

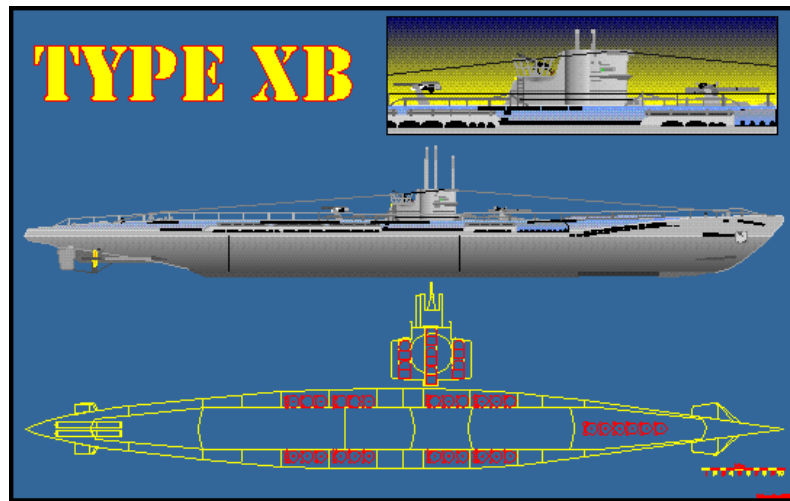
U Boot 234 - La storia nascosta delle atomiche sul Giappone

di Flavio Testi

Sono stati resi disponibili alcuni documenti riguardanti l'ultimo viaggio intrapreso dell'U Boot 234 dalla Germania al Giappone, interrotto per la capitolazione della Germania con la sua resa agli americani. Tali documenti confermano che il sommergibile trasportava anche 560 Kg di Uranio arricchito U 235 e 50 barili di acqua pesante per controllare il Plutonio che furono utilizzati nel Progetto Manhattan e consentirono agli USA il veloce confezionamento delle 2 bombe atomiche (uranio e plutonio) destinate al Giappone, realizzandole molti mesi prima di quanto previsto.

1. L'U Boot 234

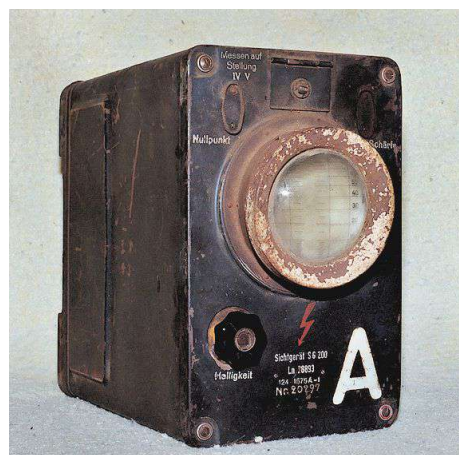
Faceva parte di un gruppo di 8 sommergibili Tipo XB, progettati nel 1938 per rilasciare mine oppure come base mobile di rifornimento dei sommergibili atlantici. Erano i più grandi U Boot costruiti di 1.763 Ton (2.177 Ton in immersione), lunghezza 89,9 metri, larghezza 9,2 metri altezza 10,2 metri. Dotati di 2 motori diesel GW F 46 a 9 cilindri da 4.800 CV e 2 motori elettrici AEG da 1.100 CV, consentivano di viaggiare a 17 nodi in superficie (18.450 miglia) e 7 nodi immersi (100 miglia). Immersione massima a 220 metri. Equipaggio 47 uomini e 5 ufficiali. Armamento con 2 lancia siluri di poppa da 533 mm, deposito per 15 siluri e 66 mine SMA, 3 cannoni da 20 mm sostituiti con 37 mm, quello della torretta binato. L'U Boot 234 era dotato di avanzati Radar e antenne per i rilevamenti aerei (FuMO-61 Hohentwiel, UFuMB-26 Tunis).



