si trovavano già nelle acque tra Philippeville

^[11] Il mattino del 7 novembre Maricosom, in previsione del passaggio di un convoglio nemico nel Canale di Sicilia, ordinò ai smg *Uarsciek*, *Dessié*, *Granito* e *Ascianghi*, in rotta di rientro da Tobruk da una missione di trasporto materiali, di raggiungere zone di agguato del Canale di Sicilia, ma il *Dessié* dovette rinunciare e rientrare alla base per un'avaria. Il mattino dell'indomani, giorno 8, Maricosom ordinò all'*Axum*, *Topazio*, *Giada* e *Volfram* di rientrare alla base.

e Biserta 19 sommergibili, e altri 4 si aggiunsero tra i giorni 11 e 14. Come vedremo un altro battello, il *Granito*, non raggiunse la posizione assegnata, per causa affondamento.

L'8 novembre due dei sommergibili dell'8° Grupsom in agguato nelle acque a nord di Biserta entrarono in collisione, mentre si trovavano in immersione. Il *Diaspro* (TV Alberto Donato) riportò danni lievi allo scafo che non gli impedirono di sospendere la missione, mentre l'*Alagi* (TV Sergio Puccini), col lato sinistro della torretta danneggiato, fu costretto a rientrare dirigendo per Napoli.

L'indomani 9, nel pomeriggio, il sommergibile *Granito* (TV Leo Sposito), in navigazione per la zona assegnata sulle coste dell'Algeria, fu silurato presso Capo San Vito dal *Saracen* (TV M.G.R. Lumby), uno dei sommergibili britannici predisposti in agguato a NO della Sicilia, e affondò senza lasciare superstiti tra i quarantasette uomini dell'equipaggio. Nella stessa zona il precedente giorno 8 un altro battello britannico, l'*Unruffled* (TV J.S. Stevens) aveva colpito con un siluro, asportandogli l'intera prora, il piccolo e modernissimo incrociatore italiano *Attilio Regolo*, che stava rientrando a Messina da una missione nel Canale di Sicilia, dove aveva posato uno sbarramento minato.^[12]



Il sommergibile italiano *Emo*.

Il sommergibile *Angelo Emo* (TV Giuseppe Franco) andò perduto il 10 novembre mentre si spostava dalla zona di Philippeville a quella di Algeri. Localizzato verso le ore 13.00, durante una manovra d'attacco al trawler britannico *Lord Muffiel*, sottoposto dallo stesso trawler a caccia con bombe di profondità che causarono gravi danni alla girobussola e agli impianti elettrici e entrate d'acqua attraverso lo scafo lesionato che lo fecero scendere alla profondità di 100 metri, l'*Emo* fu costretto a venire in superficie. Dopo un breve combattimento, che causò la morte di undici uomini che si trovavano in coperta, il sommergibile si autoaffondò sotto il fuoco dell'unità nemica che poi ne raccolse i superstiti.

Lo stesso giorno 10 i sommergibili *Corallo* e *Veella* effettuarono un'incursione nella rada di Philippeville ma non trovarono bersagli da attaccare, che invece fu possibile rintracciare all'*Acciaio* (TV Ottorino Beltrami) il quale alle 06.18 lanciò quattro siluri contro un incrociatore vedendo però le armi passare sotto lo scafo di quell'unità senza esplodere. Il *Platino* avvistato un CT che procedeva a forte velocità, non riuscì a portarsi in posizione utile di lancio. Il *Porfido* scoperto da un'unità nemica fu sottoposto a lunga caccia antisom con bombe di profondità, mentre il *Dandolo* fu costretto a rientrare per un'avaria ai motori.

^[12] Nel corso dell'operazione Torch ventisei sommergibili britannici delle flottiglie 1^a (Haifa), 10^a (Malta) e 8^a (Gibilterra) operarono nel Mediterraneo occidentale e centrale, occupando posizioni che potessero permettergli di intervenire contro un eventuale intervento delle flotte francese e italiana. Di essi, *Ursula*, *Unshaken* si disposero presso Orano; *Unrivalled*, P 48, P 221, *Shakespeare* presso Algeri; *Safari*, *Sahib*, *Saracen* fra la Sardegna e la Sicilia; *United*, *Unruffled*, *Umbending*, *Umbra*, *Unison* a nord della Sicilia e dello Stretto di Messina; *Utmost* e *Una* a sud dello Stretto di Messina; *Unseen*, P 222, *Seraph* e *Sybil* a sud delle coste francesi della Provenza; *Traveller*, *Parthian*, *Clyde*, *Trasher*, *Proteus* e *Porpoise* presso le coste libiche o addetti al trasporto di munizioni a Malta



L'affondamento del sommergibile *Emo*, con gli uomini dell'equipaggio che si gettano in mare.



I naufraghi dell'*Emo* raccolti da canotti del trawler britannico *Lord Muffiel* che aveva affondato il sommergibile.

Infine, alle 12.30 del 10, il *Volframio*, che stava rientrando alla base di Augusta, fu attaccato dal sommergibile britannico *Una* (TV C.P. Norman) con un siluro che fu evitato.

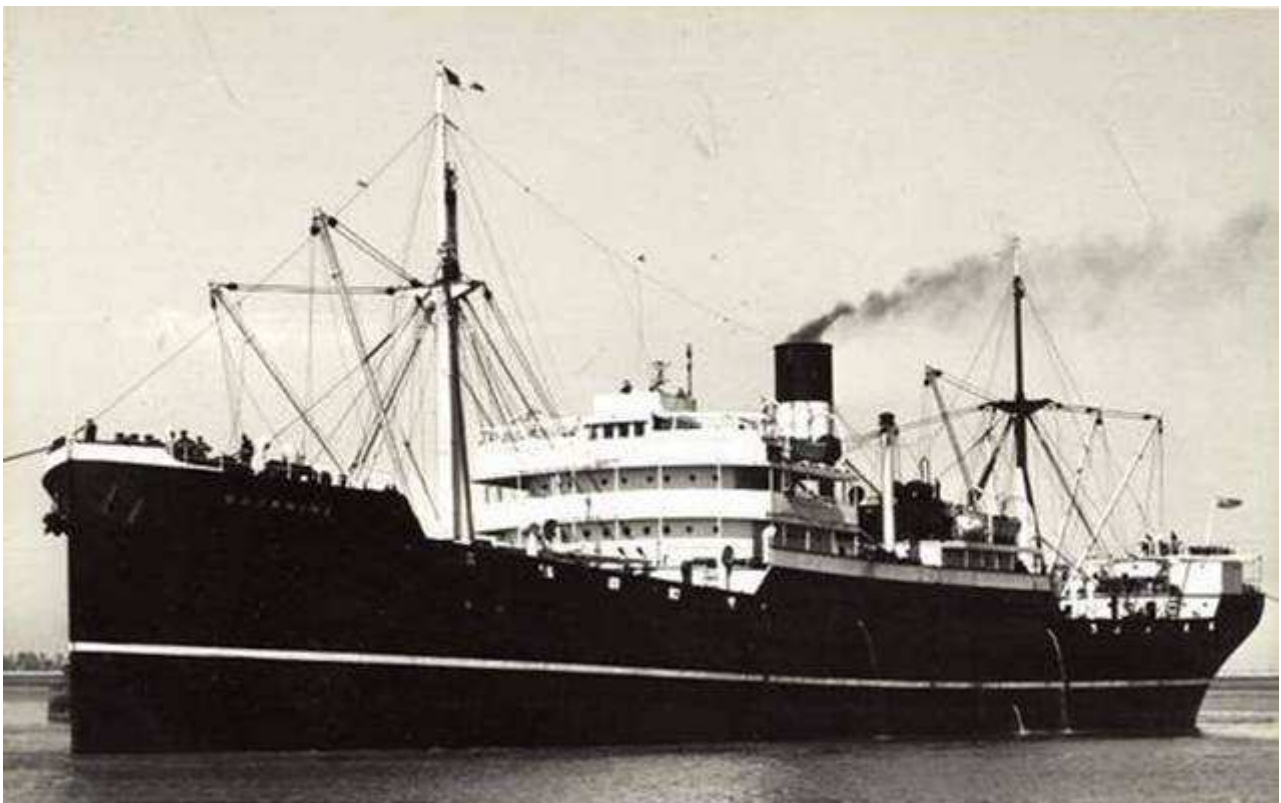
Ma prima di descrivere quali furono gli ulteriori movimenti dei battelli italiani, torniamo a quanto stava avvenendo nel campo degli U-boote.

L'affondamento dei transatlantici *Viceroy of India* e *Nieuw Zeeland*

Alle 09.00 dell'11 novembre l'*U 755* avvistò un convoglio comprendente piroscafi, incrociatori e navi di scorta, mentre si avvicinava per attaccare una nave mercantile con tre fumaioli dovette rinunciare per la vigilanza nemica, che lo sottopose al lancio di bombe di profondità che procurarono al sommergibile alcuni danni.

L'*U 259*, un altro sommergibile proveniente dall'Atlantico, fu aggregato al gruppo Wal per operare contro un convoglio proveniente da Gibilterra segnalato alle 13.58 il lat. 36°15'N, long. 01°50'W dall'*U 596*, che faceva parte della prima linea di agguato.

Successivamente prese contatto un sommergibile della seconda linea d'agguato, l'*U 660*, che alle 12.30 segnalò in lat. 36°15'N, long. 00°46'W un convoglio di venti piroscafi con velocità moderata e rotta 70°, contro il quale fu quindi diretto dall'FdU il vicino gruppo Delphin. Questa mossa ebbe un certo successo poiché alle 15.16 l'*U 593* (TV Gerd Kelbling), lanciando due siluri, poté colpire affondare nella Baia di Arzew, presso Mostagamen, il piroscafo trasporto munizioni britannico *Browning*, di 5.332 tsl,



Il piroscafo britannico *Browning* affondato l'11 novembre presso Orano dal sommergibile tedesco *U 593*.

