

Giancarlo Paciello

«MATTATOIO N. 5»

OVVERO

«IL BOMBARDAMENTO DI DRESDA»



editrice petite plaisance

... se uno
ha veramente a cuore la sapienza,
non la ricerchi in vani giri,
come di chi volesse raccogliere le foglie
cadute da una pianta e già disperse dal vento,
sperando di rimetterle sul ramo.

La sapienza è una pianta che rinasce
solo dalla radice, una e molteplice.
Chi vuol vederla frondeggiare alla luce
discenda nel profondo, là dove opera il dio,
segua il germoglio nel suo cammino verticale
e avrà del retto desiderio il retto
adempimento: dovunque egli sia
non gli occorre altro viaggio.

MARGHERITA GUIDACCI

Copyright
© 2010



Via di Valdibrana 311 – 51100 Pistoia
Tel.: 0573-480013 – Fax: 0573-480914
C. c. postale 44510527

www.petiteplaisance.it
e-mail: info@petiteplaisance.it

*Chi non spera quello
che non sembra sperabile
non potrà scoprirne la realtà,
poiché lo avrà fatto diventare,
con il suo non sperarlo,
qualcosa che non può essere trovato
e a cui non porta nessuna strada.*

ERACLITO

Giancarlo Paciello

«Mattatoio n. 5» ovvero «Il bombardamento di Dresda»



Kurt Vonnegut

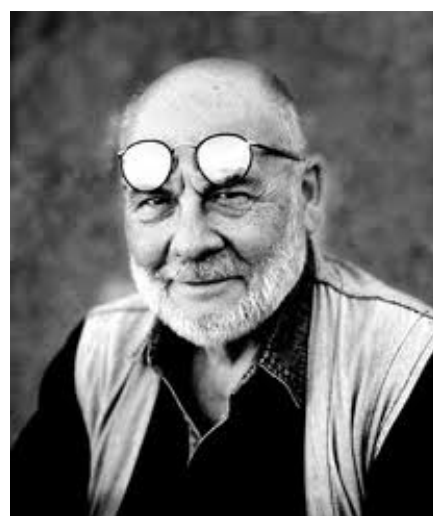
*Ho detto ai miei figli che non devono,
in nessuna circostanza,
partecipare a un massacro,
e che le notizie di massacri compiuti tra i nemici
non devono riempirli di soddisfazione o di gioia.*

Kurt Vonnegut

Premessa

Per anni, trentanove per la precisione, è risuonato nella mia testa questo titolo, *Mattatoio n. 5*, senza che io facessi nulla per conoscerne il contenuto, e tanto meno l'autore. Poi, d'improvviso, sono venuto a conoscenza dell'autore, Kurt Vonnegut, per il fatto che era morto, ma soprattutto perché, dietro una quanto mai felice sollecitazione di Alessandro, sono venuto in possesso del libro, in prestito naturalmente, che ho potuto perciò divorare quasi per intero di ritorno da Torino, dove ho trascorso un paio di giorni felici, con mia figlia, a cavallo del 25 aprile.

E da questa lettura è maturato l'intento, direi quasi il bisogno, di ricostruire, per me e per gli altri, la tragedia del bombardamento di Dresda. Ora la documentazione disponibile è molto più ampia rispetto agli anni 1945-1967 durante i quali Vonnegut scrisse il suo libro, anche se le reticenze continuano ad essere



Sven Lindquist

fortissime. Oltre a Vonnegut, farò riferimento al lavoro di Sven Lindquist, uno splendido libro (*sei mOrto! Il secolo delle bombe*, Ponte alle Grazie, 2001, Milano) e a un libro dello storico tedesco Jörg Friedrich dal titolo “*Der Brand*”, pubblicato, in traduzione italiana da Mondadori, con il titolo “*La Germania bombardata*” e per sottotitolo “*La popolazione tedesca sotto gli attacchi alleati 1940-1945*”.