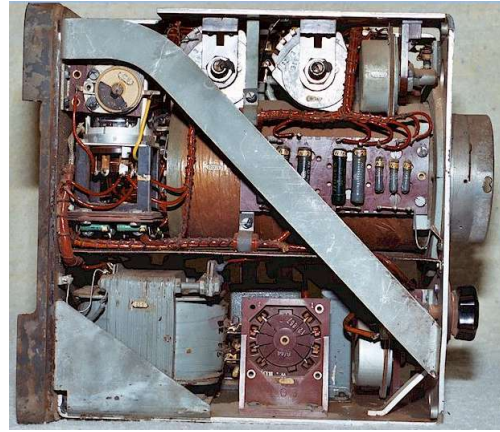
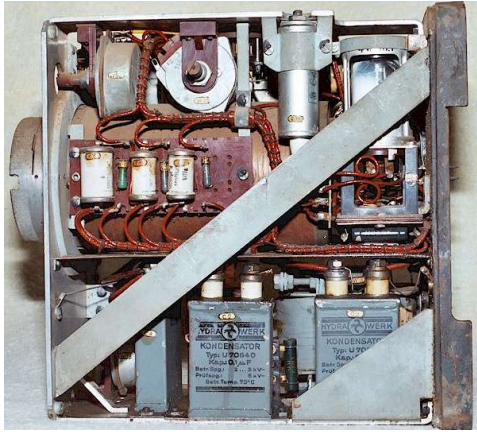
FuMO-61 Hohentwiel Antenna



FuMB-26 Tunis Rilevatore Radar



Radar di bordo



Costruito a Kiel nell'arsenale F. Krupp Germaniawerft AG dal 1 Ottobre 1941 al 22 Dicembre 1943 e danneggiato durante un bombardamento inglese del bacino, entra in servizio il 2 Marzo 1944.

A seguito della perdita dell'identico U Boot 233 nel Giugno 1944, si decise di trasformarlo in un sottomarino cargo per il trasporto di merci su lunghe distanze, in grado di raggiungere il Giappone. Rentrò in bacino il 5 Settembre 1944 per l'aggiunta dello Snorkel che consentiva lunghi viaggi in immersione usando i motori diesel e per realizzare dei contenitori merci con lo stesso diametro delle mine e dei siluri superiori e ricavare zone merci nella doppia chiglia per trasportare 260 Ton di materiali, oltre ad ingrandire i serbatoi del combustibile e le cambuse dei viveri per consentire di viaggiare per 9 mesi.

2. Materiali

I materiali caricati per il lungo viaggio, furono scelti dalla speciale commissione *Marine Sonderdienst Ausland* attiva dal 1944, ed includevano:

- Caccia a reazione *Messerschmitt Me262* e *Me163* smontati
- Missile da bombardamento *Henschel HS-293* smontato
- Propulsori aeronautici a reazione *Junkers*
- Piani di costruzione per: armi telecomandate (*V1* e *V2*), cacciatorpedinieri delle classi *36C* e *Z51*, unità d'attacco *M* e *S*, sommergibili dei *Tipi II, IX, X, XI, XXI* e *XXIII*
- Progetti per bombe teleguidate da computer (*Lorenz 7H2, Luft 7D, FUG 200*) e Radar *Hohehtweil* per aerei da caccia notturna
- Una decina di scatole metalliche corazzate contenenti contenitori d'oro con 560 Kg di *Ossido di Uranio (U235)*
- Acqua pesante per controllare la reazione del Plutonio, 50 barili
- Materiali medici, strumenti, macchine fotografiche, piombo 74 Ton., mercurio 26 Ton. al posto della zavorra, vetro ottico 7 Ton., acciaio speciale, ottone, zinco, tallio, cobalto
- Una tonnellata di posta e documenti segreti per l'ambasciata tedesca