Il *Browning*, faceva parte del convoglio KMS-2, di cinquantasei navi, che partito da Barrow e diretto a Orano, imbarcava un carico militare americano che includeva oltre agli esplosivi anche quattro bulldozer. La nave in fiamme fu abbandonata dall'equipaggio prima di esplodere e affondare. Vi fu un solo morto, mentre, i sessantuno superstiti furono raccolti dal trawler britannico *Fluellen* e portati a Orano.

Infine, nella notte del 12 novembre l'*U 595* (TV Jürgen Quaet-Faslem), anch'esso del gruppo Delphin, trovandosi esattamente a nord di Orano alle 04.06 lanciò tre siluri contro un grosso piroscafo di 11.000 tonnellate della Blue Funnel Line, con rotta 210° alla velocità di 14 – 16 nodi, e erroneamente, ritenne di averlo colpito con due siluri e di averlo affondato. Dopo l'attacco l'*U 595* fu sottoposto a caccia con bombe di profondità per ben sedici ore, e in seguito ai danni riportati segnalò di dover raggiungere la spezia avendo il periscopio fuori uso e avarie nella camera di manovra.

Dopo il fallito attacco al piroscafo *Otranto*, alle ore 10.37 l'*U 73* fu preso di mira, con lancio di sei siluri, dal sommergibile britannico *Ursula* a 25 miglia a sud-sud-est di Carboneras (Spagna). Il comandante dell'*Ursula*, TV R.B. Lakin, ritenne che un siluro avesse colpito l'*U-boote*, affondandolo, ma in realtà fallì il bersaglio.

Ritornando al gruppo Wal, che nel frattempo aveva ricevuto un secondo rinforzo con l'*U 380* proveniente dall'Atlantico, i suoi sommergibili ebbero modo di attaccare durante la giornata dell'11 novembre tre grandi navi trasporto truppe del convoglio KMF 1° che dopo lo sbarco del personale, non essendo disponibile unità di scorta, avevano ricevuto l'ordine di raggiungere Gibilterra, con navigazione isolata e a grande velocità. Di essi il piroscafo britannico *Otranto*, salpato da Algeri, trovandosi a levante di Capo De Gata, riuscì ad evitare i siluri dell'*U 73* (sottoTV Deckert), mentre invece non furono altrettanto fortunati altri due piroscafi da passeggeri, che furono affondati.

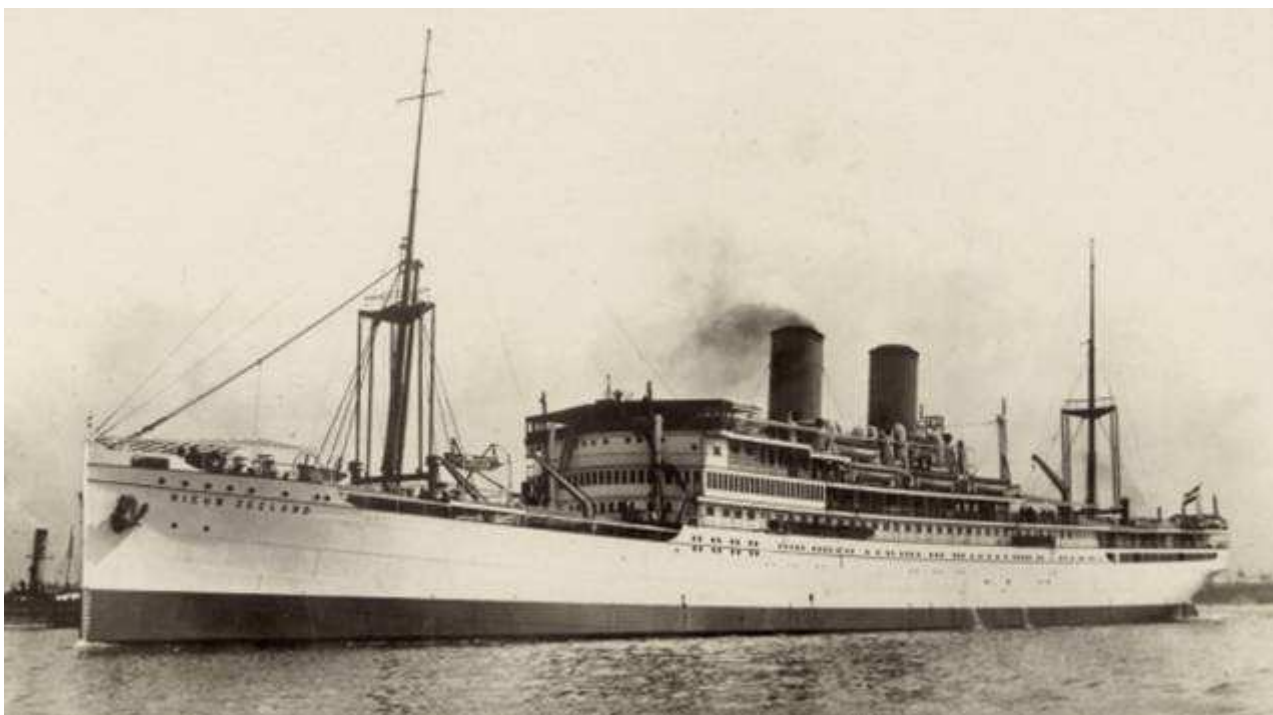
Il *Viceroy of India* (capitano Sydney Herbert French), di 19.627 tsl, anch'esso britannico e salpato da Algeri, alle 05.09 fu colpito da due dei quattro siluri lanciati di prora dall'*U 407* (sottoTV Brüller) a 34 miglia a nord-ovest di Orano. Per dare al piroscafo il colpo di grazia alle 05.31 il sommergibile lanciò di poppa un altro siluro che però non colpì. Tuttavia il *Viceroy of India*, con la sala macchina e altri locali allagati, era ormai condannato, e affondò di poppa con la prora che si alzava verticalmente. I suoi 450 superstiti furono raccolti dal CT *Boadicea* e portati a Gibilterra.

Il piroscafo olandese *Nieuw Zeeland*, di 11.069 tsl, salpato da Orano, fu silurato alle 12.42 a sud-est di Gibilterra dall'*U 380* (TV Josef Röther), che arrivando dall'Atlantico era stato informato dall'FdU. del passaggio di quella grande nave, essendo il solo in grado di intercettarla trovandosi gli altri sommergibili del gruppo Wal molto arretrati.^[13] Il *Nieuw Zeeland*, ricevette il colpo di grazia alle 13.08, quando fu colpito da un altro siluro dell'*U 380*. I 361 superstiti furono raccolti dal CT olandese *Isaac Sweers* e dal britannico *Porcupine* e sbarcati a Gibilterra.



11 novembre 1942. L'affondamento del transatlantico britannico *Viceroy of India* ad opera del sommergibile tedesco *U 407* ad ovest di Orano.

^[13] L'affondamento dei grossi trasporti truppe *Viceroy of India* e del *Nieuw Zeeland*, che navigavano isolati, convinse l'Amm. Cunningham ad ordinare che in futuro le navi di quel tipo dovessero navigare sempre scortate.



Il piroscafo passeggeri olandese *Nieuw Zealand* anch'esso affondato l'11.11 ad ovest di Orano dall'*U 380*.

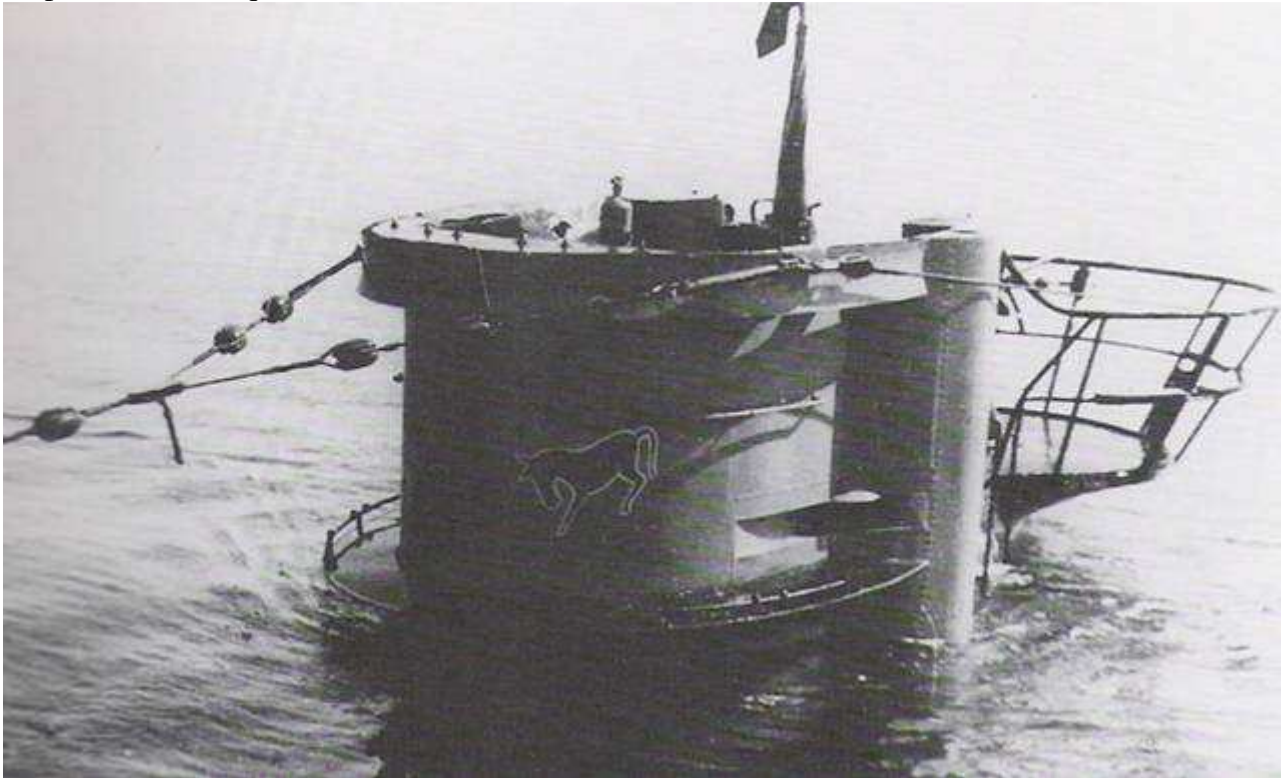


A sinistra la torretta dell'*U 407*. A destra, a consegna della Ritterkreuz al comandante dell'*U 380*, TV Josef Röther *alla Spezia* da parte del comandante dei Sommergebile tedeschi in Mediterraneo (F.b.U.) contrAmm. Leo Kreisch.