Entrambi gli autori citati fanno riferimento ad una gigantesca bibliografia, la qual cosa mi esime da specifiche citazioni che distrarebbero da una lettura attenta e partecipata. La barbarie terroristica, studiata scientificamente dal *Bomber Command* inglese e, complessivamente dagli Alleati, ci porta necessariamente ai giorni nostri, dove le asimmetrie dichiarate rendono ancor più difficile, anzi impossibile la difesa dei civili da bombardamenti di ogni tipo. E le reticenze si riducono fino ad annullarsi, sostituite da esplicite menzogne, sull’onda di una tremenda quanto arbitraria “guerra al terrorismo”. Ma tutto questo si potrà capire molto meglio dopo aver conosciuto la specifica tragedia di Dresda.

Un’ultima cosa: sotto il titolo, c’è l’indicazione del mio nome come autore. Devo chiarire in che senso me ne attribuisco la paternità. Per oltre il 90%, il testo è da attribuire agli autori citati. Il mio ruolo è stato quello di organizzare la sequenza della presentazione, attribuendo così uno specifico senso a quanto, singolarmente, i tre autori avevano già ampiamente contribuito a fare. Le virgolette che incontrerete saranno perciò tantissime. Il mio desiderio sarebbe quello che la prima lettura venga effettuata tutta d’un fiato.

Sul libro di Vonnegut (1968) non farò considerazioni dal punto di vista letterario, soltanto perché mi auguro che i miei lettori (assai pochi in verità), in seguito alla segnalazione, corrano tutti a comprarselo questo *Mattatoio n. 5* o *La crociata dei bambini*, (è questo il titolo completo), e non voglio certo influenzarli, sempre che non lo conoscano già. Certo è che sorprende come un libro di tale ricchezza espressiva, e di tale drammaticità, non sia diventato un libro di testo per le nostre scuole, dove tanto si parla di *giornate della memoria*, o troppo sbilanciate verso il genocidio nazista o sicuramente strumentalizzate per riscrivere una storia *condivisa*, e in nessuna maniera **condivisibile**, una storia fatta di scuse e di perdoni, una *telenovela* in realtà, piuttosto che una storia.



Kurt Vonnegut



Sven Lindquist

1. Un testimone oculare, e non solo!

Qualche cosa però, per entrare in argomento, devo necessariamente dirla.

Kurt Vonnegut, appena ventenne (era nato nel 1922), partecipò alla Seconda guerra mondiale e cadde prigioniero dei tedeschi nella battaglia delle Ardenne. Finì a Dresda proprio quando questa città, nota per le sue splendide architetture e per le opere d'arte che custodiva, venne bruciata e rasa al suolo, per ragioni incomprensibili, se non come puro atto di terrorismo nei confronti della popolazione tedesca. Ma lasciamo la parola a Vonnegut, che così si esprime, prima ancora di entrare *in medias res*, addirittura prima del titolo:

*Un tedesco americano di quarta generazione,
oggi residente in mezzo agli agi di Cape Cod
(dov'è fin troppo schiavo del vizio del fumo),
ebbe modo di assistere, molto tempo fa, come soldato di fanteria
hors de combat, prigioniero di guerra, al bombardamento
di Dresda, in Germania, "la Firenze dell'Elba",
e di sopravvivere per narrarne la storia.
Questo è un romanzo scritto un po' nello stile telegrafico
e schizofrenico in uso sul pianeta Tralfamadore,
da dove vengono i dischi volanti.*

Pace

Vonnegut sopravvisse all'eccidio, grazie al suo osservatorio molto particolare: il luogo dove era tenuto prigioniero, *Slaughterhouse-five* (Mattatoio n. 5), era costituito da una grotta scavata nella roccia sotto un mattatoio, adibita a deposito di carni, nelle viscere della città. Alla fine del bombardamento, all'aperto, al posto di una delle più belle città del mondo, c'era una distesa di macerie sopra un numero incalcolabile di morti.

E dopo 23 anni, raccontò tutto in un romanzo. Che utilizzeremo, con tecnica telegrafica, come falsariga, della narrazione di un testimone oculare:

"...In tutti questi anni la gente che incontro mi ha chiesto spesso a cosa stavo lavorando, e di solito rispondevo che la cosa più importante era un libro su Dresda".