Messerschmitt Me262, primo caccia a reazione



Missile da bombardamento *Henschel HS-293*

3. Equipaggio e Passeggeri

Il Comandante di Fregata *Johann Heinrich Fehler*, era stato a bordo della nave corsara *Atlantis* del Com. Rogge. Si occupava degli esplosivi e delle operazioni di minamento, compreso l'affondamento, delle prede di guerra poco utili con cariche, tanto da meritarsi il soprannome di "Mr. Dinamite". Nel tempo libero curava i rapporti con i prigionieri. Nel drammatico affondamento dell'*Atlantis* nell'Atlantico da parte inglese, fu salvato dai sommergibili tedeschi che riportarono i naufraghi in Francia. Decorato e promosso, chiese e ottenne di comandare un sottomarino e gli fu assegnato l'U Boot 234.

L'ufficiale in seconda *Karl Ernst Pfaff*, specializzato nel procurarsi cose difficili da ottenere, era il responsabile del carico e l'unico a conoscere il contenuto di dettaglio di ogni cassa.



Comandante di Fregata *Johann Heinrich Fehler*

Il Comando voleva fare imbarcare 26 passeggeri e solo dopo forti rimostranze del Com. *Fehler* si raggiunse il compromesso di solo 12 passeggeri, sbarcando però 8 marinai.

I passeggeri tedeschi ospiti di alto profilo erano:

1. Generale *Ulrich Kessler* della Luftwaffe, ex comandante degli squadroni Stuka in Polonia, Norvegia e Francia. Doveva assistere i Giapponesi a creare e addestrare squadroni di caccia a reazione Me262 e Me163. Ufficiale più alto in grado a bordo, molto critico verso Goering.
2. Colonnello *Erich Menzel* della Luftwaffe, aiutante di Kessler, navigatore e bombardiere esperto in Radar, con esperienze combattive con Inglese, Americani e Russi
3. Tenente *Fritz von Sandrart* della Luftwaffe, stratega sulle rilevazioni aeree e contromisure sui bombardamenti
4. Colonnello *Kay Nieman*, nominato giudice per una corte marziale per spie nel corpo diplomatico tedesco a Tokio, agente dei servizi segreti e della Kriegsmarine, fervente nazista
5. Colonnello *Heinrich Hellendorn*, ufficiale di artiglieria, osservatore tedesco
6. Capitano di Fregata *Gerhard Falcke*, ingegnere navale della marina per coordinare le nuove costruzioni navali, fluente nel giapponese.
7. Dr. *Heinz Schlicke*, tecnico specializzato in radar, impianti a raggi infrarossi e contromisure elettroniche, direttore dei Test Navali a Kiel, responsabile dei disegni caricati a bordo

8. Ing. *August Bringewald*, capo della produzione dei bireattori da caccia Me262
9. Ing. *Franz Ruf*, specialista industriale progettista di macchine e apparecchiature per componenti aeronautici
10. Comandante *Richard Bulla*, ufficiale aviatore dell'idrovolante dell'Atlantis, esperto in armamenti aerei e navali, destinato a risiedere in Giappone, amico del Com. *Fehler* e che per il viaggio fu nominato primo ufficiale.

I passeggeri giapponesi erano:

1. Capitano di Fregata *Hideo Tomonaga*, ex aviatore divenuto architetto di sottomarini, arrivato in Germania a bordo del sommergibile giapponese I-29 nel 1943.
2. Capitano *Genzo Shoji*, specialista aeronautico e addetto militare in parecchi paesi europei



Capitano di Fregata *Hideo Tomonaga*

4. Ordini della Missione

La missione originale del Com. *Fehler*, secondo gli ordini dell'ammiraglio Karl Doeniz, era di svolgere tre compiti in uno:

- Trasportare un carico importante che conteneva materiali che potevano capovolgere le sorti della guerra
- Imbarcare come passeggeri gli importanti membri di una missione tecnico-militare
- Ingaggiare, all'occorrenza, azioni di attacco e/o di rilascio mine nelle zone costiere (Città del Capo, Madagascar)

L'U-234 di base a Kiel avrebbe dovuto percorrere il seguente tragitto: inoltrarsi nell'Oceano Atlantico, passando per il Mare del Nord, raggiungere quindi il Capo di Buona Speranza per passare nell'Oceano Indiano, raggiungere la base di Penang in Malaysia, dove avrebbe sbarcato l'importante carico contenuto nella sua stiva ed i passeggeri ospiti.