Purtroppo, sempre nella giornata dell'11 novembre, una grossa perdita tedesca, dal punto di vista logistico, fu quella del piroscafo *Bengasi* (ex danese *Almena*), di 1554 tsl, adibito a nave appoggio sommergibili. La nave, che trasportava 40 siluri G7e, 500 metri cubi di motorina, olio lubrificante e

viveri per dodici mesi destinati agli U-boote della 29^a Flottiglia che avrebbero dovuto far scalo nel porto di Cagliari, salpata da La Spezia fu attaccata silurata ed affondata all'altezza delle coste sarde di Capo Figari dal sommergibile britannico *Turbulent*, comandato dal capitano di corvetta John Wallace Linton. Questo avvenimento, procurando grande ansietà nel B.d.F, costrinse il Comando tedesco a ricorrere ai ripari inviando immediatamente a Cagliari motorina in fusti e viveri imbarcandoli sul piroscalo *Favor*.^[14]

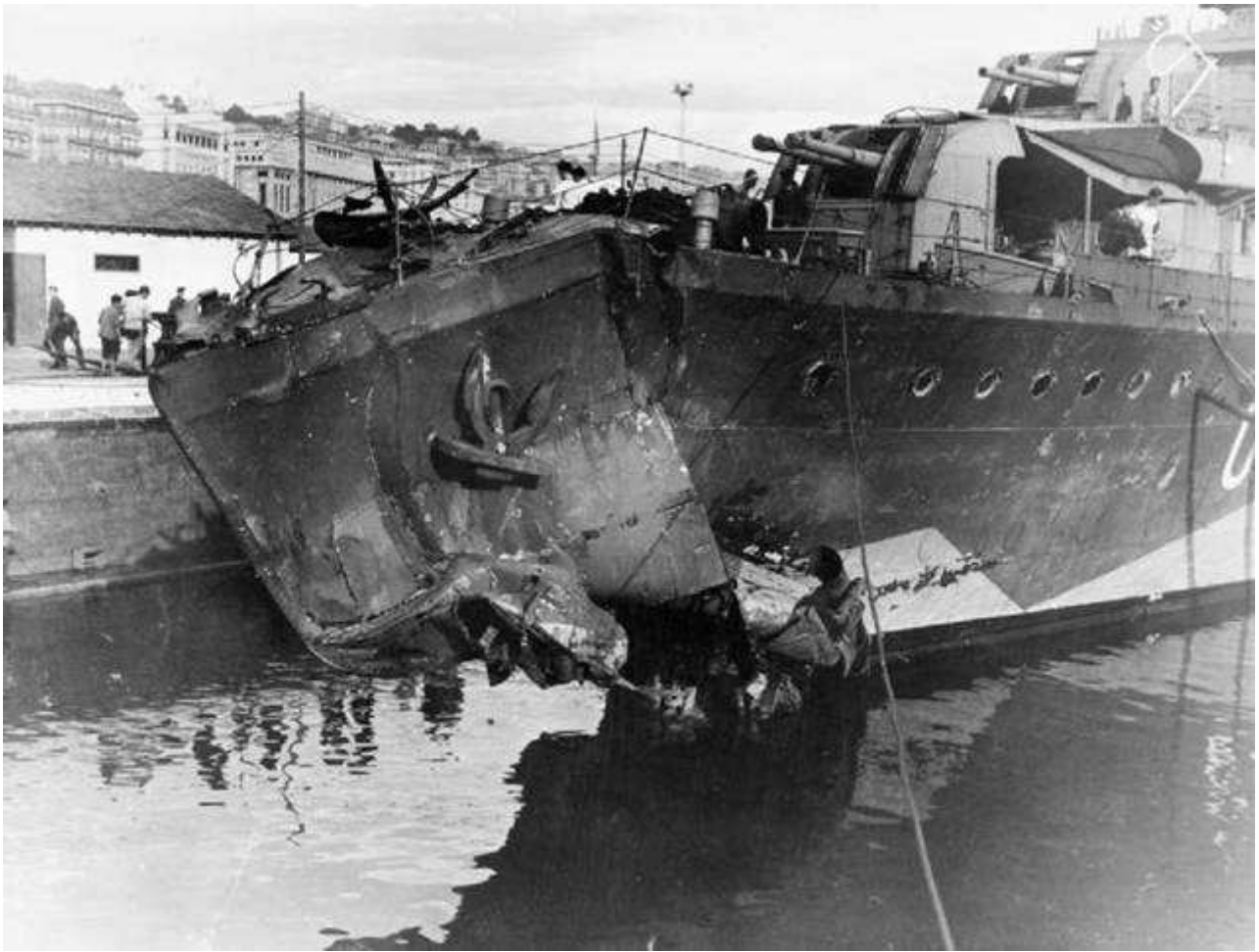
Nella giornata dell'indomani 12 un solo successo fu conseguito nelle acque di Algeri dal gruppo Hai, costituito con cinque sommergibili (*U 77, U 331, U 561, U 431, U 205*), mentre il più potente gruppo Wal ne disponeva di sette (*U 73, U 380, U 259, U 660, U 407, U 617, U 81*), e il gruppo Delphin di altri cinque (*U 458, U 593, U 595, U 596, U 605*).



La torretta dell'*U 77* in affioramento.

Il successo fu realizzato dal veterano *U 77* (TV Otto Hartmann). Alle 03.39, esso attaccò presso Capo Caxine lo sloop britannico *Stork* (CF Godfrey Noel Brewer), di 1.190 tsl, che partecipava ad una missione di pattugliamento antisommergibili, e colpendolo a prua con un siluro lo danneggiò gravemente, costringendolo ad entrare ad Algeri per riparazioni temporanee. Contrattaccato da altre unità nemiche l'*U 77* riportò per le bombe di profondità danni tali, all'interno e lungo lo scafo, da costringerlo, per le riparazioni, ad appoggiarsi al porto di Cagliari, anche per sbarcarvi due aviatori tedeschi, tra cui un ufficiale gravemente ferito (il capitano Klaus-Wilhelm Nocken, comandante del III./KG.26), che aveva raccolto in mare dopo che il loro aereo Ju 88 era stato abbattuto al largo di Algeri.

^[14] Il 3 novembre il CV Kreisch (F.d.U) aveva chiesto a Supermarina di poter concentrare a Trapani, base più prossima alla direttrice di marcia delle navi nemiche dirette verso il Canale di Sicilia, quattro sommergibili e la nave appoggio *Bengasi*. Supermarina, che aveva offerto la disponibilità della Maddalena, che però avrebbe costretto gli U-boote a percorrere oltre 300 miglia per portarsi nelle zone operative, di fronte alla richiesta di Kreisch di ripiegare sulla base di Cagliari, lo autorizzo alla condizione che le unità germaniche fossero ormeggiate al di fuori della base sommergibili italiana che era sempre occupata da un gran numero di unità subacquee.



Lo sloop britannico *Stork* con la prua danneggiata da un siluro dell'*U 77* che lo colpì il 12.11 presso Capo Caxine.

Quello stesso mattino del 12 novembre, si ebbero però le prime due perdite di sommergibile tedeschi. L'*U 660* (TV Götz Baur), dopo aver attaccato senza esito il convoglio TE-3, salpato da Gibilterra, fu ricercato dalle unità di scorta e infine affondato presso Capo Palos dalle bombe di profondità delle corvette britanniche *Lotus* e *Starwort*, che poi recuperarono quarantacinque dei quarantasette uomini dell'equipaggio. L'*U 605* (TV Herbert-Viktor Schütze), del gruppo Delphin, fece la medesima fine davanti ad Algeri per l'attacco di un velivolo Hudson del 233rd Sn della RAF, pilotato dal tenente neozelandese John W. Barling. Tra i 46 uomini dell'equipaggio non vi furono superstiti.



L'*U 660*, con l'equipaggio in coperta, in stato di affondamento.

Lo sbarco britannico nella Baia di Bougie

Vediamo ora come si stavano svolgendo le operazioni di sbarco a Bougie al cui contrasto subacqueo parteciparono soltanto aerei italiani e tedeschi e i sommergibili italiani dislocati tra Philippeville e Biserta.

La certezza che i britannici avevano in corso una nuova operazione di sbarco fu data ai Comandi dell'Asse da un avvistamento di un aereo tedesco che, alle 04.00 dell'11 novembre segnalò la presenza di molte navi mercantili nella rada di Bougie, e a partire dal pomeriggio il II FK, impegnando sette gruppi da combattimento dell'LG.1, III./KG.30, KG.54, KG.77, I./KG.26, ZG.1, impiegò contro le aliquote navali segnalate settantatre velivoli, (inclusi sessantadue bombardieri Ju 88, otto distruttori Me. 210 e tre aerosiluranti He. 111), a cui si aggiunsero nel pomeriggio le azioni di otto aerosiluranti italiani, quattro del 132° Gruppo e quattro del 36° Stormo. Ancora una volta i bombardieri in picchiata Ju 88 della Luftwaffe dettero dimostrazione della loro efficienza colpendo, incendiando e immobilizzando in bassi fondali i grandi trasporti truppe *Awatea* e *Cathay*, mentre il monitor *Roberts*, sebbene colpito da due bombe, non ebbe compromessa la sua efficienza bellica. L'*Awatea* fu colpito alle 18.35 a quattro bombe, e poi da un siluro sganciati probabilmente dagli S.79 del 36° Stormo, e in fiamme fu abbandonato dall'equipaggio. Attaccarono anche i tre He 111 del I./KG.26 i cui equipaggi sostennero di aver colpito un CT con due siluri.