"...avevo abbozzato diverse volte la storia di Dresda. L'abbozzo migliore, o almeno il più carino, lo feci sul rovescio di un rotolo di carta da parati. Usai i pastelli di mia figlia; un colore diverso per ogni personaggio. Un capo del rotolo rappresentava l'inizio della storia, l'altro capo la fine, e poi c'era la parte di mezzo che era la parte di mezzo. E la riga azzurra incrociava la riga rossa e poi quella gialla, e la riga gialla si fermava perché il personaggio rappresentato dalla riga gialla era morto. E così via. La distruzione di Dresda era rappresentata da una striscia verticale tratteggiata arancione, e tutte le righe ancora vive ci passavano attraverso e uscivano dall'altra parte. La fine, dove tutte le righe si fermavano, era un campo di barbabietole sull'Elba, alla periferia di Halle. Pioveva. La guerra in Europa era finita da un paio di settimane".



Tornato a casa, Vonnegut si sposa, lavora e:

“...Scrissi all’Aviazione, a quell’epoca, chiedendo che mi dessero dettagli sul bombardamento di Dresda, chi l’aveva ordinato, quanti aerei vi avevano partecipato, perché l’avevano fatto, quali risultati volevano ottenere eccetera. Mi rispose un tizio che era, come me, nelle pubbliche relazioni. Disse che era spiacente, ma che le informazioni erano ancora tenute segrete.

“Lessi la lettera ad alta voce a mia moglie, e dissi: ‘Tenute segrete? E a chi, Dio santo?’”.

Per avviare il suo lavoro su Dresda, Vonnegut si reca a trovare un suo commilitone, che aveva condiviso con lui la tragica esperienza, e deve fronteggiare la moglie di O’Hare che teme ne

venga fuori una storia di uomini dalla quale trarre un film con John Wayne.

“Eravate solo dei bambini, durante la guerra...”

“Annuì; era vero. All’epoca della guerra eravamo degli stupidi sbarbatelli, appena usciti dall’infanzia”.

Vonnegut promette a Mary che nel suo libro non ci saranno parti per divi e s’impegna a intitolarlo *La crociata dei bambini*.

“Ci venne in mente la curiosità di sapere qualcosa della vera Crociata dei Bambini e O’Hare la cercò in un libro che aveva, Straordinarie illusioni popolari e fanatismo delle folle di Charles Mackay... pubblicato per la prima volta a Londra nel 1841. Mackay aveva una pessima opinione di tutte le crociate. La Crociata dei Bambini gli era parsa appena un po’ più ignobile delle dieci per adulti. O’Hare lesse a voce alta questo pregevole brano:

La storia ci dice nel suo tono solenne che i crociati non erano altro che uomini ignoranti e feroci, che a muoverli era il fanatismo sfrenato, e che il loro era un itinerario di sangue e lacrime. La leggenda, d’altra parte, si diffonde sulla loro religiosità e sul loro eroismo, e dipinge a toni intensi e splendenti il loro valore e la loro magnanimità, la gloria imperitura che si sono guadagnati e i grandi servizi resi alla Cristianità.

Ora, quale fu il grande risultato di tutte queste lotte? L’Europa vi lasciò una quantità di tesori e il sangue di due milioni dei suoi abitanti; e un pugno di cavalieri litigiosi mantenne il possesso della Palestina per un centinaio d’anni”.

Però, cosa sia stata *La Crociata dei Bambini* (la più ignobile, secondo Mackay) lo saprà soltanto chi leggerà *Mattatoio* n. 5, io sono andato un po’ troppo fuori tema! Ed è tempo di affidarci alla parola di Vonnegut sulla tragedia di Dresda:

“La colonna di uomini malconci e vacillanti raggiunse il cancello del mattatoio di Dresda, poi entrò. Il mattatoio non era più un posto affollato. Quasi tutto il bestiame tedesco era stato ucciso, mangiato ed espulso da esseri umani, soldati per lo più. Così va la vita.