Uscita delle mine dal loro magazzino sul ponte del U 234

Il Patto d'Acciaio del 27 Settembre 1940 tra Germania, Italia e Giappone comprendeva la cooperazione tecnica e militare con scambi reciproci di materiali grezzi, apparecchiature e personale. La Germania e il Giappone ebbero problemi per questi scambi perché le navi e sommergibili venivano intercettati ed affondati dagli alleati nel tratto Atlantico. Da quando la Germania invase la Russia nel 1941, la linea ferroviaria della Transiberiana non era più utilizzabile, ma potevano solo essere fatti voli aerei di sorvolo della Russia, con 3 aerei Junker dedicati.

5. Il viaggio

Il 30 Marzo 1945 l' U 234 salpò da Kiel assieme ad altri 4 sottomarini per la base navale di Horten in Norvegia, scortati da un dragamine. Durante la notte un convoglio tedesco che trasportava munizioni fu affondato dagli aerei inglesi a 15 miglia dal sottomarino che accorso in soccorso non trovò nessun superstite. Durante le prove per l'uso dello Snorkel venne colpito da un sommergibile Tipo VIIC che facendo prove analoghe era uscito dalla sua zona di prova. Venne danneggiata una tanica per combustibile, con la perdita di 30 Ton di nafta. Proseguì comunque per Kristiansand ove arrivò il 5 Aprile, per eseguire la riparazione con saldatura di nuove lamiere e un rifiorimento completo.

Ripartì per il Giappone la notte del 15 Aprile 1945 viaggiando immerso a profondità dello Snorkel per 16 giorni, tornando in superficie solo se c'era tempesta che impediva gli attacchi e 2 ore per notte per ricaricare le batterie. Il viaggio procedeva senza incidenti ma qualche piccola discussione tra gli ospiti che dovevano convivere.

L' U-234 non apprese la notizia della resa tedesca sino all' 8 Maggio, in quanto le trasmissioni dalla stazione radio Goliath della Kriegsmarine si interruppero, seguite poco dopo dall'interruzione anche della stazione secondaria Nauen, perché la sede della Marina tedesca cadde nelle mani alleate. Riparato il cavo dell'antenna radio connessa allo Snorkel ascoltò le notizie della morte di Hitler e della resa della Germania, con l'ultimo ordine di Donitz alle forze sottomarine, di emergere ed esporre una bandiera nera per arrendersi alle forze alleate.

Il Com. Fehler, sospettando un trucco nelle trasmissioni radio, contattò l' U 873 in viaggio per i Caraibi, il cui Comandante Friedrich Steinhoff lo convinse che i messaggi erano autentici. Confermò anche che si erano già arresi agli americani l'U 805, l' U 1228 e lui stesso lo avrebbe fatto entro 24 ore.

I due ospiti giapponesi furono avvisati sui fatti accaduti, promettendo loro di sbarcarli in un paese non in guerra prima della resa del sommergibile. Avvisò poi gli altri ospiti tedeschi e l'equipaggio, chiedendo loro di riflettere per 24 ore su cosa fare. Dopo la riflessione, furono scartate le soluzioni di raggiungere la Svezia, l'Irlanda, la Spagna o l'Argentina o addirittura il Giappone poiché la nuova situazione politica non avrebbe garantito un'accoglienza positiva. Fu deciso di arrendersi agli americani, pensando che invece gli inglesi od i canadesi li avrebbero imprigionati per molti anni prima di riportarli in Germania.