Nel corso della stessa notte la Luftwaffe si mostrò molto attiva anche su Algeri, impiegando circa settanta velivoli. Ma poi, a partire dall'alba del 12 novembre, concentrò tutto il suo potenziale contro il porto di Bougie, mandando all'attacco, tra l'alba e le ore 17.00, settantadue velivoli Ju 88 degli stormi da bombardamento LG.1, KG.54, KG.77, KG.60 e del gruppo III/KG.30 e otto distruttori Me 210 del gruppo III./ZG.1, che furono seguiti al tramonto, verso le ore 18.00, da ventuno aerosiluranti (15 He. 111 e 6 Ju 88) dei gruppi I. e III./KG.26. Parteciparono alle incursioni da parte italiana quattordici bombardieri (dieci S. 84 del 32° Stormo e quattro Cant. Z. 1007 bis dell'88° Gruppo) che sganciarono il carico esplosivo nel porto danneggiando il CT polacco *Blyskavica*, e quindici aerosiluranti italiani S.79 (sei del 132° Gruppo e otto del 130°), ripartiti in due ondate. I velivoli del 132° Gruppo attaccando alle ore 14.00 (ore 13.00 per i britannici) colpirono con un siluro lo scafo della nave contraerea *Tynwald* che, come vedremo, era stata affondata in bassi fondali dal sommergibile italiano *Argo*. Nel corso delle incursioni andarono perduti otto velivoli tedeschi e tre italiani (un S. 84 e due S. 79), incluso quello del comandante il 132° Gruppo Aerosiluranti, maggiore Carlo Emanuele Buscaglia, che gravemente ferito nell'aereo costretto ad ammarare fu fatto prigioniero.



Il trasporto truppe britannico *Cathay* in fiamme l'11 novembre dopo essere stato colpito dai bombardieri Ju 88 del II FK nella Baia di Bougie.

Ancora una volta i bombardieri Ju 88 del II FK, attaccando in picchiata, mostrarono tutta la loro pericolosità affondando la nave da sbarco per fanteria (LSI) *Karanja*, danneggiando il CT *Wilton*, e

mettendo colpi molto vicini allo scafo del piroscafo olandese *Marnix van St. Aldegonde*, della petroliera *Dewdale*, e del CT polacco *Blyskawika*, poi ancora danneggiato dai bombardieri italiani. Quanto agli aerosiluranti che, erano decollati intorno alle ore 14.30, gli equipaggi degli He. 111 del I./KG.26 sostennero, con grande ottimismo, di aver messo a segno quattro o cinque siluri su due piroscafi e un incrociatore, e quelli degli Ju 88 del III./KG.26 di aver colpito un piroscafo e un CT. Dai rapporti britannici sappiamo che il CT *Wilton* fu attaccato, ma riuscì a schivare i siluri e ad abbattere due He. 111, mentre in realtà tutti gli aerosiluranti rientrarono alla base.^[15]

Le azioni aeree del II FK, sempre più violente, proseguirono nella giornata dell'indomani 13. Sebbene fossero stati contrastati dai caccia Spitfire del 154th Sqn che decollavano da Djidjelli abbatterono intorno a mezzogiorno 4 velivoli, a quell'ora 22 Ju 88 (su 32 partiti dalle basi) e sette Me. 210 attaccando in picchiata e a volo radente affondarono il piroscafo britannico *Glenfinlas* e i piroscafi francesi *Alsina*, *Koutoubia* e *Florida* che si trovavano ancorati nel porto.



Il trasporto truppe britannico *Karanya* in fiamme il mattino del 12 novembre nella Baia di Bougie

Dopo queste esperienze ed essendosi ormai consolidata la testa di sbarco, le superstiti navi da trasporto britanniche furono fatte rientrare ad Algeri, assieme a cinque mercantili francesi. Ciononostante anche nella giornata del 14 il II FK conseguì buoni risultati, impiegando nel pomeriggio trentasette bombardieri Ju 88, in gran parte del I. e II./KG.54 e del I./KG.60 (dodici velivoli) decollati da Elmas, che alle ore 18.00 colpirono e affondarono nei pressi del porto di Bougie il trasporto truppe britannico *Narkunda* (capitano L. Parfit), di 16.632 tsl, con il quale si persero trentuno uomini dell'equipaggio.

Il forzamento della rada di Bougie da parte dei sommergibili italiani

Alle 17.56 dell'11 novembre Maricosom, comunicando ai sommergibili che erano in corso le operazioni di sbarco nella rada di Bougie, ordinò all'*Emo*, *Argento*, *Ascianghi*, *Avorio*, *Diaspro* e *Argo* di recarsi subito ad operare in quella zona “*senza alcuna limitazione con energia e decisione*”,

^[15] Per la descrizione di tutte le azioni aeree tedesche sono stati consultati i bollettini giornalieri dell'O.B.S., trasmessi a Superaereo, tradotti in italiano, dall'Ufficio di Collegamento della Regia Aeronautica a Taormina.

per poi rientrare l'indomani nelle rispettive zone assegnate. Tutti questi sommergibili, spostandosi alla massima andatura, rilevarono nella rada un'intensa sorveglianza antisom. Nondimeno, poiché veniva offerta ai loro comandanti una larga possibilità di iniziativa, essi seppero trasformarla in audaci interventi anche se non sempre i rischi furono paragonabili ai risultati conseguiti. Vi fu anche reazione nemica nei riguardi del sommergibile *Avorio* (TV Mario Priggione) che dall'alba a tramonto del giorno 11 subì caccia sistematica da parte di unità di superficie senza riportare danni.

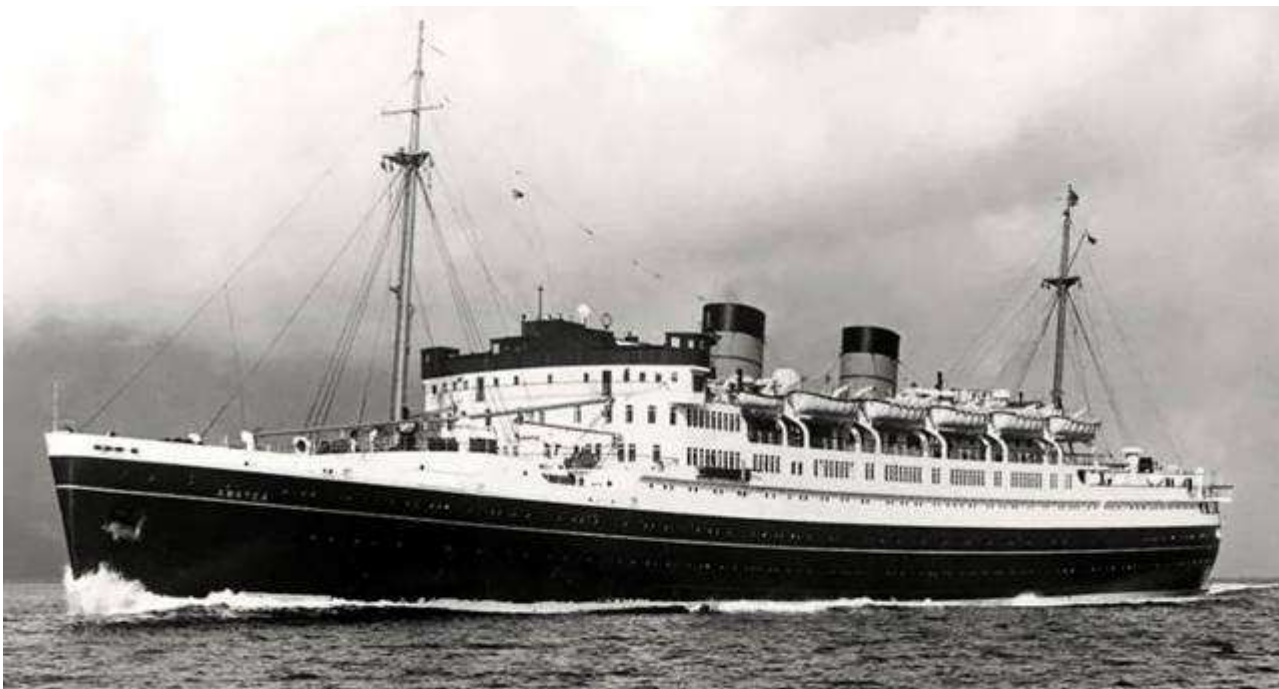
L'*Argo* (TV Pasquale Gigli) giunto alle prime ore del 12 nella zona di Bougie, cominciò ad avvicinarsi alla rada per attaccare i piroscafi alla fonda: Per superare gli sbarramenti difensivi il comandante Gigli decise di passare presso Capo Carbon, in zona di bassi fondali, ove minore sarebbe stata la sorveglianza. La scarsa visibilità, la foschia sotto costa e la mancanza di luna agevolarono la manovra del sommergibile in superficie. Evitate tre unità leggere di vigilanza, ritenute corvette, manovrando in bassi fondali in affioramento per ricercare le navi da trasporto britanniche, poco prima dell'alba, alle 06.01, trovandosi su un fondale di circa 20 metri, attaccò un gruppo di piroscafi, lanciando in due coppie i quattro siluri di prora contro due bersagli. Il primo, un piroscavo in fiamme molto alto sul mare, con ponte di barche e una ciminiera centrale fumante, distante circa 1000 metri; il secondo, a 1000 metri dietro il primo, con la sagoma che appariva da "carretta", con quattro alberi, molto lunga e bassa sul mare, che in realtà era la nave contraerea ausiliaria *Tynwald*, che si apprestava a salpare in vista di un attacco aereo. Tra le 06.02 e le 06.03 dall'*Argo* furono uditi tre scoppi sordi e prolungati, a dimostrazione che altrettanti siluri erano giunti a segno.