Gli americani vennero condotti al quinto edificio oltre il cancello. Era un cubo di cemento a un piano con porte scorrevoli davanti e di dietro. Era stato costruito come porcilaia per i maiali prima della macellazione. Ora sarebbe stato la casa lontano da casa di cento prigionieri di guerra americani. Dentro c'erano cuccette, due stufe panciute e un rubinetto. Dietro il rubinetto c'era una latrina, formata da una sbarra con i buglioli sotto.

Sopra la porta dell'edificio c'era un grosso numero. Il numero era “cinque”. Prima che gli americani potessero entrare, la guardia che faceva da interprete disse loro di ricordare quel semplice indirizzo, nel caso si fossero persi nella grande città. Il loro indirizzo era questo: Schlachthoffunf. Schlachthof significava mattatoio; funf era il vecchio buon numero “cinque”.

...“Billy ... non viaggiò nel tempo sino a rivivere quell'esperienza. La ricordò vagamente, così:

Lui era giù nel deposito della carne, la notte che Dresda venne distrutta. Sopra si sentivano come dei passi di giganti: erano grappoli di bombe ad alto potenziale che cadevano. I giganti non la smettevano più di camminare. Il deposito della carne era un rifugio sicurissimo. Là sotto cadeva solo, di tanto in tanto, una pioggia di polvere d'intonaco. C'erano gli americani, quattro delle loro guardie, alcune carcasse di animali e nessun altro. Le altre guardie, prima che cominciasse il bombardamento, erano tornate al calduccio delle loro case a Dresda. Sarebbero rimaste tutte uccise insieme alle loro famiglie.

Così va la vita.

Anche le ragazze che Billy aveva visto nude stavano morendo, in un rifugio molto meno solido, in un altro punto del macello.

Così va la vita.

Ogni tanto una guardia andava in cima alle scale a vedere cosa stava succedendo là fuori, poi tornava giù e bisbigliava qualcosa alle altre. C'erano degli incendi, fuori. Dresda era tutta una sola, grande fiammata. Quell'unica fiammata stava divorando ogni sostanza organica, ogni cosa capace di bruciare.

Non fu prudente uscire dal rifugio fino a mezzogiorno dell'indomani. Quando gli americani e le loro guardie vennero fuori, il cielo era nero di fumo. Il sole era una capocchia di spillo. Dresda ormai era come la luna, nient'altro che minerali. I sassi scottavano. Nei dintorni erano tutti morti.

Così va la vita.

“Raccontami una storia” disse un giorno Montana Wildhack a Billy Pilgrim nello zoo tralfamadoriano. “Raccontami una storia, Billy”.

“Dresda venne distrutta la notte del 13 febbraio 1945” cominciò Billy Pilgrim. “Noi uscimmo dal nostro rifugio il giorno dopo”. Raccontò a Montana ...del macello con tutti i pali di cinta spariti, con i tetti e le finestre andati; le disse di avere visto qua e là dei piccoli ceppi carbonizzati. Erano le persone rimaste intrappolate nell'incendio.

Così va la vita.

Billy le disse cos'era accaduto agli edifici che prima formavano come una scogliera intorno al macello. Erano crollati. Il legno si era consumato, le pietre erano cadute e si erano ammucchiate l'una sull'altra fino a formare delle dune basse e graziose.

“Era come sulla luna” disse Billy Pilgrim.

Le guardie ordinarono agli americani di mettersi in fila per quattro, e gli uomini ubbidirono. Li fecero marciare di nuovo verso la porcilaia dove erano vissuti fino ad allora. I muri erano ancora in piedi, ma le finestre e il tetto erano crollati e dentro non c'era altro che cenere, e grumi di vetro fuso. A questo punto ci si rese conto che non c'erano più né cibo né acqua, e che i sopravvissuti, se volevano continuare a sopravvivere, dovevano mettersi a camminare sulla superficie lunare, scavalcando una duna dopo l'altra.

Cosa che fecero.

Le dune erano lisce solo da lontano. Quelli che vi si arrampicarono impararono che erano cose frastagliate e infide – calde al tocco, spesso instabili – pronte, quando venivano smosse certe rocce particolarmente voluminose, a sfaldarsi ulteriormente e a formare dune più basse e più solide.