L' U 234 si trovava in un punto centrale dell'Atlantico equidistante dai porti inglesi, canadesi ed americani. Inviò un messaggio radio ove indicava che sarebbe arrivato a Halifax (Nuova Scozia) alla velocità di 8 nodi per arrendersi ai canadesi in modo che le loro unità non lo raggiungessero prima, mentre in realtà proseguiva in superficie a circa 20 nodi verso il porto americano di Newport News (Virginia), distruggendo nel contempo le nuove antenne Radar, il sistema di comunicazioni Kurier ed i codificatori Enigma, oltre a tutti i documenti classificati.

I due ospiti giapponesi, non volendo arrendersi al nemico americano, si tolsero la vita nella loro cabina con un'overdose di *Luminal* evitando il tradizionale karakiri, lasciando un messaggio di riconoscenza al comandante e le ultime lettere per le loro famiglie. Furono seppelliti in mare con gli onori militari, avvolti nella bandiera giapponese.

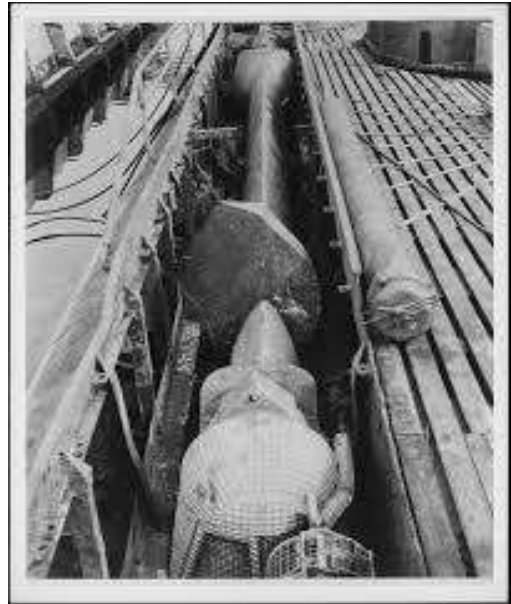
6. La Cattura

La differenza della posizione reale dell' U 234 rispetto ad Halifax e la maggiore vicinanza agli Stati Uniti fu presto scoperta dalle autorità USA, che inviarono due caccia alla sua ricerca.

Alle ore 20,00 circa del 14 Maggio 1945 fu avvistata una nave e Fehler inviò un segnale luminoso in codice Morse chiedendo che nave era. La risposta fu "Il caccia americano di scorta Sutton. E voi?" a cui rispose "Il sommergibile tedesco U 234". Arrivò l'ordine di rimanere emersi, mentre il Sutton (DE-771) girava a tutta velocità attorno al sommergibile con i cannoni puntati, poi l'ordine di sostare sino al mattino seguente, quando una scialuppa piena di soldati americani si affiancò al sommergibile per prenderne possesso, con un primo interrogatorio al comandante e procedure formali di cessione dell'unità con breve parata, ammaino della bandiera tedesca e dell'insegna del comandante, affondamento nel mare delle bandiere legate a un peso.



U 234 catturato e già con la bandiera USA viaggia a fianco del Sutton verso Portsmouth