Nel primo lancio binato dell'*Argo* fu probabilmente colpito da un siluro il grosso trasporto truppe (LSI) *Awatea* (capitano G.B. Morgan), di 13.482 tsl, che nel pomeriggio dell'11 era stato danneggiato con quattro bombe dagli Ju 88 del II FK e colpito, come abbiamo detto, con un siluro sul fianco sinistro sganciato dagli aerosiluranti S. 79 italiani.^[16] Secondo la valutazione di Supermarina il piroscavo al momento dell'attacco dell'*Argo* era in fiamme.

Nel secondo lancio binato dell'*Argo*, fu colpita dai due siluri e fu affondata la nave contraerea ausiliaria *Tynwald* (CV Philip George Wodehouse), di 2.376 tonnellate, che si trovava vicino al monitor *Roberts* e che era stato anch'esso colpito e danneggiato dalle bombe degli aerei tedeschi. Dopo il lancio dei siluri, l'*Argo* si disimpegnò rapidamente e strisciando sul fondo dirigeva per uscire dalla rada, senza essere disturbato.

Quella stessa notte, alle 05.05, il sommergibile *Diaspro* (TV Alberto Donato) attaccò nella rada un grosso trasporto, o incrociatore ausiliario che evoluiva, lanciando una salva di quattro siluri di prora, che però furono evitati dall'unità nemica con pronta accostata. Il *Diaspro*, alle 05.10, lanciò un quinto siluro di poppa, seguito tre minuti dopo da un'esplosione che fece ritenere al comandante Donato di aver probabilmente colpito il bersaglio, in quel momento non più in vista.

^[16] Secondo le versioni britanniche alle 07.00 del 12 sulla LSI *Awatea* si verificò un'esplosione potentissima attribuita a una bomba che era rimasta inesplosa all'interno della nave, mentre invece doveva trattarsi di un siluro del sommergibile *Argo*. L'*Awatea* bruciò per sette ore per poi capovolgersi e affondare in bassi fondali. Poco dopo, alle 07.15 del 12, due Ju 88 colpirono con una bomba la LSI *Karanja* (capitano di corvetta D.S. Hore-Laxcy), di 9.891 tsl) che, avendo a bordo i superstiti dell'LSI *Chatay*, stava dirigendo in aiuto del *Tynwald*, silurato dall'*Argo*, e che per il carico altamente infiammabile prese fuoco e fu abbandonata per poi affondare. Infine alle 13.00 in un attacco di quattro aerosiluranti S. 79 del 132° Gruppo (maggiore Carlo Emanuele Buscaglia) il *Tynwald*, adagiato in bassi fondali, fu colpito da un terzo siluro. I superstiti del *Tynwald*, meno ventuno marinai uccisi, furono salvati dal monitor *Terror* e dalla corvetta *Sapphire*.



Bella immagine del piroscafo britannico *Awatea*, che il mattino del 12 novembre ebbe il colpo di grazia dai siluri del sommergibile *Argo*, dopo che era stato danneggiato da bombardieri tedeschi e aerosiluranti italiani, e abbandonato dall'equipaggio.



La nave ausiliaria contraerea britannica *Tynwald*, anch'essa silurata e affondata dal smsg *Argo* la notte del 12 novembre nella Baia di Bougie.

Il *Platino* (TV Roberto Rigoli), entrato nella rada di Bougie nella notte tra l'11 e il 12 novembre, eludendo la forte sorveglianza nemica, ma non riuscì a trovare alcuna nave da attaccare.

Il 12 novembre giunse a Supermarina, da parte del Comando della Marina Germanica in Italia anticipo la seguente richiesta, proveniente dalla Seekriegsleitung a Berlino: *“In corrispondenza alla situazione SKL comunicherà urgentemente desiderabile impiego di sommergibili italiani che si trovano in zona di operazione, nella zona di mare di Bougie in vicinanza delle coste e davanti ai porti”*.

Pertanto alle 12.20 di quello stesso giorno 12 Maricosom ordinò ai sommergibili *Brin*, *Asteria*, *Bronzo*, *Platino*, *Nichelio* e *Porfido* di spostarsi immediatamente per raggiungere nuovamente la rada di Bougie, per attaccarvi unità navali nemiche che presumibilmente dovevano trovarsi alla fonda vicino alla costa.



Il sommergibile *Argo* al rientro a Cagliari da una missione di guerra nel 1942.



Bella immagine dell'Asteria, uno dei sommergibili italiani che forzarono la Baia di Bougie. Osservare l'affinamento dello scafo e la torretta costruita su modello di quelle degli U-boote.

Il *Platino* del comandante Rigoli, manovrando in affioramento in bassi fondali, evitò due corvette, e all'imboccatura del porto, portatosi in fondali di 17 metri, alle 03.26 del 13 lanciò dalla distanza di 1000 metri quattro siluri su un grosso piroscafo alla fonda di circa 10.000 tonnellate. Due siluri furono visti infilarsi sul fondo (17 metri), gli altri due esplodere al centro del bersaglio, con una bassa vampa e colonna di fumo e rottami. Il sommergibile subì un forte sobbalzo per le esplosioni, e fu visto il piroscafo, avvolto dalle fiamme e da una grossa nuvola di fumo, spezzarsi a metà scafo affondando. Quindi il *Platino* si disimpegnò portandosi sul fondo per poi emergere ed allontanarsi

senza subire caccia. Non risulta che l'azione del *Platino* abbia avuto successo, forse perché attaccò una delle grosse navi mercantili già colpite dagli aerei e affondate in basi fondali.

Anche l'*Asteria* (TV Dante Morrone) attaccò una corvetta alle 02.03 del 13 novembre, ma non riuscì a colpirla. Alle 12.45, mentre stava rientrando nella zona di agguato assegnata, fu attaccato da un velivolo Hudson del 500° Squadron della RAF (sergente pilota W.M. Young), che arrivando sul sommergibile a bassissima quota sganciò una salva di bombe una delle quali di piccolo calibro colpì il sommergibile, che tuttavia non avendo riportato danni preoccupanti che ne impedissero l'immersione poté procedere per la sua destinazione.

Avendo avuto notizie che contingenti di forze britanniche erano sbarcate a Philippeville e Bona, alle ore 18.38 del 13 novembre Maricosom ordinò ai sommergibili di spostarsi nelle due rade, agire con la massima risolutezza, per poi rientrare all'alba nelle rispettive zone d'agguato. Pertanto *Ascianghi*, *Asteria*, *Mocenigo*, *Argento* e *Veella* furono diretti verso Philippeville, mentre *Emo*, *Granito*, *Aradam*, e *Volframio* andarono ad agire nella rada di Bona. Una parte delle unità subacquee non riuscì ad avvistare nulla, e le altre a condurre a termine gli attacchi iniziati per le sfavorevoli condizioni di avvistamento e la grande sorveglianza del nemico.

La sera del 14 novembre, alle ore 18.02, Maricosom ordinò una nuova puntata nella rada di Philippeville, ordinando a *Emo*, *Granito*, *Aradam* e *Volframio* di effettuare nella notte una ricerca offensiva, agendo con la massima decisione, per poi rientrare nelle zone assegnate. Ma nuovamente i sommergibili non ebbero occasione di intervenire, così come non ebbero nessuna occasione l'*U 77* e l'*U 407* che l'FdU con ordine delle 14.56 inviò ad operare Baia di Bougie, segnalando che vi era un forte traffico. Con le stesse disposizioni adottate precedentemente, Maricosom decise di effettuare per la notte del 15 una nuova puntata sulle rada di Bougie, che fu ordinata, alle ore 10.40 del 14, ai sei sommergibili *Asteria*, *Mocenigo*, *Argento*, *Emo*, *Granito* e *Volframio*. Soltanto due dei sei sommergibili riuscirono a condurre a termine gli attacchi iniziati.

Il *Brin* (tenente vascello Luigi Andreotti), ritornato una seconda volta nella rada di Bougie, alle 03.42 del 15 novembre attaccò dalla distanza di 500 metri un'unità imprecisata di piccolo tonnellaggio, senza riuscire a colpirla per l'errata regolazione dei tre siluri lanciati, visti passare sotto lo scafo di quella nave. Nella fase di disimpegno fu fatto segno a breve caccia senza riportare danni.

L'*Ascianghi* TV Rino Erler), più fortunato, nella medesima notte del 15, molto buia con visibilità ridottissima, penetrato con ardita manovra nella rada di Bougie, alle 03.45 attaccò da breve distanza, a 5 miglia a nord di Capo Carbon, una formazione di due unità da guerra in linea di fila, stimate per incrociatori del tipo "Caledon". Dopo aver fallito un primo lancio binato contro la seconda unità, alle 03.47, attaccando una terza nave, colpì con altri due siluri lanciati da 700 metri il dragamine di squadra britannico *Algerine* (capitano di corvetta Wilfred Alan Cooke), che affondò con la perdita di ottanta uomini, incluso il comandante, e otto ufficiali. Il TV Erler, peccando di ottimismo, ritenne invece di aver addirittura affondato un incrociatore della classe "Leander". I trentadue superstiti dell'*Algerine* furono salvati dai sezionari dragamine di squadra *Cadmus* e *Albacore* e portati a Bougie.

Sempre il 13 novembre i sommergibili del gruppo Wal conseguirono due attacchi nelle acque di Orano, ma furono anch'essi insidiati dagli aerei britannici in servizio antisom. L'*U 593* del TV Kelblin alle 08.14 del 13 novembre ritenne di aver colpito con due siluri la nave portaerei *Furious* incontrata presso Orano, e successivamente trasmise di avere danni e di dirigere per La Spezia. L'*U 81* del TV Guggenberger, alle 15.55 attaccò a nord-ovest di Orano un convoglio britannico di quattro navi mercantili e cinque unità di scorta salpato da Algeri per Gibilterra, e colpì con due siluri il piroscalo *Maron* (capitano David Hey), di 6.487 tsl, che affondò. Ottantuno superstiti furono raccolti dalla corvetta *Marigold* e sbarcati a Gibilterra.