Mentre la spedizione attraversava la luna, nessuno parlò molto. Non c'era niente da dire. Una cosa era chiara: in città dovevano essere morti proprio tutti, e se c'era ancora qualche anima viva, rappresentava un'incrinatura in questa immagine. Sulla luna non doveva esserci proprio nessun altro abitante.

Uno dei libri che Lily aveva portato a Rumfoord era Apocalisse a Dresda, scritto da un inglese di nome David Irving. Era un'edizione americana, pubblicata da Holt, Rinehart and Winston nel 1964. Quello che Rumfoord cercava nel libro erano alcuni brani delle prefazioni dei suoi amici: Ira C. Eaker, tenente generale a riposo dell'aviazione statunitense, e il maresciallo dell'aria inglese Sir Robert Saundby.

Non riesco a capire quegli inglesi o quegli americani che piangono sulla morte di civili nemici che, da parte loro, non hanno versato una lacrima per i nostri valorosi equipaggi caduti mentre combattevano un nemico crudele, scriveva il suo amico generale Eaker. Credo che Irving avrebbe fatto bene, nel descrivere la terribile scena dei civili uccisi a Dresda, a ricordare che proprio in quel momento le V-1 e le V-2 cadevano sull'Inghilterra uccidendo uomini, donne e bambini - tutti civili - indiscriminatamente, secondo le intenzioni di quelli che le avevano costruite e lanciate. E avrebbe fatto bene a ricordare anche Buchenwald e Coventry.

La prefazione di Eaker terminava così:

Io mi rammarico profondamente del fatto che nell'attacco su Dresda i bombardieri inglesi e americani abbiano ucciso 135.000 persone, ma so bene chi ha dato inizio all'ultima guerra e rimpiango ancor più la perdita, da parte alleata, di oltre 5 milioni di uomini; morti nello sforzo di sconfiggere e distruggere il nazismo.

Così va la vita.

Ed ecco quello che diceva, fra l'altro, il maresciallo dell'aria Saundby:

Che il bombardamento di Dresda sia stato una grande tragedia nessuno può ne-

garlo. Che fosse realmente una necessità militare pochi, dopo avere letto questo libro, lo crederanno. E' stata una di quelle cose terribili che a volte accadono in tempo di guerra, causate da una sfortunata combinazione di circostanze. Coloro che l'approvarono non erano né malvagi né crudeli; ma può darsi benissimo che fossero troppo lontani dall'amara realtà della guerra per comprendere pienamente il terrificante potere distruttivo dei bombardamenti aerei nella primavera del 1945.

I sostenitori del disarmo nucleare sembrano credere che, se potessero raggiungere il loro scopo, la guerra diventerebbe tollerabile e decente. Essi farebbero bene a leggere questo libro e a riflettere sul destino di Dresda, dove durante un'incursione aerea fatta con armi convenzionali perirono 135.000 persone. Nella notte del 9 marzo 1945 un'incursione aerea su Tokyo da parte di bombardieri pesanti americani che impiegarono bombe incendiarie e ad alto esplosivo causò la morte di 83.793 persone. La bomba atomica lanciata su Hiroshima uccise 71.379 persone.

Così va la vita.

...Sono tornato a Dresda con il mio vecchio commilitone O'Hare... O'Hare aveva con sé un taccuino, e sul dorso del taccuino c'erano le tariffe postali, le distanze aeree, l'altezza di montagne famose e altri dati importanti. Stava cercando la popolazione di Dresda, che nel taccuino non c'era, quando s'imbatté in questo brano che mi fece leggere:

Ogni giorno nascono in media 324.000 bambini. Lo stesso giorno muoiono in media, di fame o per malnutrizione, 10.000 persone. Così va la vita. In più, 123.000 persone muoiono per altre cause. Così va la vita. Questo ci lascia un attivo di circa 191.000 persone al giorno. Il Population Reference Bureau prevede che prima dell'anno 2000 la popolazione totale della Terra, raddoppiandosi, arriverà a 7.000.000.000 di unità.