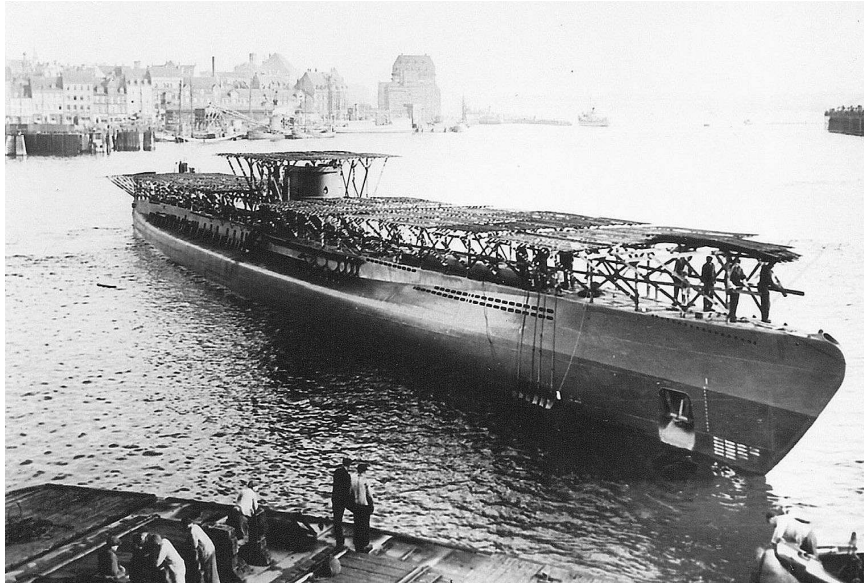


Gli americani osservano lo Snorkel, mai visto prima

Il Com. Fehler e molti degli ospiti furono condotti sul Sutton, ma parte dell'equipaggio rimase a bordo del sommergibile. Gli americani, una volta issata la loro bandiera, lo condussero nel porto di Portsmouth, ove si erano già arresi gli altri 3 sommergibili tedeschi, scortato dal Sutton. Durante il viaggio, un marinaio americano che aveva rinvenuto a bordo una pistola Mauser carica la volle provare e si ferì al ventre. Il dottore tedesco intervenne subito, chiedendo al Sutton l'invio di una nave con sala operatoria per un intervento immediato. Gli americani capirono che il marinaio si ferì da solo e che i tedeschi avevano tentato il possibile per curarlo. Purtroppo morì dopo l'operazione per un'emorragia interna.

L'ingresso e l'attracco nel porto del 19 Maggio 1945 fu seguito da molti giornalisti che potevano solo osservare i fatti senza fare domande ai tedeschi che, sbarcati, salirono su bus che li condussero alla vicina prigione della Marina USA per i successivi interrogatori.

Il Com Fehler e il personale più importante dell' U 234 furono portati a Boston e a Washington, dove subirono interrogatori approfonditi sullo scopo del viaggio e sui materiali trasportati.



U 234 camuffato con un tetto nel porto di Portsmouth prima dello scarico dei materiali segreti

Dopo alcune settimane, riunito di nuovo tutto l'equipaggio, furono trasferiti nel campo di prigionia di Dermont (Arkansas) che conteneva già 7.000 prigionieri tedeschi. Scegliendo di fare i volontari per il lavoro nei campi di cotone, furono spostati a Phoenix (Arizona) ottenendo maggiori vantaggi di trattamento. Dopo alcuni mesi furono portati con un lungo viaggio in treno a New York, imbarcati sulle navi Liberty e dopo 20 giorni sbarcati ad Anversa.

Qui giunti furono imprigionati dagli inglesi in un campo vicino a Bruxelles e poi nel Campo 22 di Bruges. Infine rientrarono in Germania, nel Munsterlager per la "decontaminazione spirituale" voluta dagli alleati, per alcune settimane. Infine furono liberati, con l'obbligo di firma settimanale presso la Polizia e la residenza in appartamenti condivisi con altri inquilini.

7. Carico segreto ed il progetto Manhattan

Gli americani si accorsero dell'alto livello di alcuni passeggeri, che vennero tutti interrogati a fondo. Anzi, alcuni dopo il loro rimpatrio nel 1946, scelsero con il Progetto americano *Paperclip* per reclutare gli scienziati tedeschi, di trasferirsi negli USA.

Dr. Heinz Schlicke, lavorò su materiali che assorbivano suoni ed elettricità per rilevatori sottomarini oltre che rilevatori infrarossi per applicazioni domestiche all'ufficio di ricerche navali.