Il dragamine di squadra britannico *Espiegle*, alla stessa casse apparteneva l'*Algerine* affondato il 15 novembre a nord di Capo Carbon (Bougie) dal sommergibile italiano *Ascianghi*.

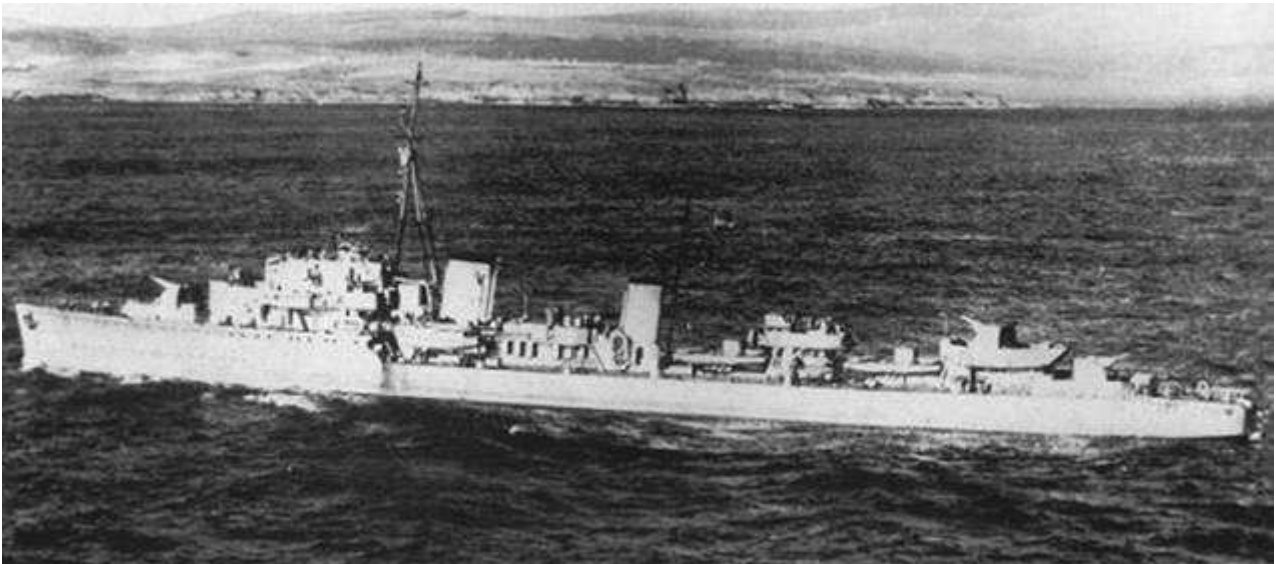
Infine, l'*Aradam* (TV Carlo Forni) alle 03.58 del 16 attaccò un piroscafo di 2500 tonnellate diretto nella rada di Bona, e avendolo mancato con due siluri lanciati alla distanza di 500 metri, ripetendo l'attacco alle ore 05.06 lancio altri due siluri alla stessa distanza ma con esito negativo. Non volendo lasciarsi sfuggire quella nave, che stava dirigendo verso la costa, alle 05.14 il comandante Forni proseguì l'azione in superficie con il cannone e ritenne che il terzo colpo da 100 mm avesse colpito la nave nemica tra plancia e fumaiolo. Ma, alle 05.44, in proiettile esplose prematuramente fuori della volata del cannone, abbagliando tutto il personale, che fu costretto a sospendere il tiro. Essendo a circa 3 miglia a sud-est dell'entrata al porto di Bona, Forni desistette dall'inseguimento a causa di limitata disponibilità di energia e bassi fondali sul quale il suo sommergibile, che già strisciava sul fondo, rischiava di incagliarsi.

Gli ultimi successi degli U-boote

Nella giornata del 13 novembre i sommergibili tedeschi ebbero parecchi contatti con convogli e naviglio di scorta, ma i loro tentativi di attacco furono spesso impediti dalla forte sorveglianza aerea. Nondimeno, alle 06.15 l'*U 431* del gruppo Hai, comandato dal TV Dommes silurò ed affondò ad ovest di Algeri il CT olandese *Isaac Sweers* (capitano di corvetta Willem Harmsen) che stava scortando le petroliere militari della Forza R *Dingledale* e *Brown Ranger* adibite al rifornimento delle unità della Forza H. Era il secondo successo conseguito dall'*U 431* contro CT, dal momento che, come abbiamo visto, il 10 novembre aveva affondato il britannico *Martin*. Nell'attacco, con lancio di due siluri, il comandante Dommes ritenne di aver colpito anche una delle petroliere, che però restarono illese.

L'*U 458* (TV Kurt Diggins), del gruppo Delphin, fu attaccato da un velivolo Hudson del 500° Squadron della RAF, pilotato dal tenente Mike A. Ensor, e rimasto gravemente danneggiato da quattro bombe e dalle raffiche di mitragliere del velivolo britannico fu costretto a dirigere su Messina e poi raggiungere Pola per le riparazioni. A Pola il comandante Diggins ricevette la Ritterkreuz, la croce di cavaliere. Lungo la rotta per Messina l'*U 458* incontrò l'*U 259* che aveva lasciato La Spezia per trasferirsi nelle zone di operazione, e fu anch'esso attaccato il 15 novembre a nord di Algeri dal velivolo Hudson del tenente Ensor, riuscì ad abbattere con le sue mitragliere da 20 mm, senza riportare danni. Del velivolo del 500° Squadron, comandato dal tenente Ensor vi furono due morti, mentre i quattro superstiti, lanciatisi con il paracadute, furono recuperati in mare dagli sloop britannici *Erne* e *Leith*.

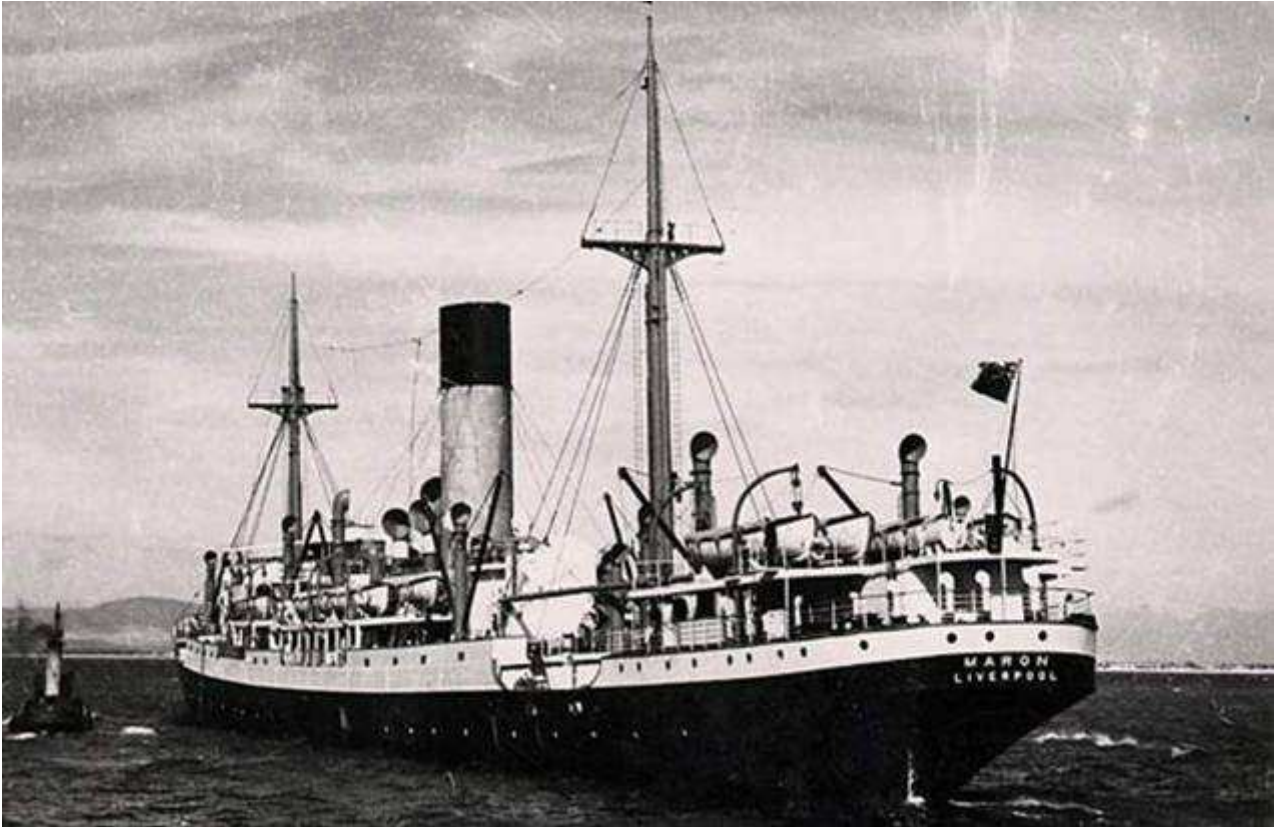
Alle 05.13 dello stesso 14 novembre l'73 (STV Horst Deckert), del gruppo Wal, prese di mira un altro convoglio a 80 miglia ad est di Gibilterra, lanciando tre siluri uno dei quali raggiunse il piroscafo britannico *Lalande*, di 7453 tsl. danneggiandolo gravemente. Su sessantaquattro uomini che si trovavano a bordo della nave ne morirono sette. Il *Lalande* raggiunse il porto di Orano e ultimò le riparazioni nel giugno 1943. Nessun risultato conseguì invece l'*U 380* (TV Josef Röther), anch'esso del gruppo Wal, che alle 00.23 14 e alle 11.32 del 15 ritenne di aver colpito con i siluri due grossi piroscafi ad est di Gibilterra, affondandoli entrambi.



Il CT olandese *Isaac Sweers*, che il 13 novembre fu affondato a ovest di Algeri dal sommergibile tedesco *U 431*.



A sinistra Il sommergibile tedesco *U 431* alla consegna a Danzica il 5 aprile 1941. A destra il suo comandante TV Wilhelm Dommes, insignito della Ritterkreuz.



Il piroscafo britannico *Maron* affondato il 13 novembre a nord-ovest di Orano dal sommergibile tedesco *U 81* del TV Guggenberger. Un binomio famoso per aver affondato la portaerei britannica *Ark Royal* il 14 novembre 1941.



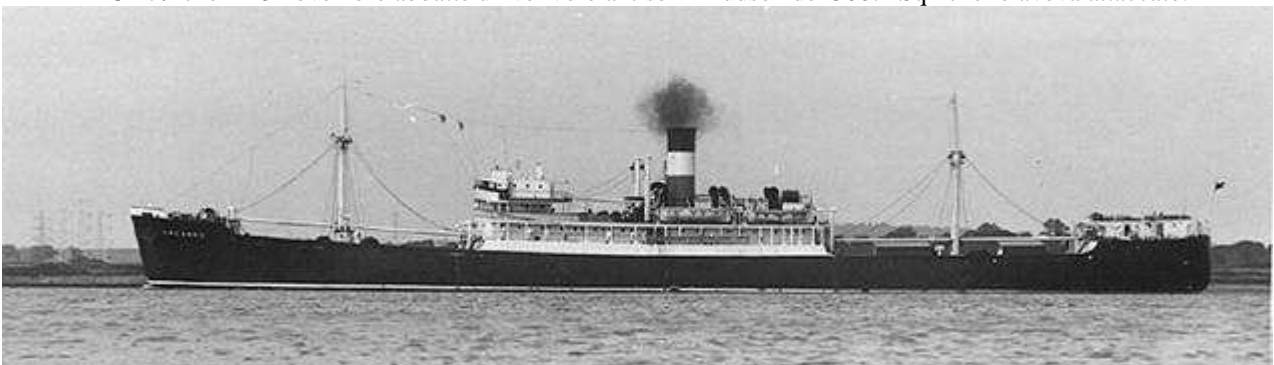
8 gennaio 1943. Hitler, alle cui spalle è Doeniz, si complimenta con 4 famosi comandanti di sommergibili insigniti della Ritterkreuz con fronde di quercia sulla. Il secondo da destra è il TV Fritz Guggenberger comandante dell' *U 81*.



A sinistra il TV Kurt Diggins comandante dell'U 458. A destra l'U 458 all'arrivo alla Spezia da una missione bellica.



L'U 259 che il 15 novembre abbatté un velivolo antisom Hudson del 500th Sqn che lo aveva attaccato.



Il piroscafo britannico *Lalande* che il 14.11 fu silurato e danneggiato a est di Gibilterra dal sommergibile tedesco U 73.



L'U 73 nell'estate 1942 a La Spezia dove era il Comando della 29ª Flottiglia Sommergibili. L'equipaggio è schierato in coperta. Sullo sfondo l'incrociatore italiano *Bolzano*.

Da parte tedesca, il 14 novembre andò perduto l'U 595 (TV Jürgen Quaet-Faslem). Danneggiato gravemente dalle bombe dei due velivoli Hudson del 608th Sqn (ten. pilota G. Williams e C.A. Livingstone), e costretto a restare in superficie per l'impossibilità di immergersi, l'U 595 subì l'attacco congiunto di altri cinque velivoli Hudson del 500th Sqn decollati da Gibilterra al comando del ten. col. pilota D. Spotswood, tre dei quali furono colpiti dalle mitragliere del sommergibile. L'U 595, nuovamente danneggiato nell'attacco aereo, fu portato ad incagliare a Capo Khamis, 70 miglia N-O di Orano, dove il comandante Quaet-Faslem, distrusse la macchina cifrante Enigma e i documenti segreti, rese inservibile il sommergibile facendo esplodere cariche esplosive. Catturati dai francesi i 45 uomini dell'equipaggio furono poi consegnati agli americani.

Quella stessa sera del maggiore l'F.d.U dovette constatare che i sedici sommergibili in mare dei gruppi Wal, Delphin e Hai, ai quali era stato ordinato di considerare nemiche e attaccabili tutte le navi francesi, avevano perduto la loro omogeneità operativa ed erano molto sbandati e soggetti a continua ricerca aerea e navale da parte del nemico, ed altri si trovavano in rotta di rientro alle basi perché danneggiati o per rifornirsi di nafta e siluri.

I successi dei sommergibili tedeschi, che complessivamente tra il 9 e il 14 novembre avevano affondato sette navi e danneggiato altre due, furono però pagati a caro prezzo perché, come abbiamo visto, in questo periodo tre unità subacquee non fecero ritorno alle basi, ed altre due furono affondate il 17 novembre a nord di Algeri.^[17]

^[17] Ai successi dei sommergibili tedeschi nel Mediterraneo si aggiunsero quelli conseguiti dagli U-boote sulle coste atlantiche del Marocco. Allorquando alle 06.30 dell'8 novembre l'Amm. Dönitz (BdU) ebbe la certezza che lo sbarco era in atto in quella zona, a un complesso di 15 sommergibili fu ordinato di dirigersi a tutta velocità, e successivamente anche gli U-boote che si trovavano ad ovest dell'Irlanda furono inviati verso le coste marocchine. Il primo ad arrivare al largo di Fedala fu l'U 173 (TV Hans Adolf Schweichel), che l'11 novembre silurò tre navi del convoglio da sbarco UGF-1, affondando i trasporti truppe americani *Joseph Hewes* e *Winooski* e danneggiando il CT *Hambledon*. Quattro giorni dopo, prima di essere affondato, l'U 173 danneggiò il piroscafo trasporto truppe *Electra*. Ottimi risultati conseguirono anche l'U 515 (TV Werner Henke), che il 12 novembre silurò due navi britanniche affondando la nave deposito *Hecla* e asportando la poppa al grosso CT di squadra *Marne*, e l'U 130 (capitano di corvetta Ernst Kals) che quello stesso giorno 12, entrando nella zona di sbarco marocchina di Fedala, affondò i tre trasporti truppe americani *Edward Rut-*



Gli ufficiali dell'U 595 prigionieri degli americani. Il primo da sinistra è il comandante TV Jürgen Quaet-Faslem. Il 14 novembre il sommergibile dovette auto distruggersi in costa per i danni riportati da attacchi aerei a nord-ovest di Orano.

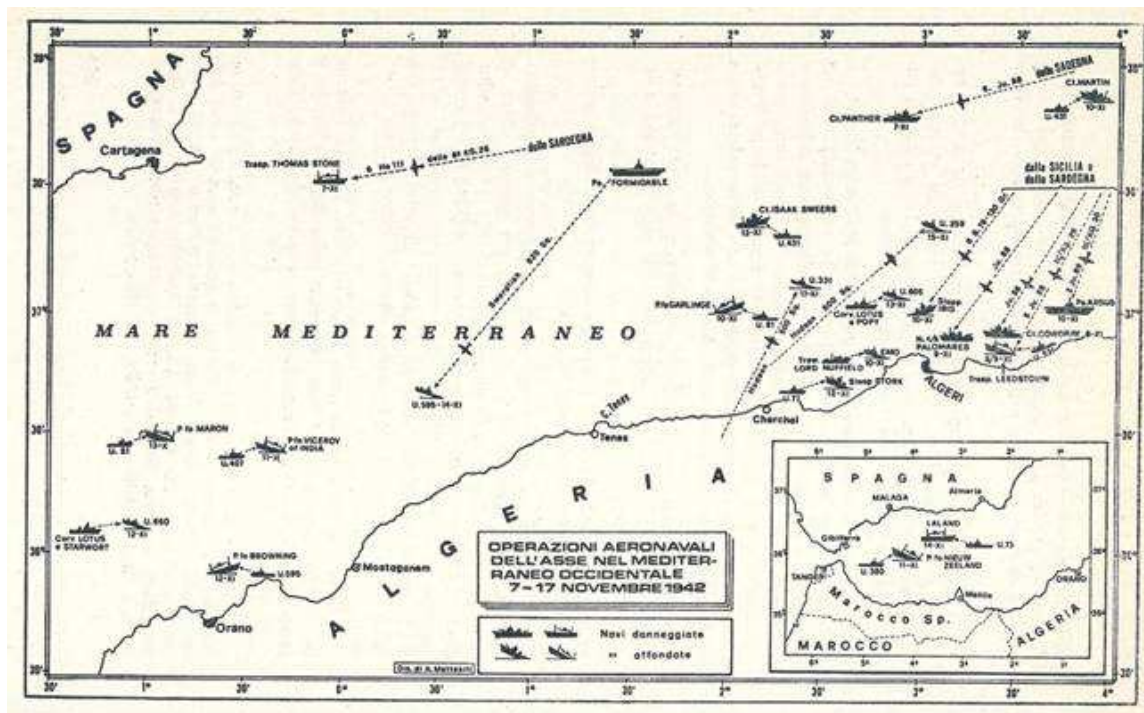
Il veterano U 331 (TV Freiherr Hans-Dietrich von Tiesenhausen) attaccato di un velivolo Hudson del 500° Squadron della RAF, con pilota e capo equipaggio il maggiore Iean Patterson, e impossibilitato ad immergersi per le avarie riportate nello sgancio delle bombe che lo avevano inquadrato, sorimase immobilizzato, e segnalò di arrendersi. Quando a Patterson sembrava che la cattura dell'U 331 fosse a portata di mano, il sommergibile fu mitragliato da un velivolo da caccia Martlet e successivamente attaccato da due Albacore dell'820° Squadron dell'Aviazione Navale britannica (FAA) imbarcati sulla nave portaerei *Formidable*, una delle unità maggiori della Forza H. Colpito da un siluro sganciato dal velivolo del sottoTV J. Bridge, l'U 331 affondò rapidamente con la perdita di trentadue uomini. Il comandante Tiesenhausen, che il 25 novembre 1941 aveva affondato a sud di Creta la corazzata britannica *Barham* ricevendo la Ritterkreuz, fu salvato dal CT *Wilton* e fatto prigioniero con altri quindici uomini del suo equipaggio.