Ing. August Bringewald divenne il *project manager* per la progettazione del *F-105 Thunderchief*. Le bombe guidate *HS-293* e *serie V* furono indispensabili per sviluppare i missili guidati americani.

Ing. Franz Ruf aveva riassembleato nel Maggio 45 il *ME 262*, che volò nel Wright Field in Dayton, Ohio e partecipò significativamente agli sforzi americani di costruire aerei a reazione.

L'U234 fu meticolosamente verificato per rilevare le avanzate conoscenze tedesche utilizzate e parzialmente smantellato. Lo scafo fu portato 40 miglia ad est di Provincetown (Massachusetts) il 19 Novembre 1947 ed affondato con due siluri dal sommergibile *Greenfish* (SS351).

Ma la storia dei 560 Kg di uranio arricchito 235 rimase nascosta sino alla fine della guerra fredda. Dagli ultimi documenti rinvenuti, dopo una segreta visita di Robert Hoppenheimer responsabile del Progetto Manhattan in svolgimento a Los Alamos, il materiale fu segretamente spedito a Oak Ridge, l'impianto di arricchimento dell'uranio che non era riuscito a produrre sufficiente materiale per la prova e l'utilizzo delle bombe atomiche americane e che rallentava la loro messa a punto.

I 50 barili di acqua pesante, ma soprattutto l'uso di segnali ad infrarossi in grado di fornire un segnale di innesco multiplo senza minimi ritardi dovuti alla diversa lunghezza dei cavi di collegamento degli inneschi per la bomba al plutonio, dimostravano che i tedeschi avevano raggiunto una buona preparazione per realizzare una bomba. Tale nuova tecnologia fu subito impiegata per la seconda bomba atomica al plutonio di Nagasaki.

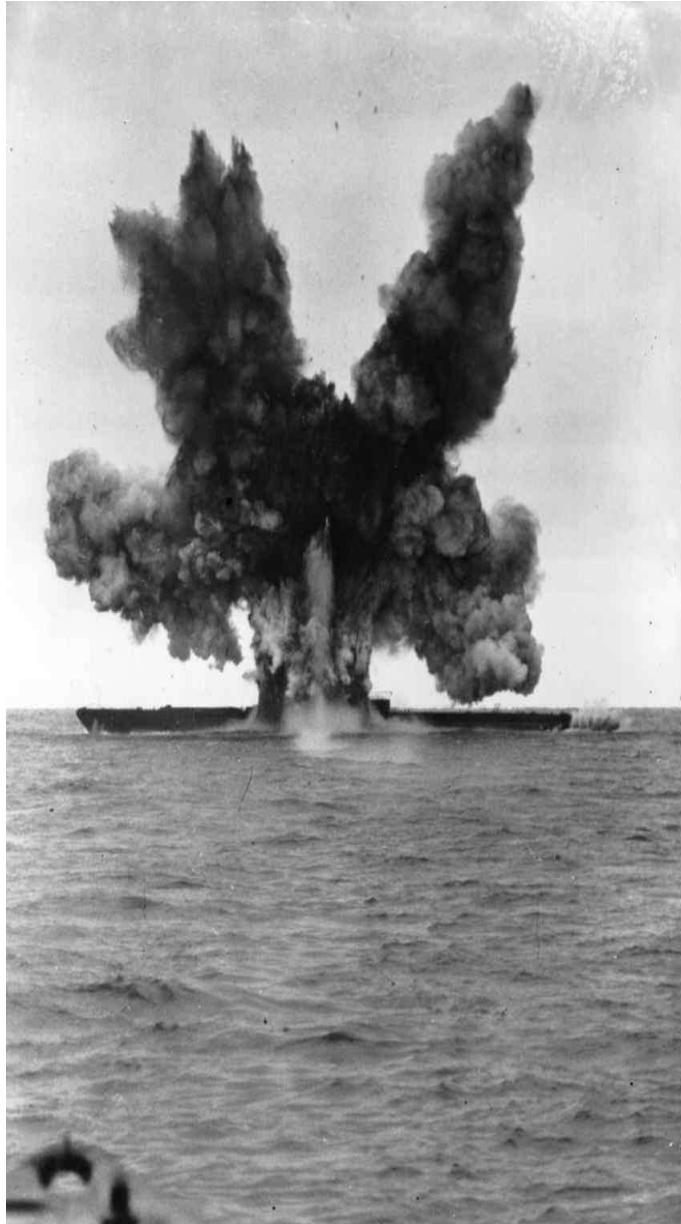
Questi materiali molto particolari aprono ancora oggi l'enigma sull'avanzamento degli studi per la realizzazione tedesca e giapponese di una bomba atomica. I tedeschi erano focalizzati sull'arricchimento dell'uranio, mentre gli studi giapponesi erano forse più avanzati, ma difettavano della materia prima uranio.