L'U 259 (TV Klaus Köpke), fu sorpreso in superficie e affondato dalle bombe di un bimotore Hudson del 500° Squadron della RAF, con pilota il solito tenente Ensor. Dell'equipaggio di quarant'otto uomini non vi fu alcun superstite.

ledge, Tasker H. Bliss e Hugh L. Scott. Infine, il più significativo successo fu realizzato dall'U 155 (TV Adolf Cornelius Piening), che il 15 novembre, attaccando il convoglio MKF. 1Y, affondò due navi della Royal Navy, la portaerei di scorta britannica *Avanger*, che stava rientrando in Gran Bretagna dopo aver partecipato agli sbarchi in Algeria, e il trasporto militare americano *Almaack*. Inoltre silurò e danneggiò il piroscifo britannico *Ettrick*. Infine, l'U 413 (TV Gustav Poel) il 14 attaccò il convoglio KMF-1X, affondando al largo della costa portoghese il transatlantico *Warwick Castle*, di 20.107 tsl, che dirigeva per Clyde dopo aver sbarcato truppe in Algeria.



L'equipaggio dell'U 259 che fu affondato il 17 novembre a nord di Algeri dalle bombe di un velivolo britannico Hudson del 500th Sqn.



Conclusioni

Occorre dire che nei primi 15 giorni di novembre, e soprattutto ad iniziare dal 6, quando furono costituiti i primi sbarramenti subacquei a levante di Gibilterra, l'attività degli U-boote tedeschi nel Mediterraneo, realizzata fino ai limiti dell'autonomia e con parecchi danni a sette sommergibili (U 77, U 81, U 458, U 561, U 565, U 593, U 596) che restarono per un certo periodo fuori servizio, era stata veramente massacrante. Ciò costrinse il F. d. U. a far rientrare a La Spezia gli U-boote per ri-

fornirsi, e subito dopo riprendere il mare senza che gli equipaggi potessero usufruire del meritato turno di riposo per mancanza di rimpiazzati. Pertanto, mentre i sommergibili italiani si mantenevano dislocati ad est di Algeri, in una fascia di mare parallela e prossima alle coste, tutti gli U-boote non danneggiati, dopo un rapido rifornimento di nafta e di siluri tornarono a riprendere lo schieramento offensivo a levante di Orano, in tal modo il numero dei sommergibili tedeschi utilizzabili in mare nel Mediterraneo occidentale, che era sceso dai diciassette del 12 novembre ad uno soltanto (*U 617*) il giorno 20,^[18] risalì nuovamente a tredici tra il 26 e il 27 del mese.

Anche i sommergibili italiani vennero a trovarsi nelle stesse condizioni di quelli tedeschi, e mantenuti in porto quelli danneggiati, tornarono a riprendere gli agguati lungo le coste algerine, con i soliti metodi adottati fino a allora e che consistevano di pendolare in zone dall'ampiezza di 20 miglia per lato, mantenendo lo sbarramento tra il 6° e il 7° meridiano Est in modo da poter contrastare anche le eventuali puntate delle navi nemiche verso la Sardegna.

Nel frattempo il 19 novembre, dopo che le forze dell'Asse si erano insediate in Tunisia, da dove continuare a combattere contro gli Alleati che avanzavano da ovest, il Grande Amm. Raeder comunicò a Hitler che essendo il settore meridionale il più minacciato occorreva sostenere l'Italia con ogni mezzo, rendere ermetico il Canale di Sicilia, e mantenere nel Mediterraneo almeno ventiquattro sommergibili; proposta che il Führer approvò, autorizzandolo a sostituire i cinque battelli che nel corso del contrasto dell'operazione Torch erano andati perduti. Tuttavia, avendo incontrato nella zona dello Stretto di Gibilterra una fortissima vigilanza, soltanto tre sommergibili (*U 443*, *U 602*, *U 301*, riuscirono ad entrare nel Mediterraneo, mentre gli altri due (*U 258* e *U 257*) rientrarono alle loro basi del Golfo di Biscaglia.

Nei mesi successivi l'attività subacquea intesa a contrastare nei limiti del possibile le forze avversarie sbarcate e in fase di assestamento in Algeria divenne sempre più difficile, per le misure antisom che erano state fortemente potenziate dai britannici, costringendo gli U-boote e i sommergibili italiani a tenersi molto a levante dalla pericolosissima zona focale al largo dello Stretto di Gibilterra. Con la loro vigilanza le unità navali e gli aerei degli Alleati impedirono spesso ai sommergibili di condurre azioni offensive, causando nel contempo perdite e danni specie tra i più vulnerabili battelli italiani.

Nell'analizzare il bilancio dalle forze dell'Asse nelle azioni di contrasto all'operazione Torch, i risultati conseguiti erano abbastanza deludenti per le due aviazioni dell'Asse e per i sommergibili italiani, che affondarono tre sole navi, una nave contraerea, una corvetta e una nave trasporto truppe, quest'ultima già danneggiata dalla Luftwaffe, mentre invece alquanto migliori furono i risultati conseguiti dai sommergibili tedeschi che affondarono due CT, e cinque piroscafi e danneggiarono uno sloop e un altro piroscafo.

Concludendo, nel corso del contrasto alla Torch i sommergibili tedeschi e italiani agirono intensamente ed ottennero successi che, se non furono tali da compromettere l'esito dell'operazione nemica, malgrado il loro numero insolitamente alto in quella circostanza, efficacemente cooperarono a ritardare le azioni terrestri degli Alleati, senza però riuscire ad assestare ad esse un colpo mortale. L'operazione Torch, che rappresentò per gli Alleati un banco di prova essenziale per comprendere le manchevolezze di addestramento e per affinare le tecniche anfibiae, si svolse in un periodo che possiamo definire il cambio della marea. Non più vittorie dell'Asse. La rottura del fronte ad El Alamein e lo sbarco in Marocco e in Algeria, permisero agli anglo-americani di stringere in una morsa ormai senza speranza le armate italo tedesche in Libia e in Tunisia. La perdita di quest'ultima

[18] Il 21 novembre l'*U 617* del TV Brandi, trovandosi a nord di Orano, attaccò con una salva di siluri la Forza H, prendendo di mira, senza successo, le corazzate britanniche *Nelson* e *Rodney*. Brandi (che per gran parte dei suoi presunti successi conseguiti fino al maggio del 1944 sarebbe stato insignito da Hitler della Croce di Cavaliere con Fronde di Quercia Spade e Brillanti) peccò di grande ottimismo poiché non solo ritenne di aver affondato nell'occasione una delle corazzate, ma sostenne addirittura di aver affondato tra il 19 e il 23 novembre anche un incrociatore, un CT e due piroscafi, mentre in realtà fallì sempre il bersaglio.

roccaforte nel maggio 1943, con la resa di 250.000 uomini, considerata dall'OKW una vittoria anglo-americana simile a quella sovietica di Stalingrado, avrebbe permesso agli Alleati di controllare tutta la sponda africana e di realizzare, con lo sbarco in Sicilia del 10 luglio, l'apertura del tanto agognato secondo fronte in Europa, e un'intensa offensiva aerea mirata su obiettivi militari di primaria importanza, ma anche di carattere terroristico sulle città, da costringere, con il crollo della resistenza fisica e morale, l'Italia alla resa firmando l'armistizio dell'8 settembre.

Francesco Mattesini

FONTI BIBLIOGRAFICHE

War Diary of Capitain U-Boats, Italy, 1942. (Tradotto in inglese dal Tedesco).

Comando in Capo della Squadra Sommergibili (Maricosom), Diario Cronologico, mese di novembre 1942-XXI, in Archivio Ufficio Storico Marina Militare.

Carteggio vario di Supermarina, Maricosom, e Comando Marina Germanica in Italia.

Ufficio Storico della Marina Militare, *Sommergibili in guerra, Episodi in Mediterraneo*, Edizione Rivista Marittima, Luglio 1956.

Alberto Santoni e Francesco Mattesini, *La partecipazione tedesca alla guerra aeronavale nel Mediterraneo (1940-1945)*, seconda edizione, Capitolo nono, p 271 – 307, Storia Militare, Parma, 2005.

Alan J. Tennent, *British and Commonwealth Merchant Ship Losses to Axis Submarines 1939 – 1945*, Sutton Publishing, 2002.

Barbara Brooks Tomblin, *With Utmost Spirit. Allied Naval Operations in the Mediterranean 1942-1945*, The University Press of Kentucky, 2004.

Clay Blair, *Hitler U-Boat War. The Hunted, 1942-1945*, Random House, New York, 1998.

Claude Huan, *Les Sous-marins français 1918 – 1945*, Bourg en Bresse.

Jean-Jacques Antier, *L'aventure héroïque des sous-marins français*, Edition Maritimes & d'outre-mer, 1984.

Jürgen Rohwer, *Die U-Boot-Elforge der Achsenmächte 1939-1945*, J.F. Lehmanns, Monaco, 1968.

Kenneth Wynn, *U-Boat Operation of the Second World War*, Volume 1, Chatham Publishing, Londra.

Laurence Paterson, *U-Boats in the Mediterranean 1941-1944*, Chatham Publishing, Londra, 2007.

Marcello Bertini, *I Sommergibili in Mediterraneo*, Tomo II, Dal 1° Gennaio 1942 all'8 Settembre 1943, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 1968.

Samuel Eliot Morison, *Operation in North African Waters, October 1942-June 1943*, Naval Institute Press, 1953.