Il giornale di bordo dell' U 234 venne tenuto segreto per molti anni negli archivi della US Navy, successivamente restituito alla Germania e conservato nell'archivio storico degli U Boot. Da una attenta consultazione, risulterebbe completamente riscritto. La rotta non coincide con le dichiarazioni rese pubbliche, i percorsi giornalieri sono molto brevi e poco confacenti con un sommergibile veloce.

Sono state confermate due trasmissioni radio tra il bunker del Führer a Berlino nei giorni della resa ed il sommergibile U234. Alcuni studiosi, (il giornalista Paul Manning del NY Times e Ladislav Farago autore del libro Critical Mass) hanno ipotizzato l'esistenza di un accordo tra i servizi segreti per salvare Martin Bormann, segretario personale di Hitler che firmò il suo testamento politico e fu testimone delle nozze con Eva Brown. Considerato morto a Berlino, fu condannato a morte in contumacia nel Processo di Norimberga.

Sarebbe invece stato segretamente imbarcato ad Amburgo dall'U234 per essere trasferito in Spagna o in Sud America (Bolivia), in cambio dell'uranio arricchito e dei tecnici tedeschi.

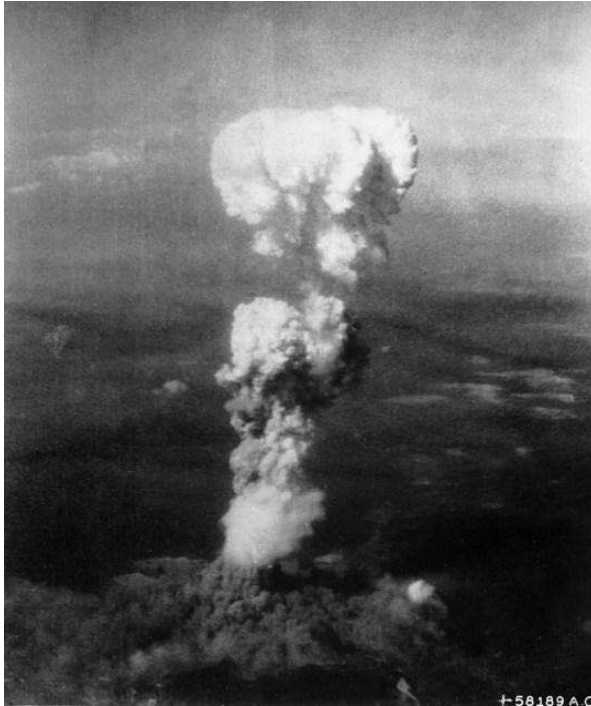
Nella storia di questo sommergibile si innestano diversi enigmi. Ogni fatto è collegato ad altri grandi misteri. Ci sono ancora 4 faldoni tenuti segreti sull' U 234, solo quando saranno resi disponibili la storia si potrà considerare davvero conclusa.



Affondamento U 234

Equipaggio U 234 saluta Comandante





Bomba atomica su Hiroshima

Cambio della bandiera a bordo dell' U 234