"Immagino che tutti vorranno avere la loro dignità" dissi.

"Credo anch'io" disse O'Hare.

Anche Billy nel frattempo stava tornando a Dresda, ma non nel presente. Stava tornando alla Dresda del 1945, due giorni dopo la distruzione della città. Ora Billy e gli altri marciavano tra le rovine, sorvegliati dalle loro guardie. C'ero anch'io. C'era anche O'Hare. Avevamo passato due notti nella stalla del locandiere cieco. Le autorità ci avevano trovato là. Ci dissero cosa dovevamo fare. Dovevamo farci prestare picconi, badili, piedi di porco e carriole, e dirigerci verso questo o quel posto tra le rovine, pronti a metterci al lavoro.

Sulle strade principali che portavano alle rovine c'erano dei posti di blocco. I tedeschi dovevano fermarsi lì. Loro non erano autorizzati a esplorare la luna.

Quella mattina in vari angoli di Dresda affluirono prigionieri di guerra di diversi paesi. Erano stati scelti i posti dove si doveva cominciare a scavare per trovare i corpi. E gli scavi cominciarono.

Billy si trovò accoppiato a un maori che era stato fatto prigioniero a Tobruk. Il maori era color cioccolata. Sulla fronte e sulle guance aveva dei tatuaggi che sembravano dei vortici. Billy e il maori si misero a scavare nella ghiaia inerte e poco promettente della luna. Era un materiale franoso e c'erano di continuo delle piccole valanghe.

Vennero scavate subito molte buche. Nessuno sapeva cosa si sarebbe trovato. La maggior parte delle buche non servì a niente: si arrivava all'asfalto, o a macigni così grossi che era impossibile spostarli. Non c'erano mezzi meccanici. Né cavalli né muli né buoi potevano attraversare la superficie lunare. Billy e il maori e gli altri, ciascuno scavando la sua buca, arrivarono finalmente a una rete di travi collegate sopra rocce che si erano incuneate le une nelle altre fino a formare una specie di cupola. Aprirono un varco nella rete. Sotto c'era buio e spazio vuoto.

Un soldato tedesco si calò con una pila, e non risalì per un pezzo. Quando finalmente tornò su disse a un superiore sull'orlo della fossa che là sotto c'erano dozzine di corpi. Erano seduti sulle panche.

Così va la vita.

Il superiore disse che bisognava allargare l'apertura e infilarvi una scala, per poter estrarre i corpi. Così cominciò a funzionare la prima miniera di cadaveri di Dresda.

Furono aperte, qua e là, centinaia di miniere di cadaveri. In principio non puzzavano, erano musei delle cere. Ma poi i corpi cominciarono a corrompersi e a liquefarsi, e c'era un odore di iprite e di rose.

Così va la vita.

Il maori che era con Billy morì ucciso dai conati di vomito, dopo che gli ebbero ordinato di scendere in quella puzza a lavorare. I conati di vomito lo fecero a pezzi.

Così va la vita.

Per questo si ideò una nuova tecnica. Non li tiravano più fuori, i corpi. Li cremavano i soldati con i lanciafiamme là dov'erano. I soldati restavano fuori dai rifugi, dentro i quali facevano entrare il fuoco.

Così va la vita.

***E poi venne la primavera.** Le miniere di cadaveri furono chiuse. Tutti i soldati andarono a combattere i russi. Nei sobborghi, le donne e i bambini scavavano trincee. Billy e gli altri del suo gruppo furono rinchiusi in una stalla. E una mattina si alzarono e scoprirono che la porta era aperta. La Seconda guerra mondiale in Europa era finita.*

Billy e gli altri uscirono nella strada ombreggiata. Gli alberi stavano mettendo le foglie. Là fuori non c'era nulla, non c'era alcun genere di traffico. C'era solo un veicolo, un carro abbandonato con due cavalli. Il carro era verde e a forma di bara...

2. Un giornalista serio

Forse quanto detto, con le parole di Vonnegut, poteva anche bastare. Ma mi è parso interessante il modo usato da Sven Lindquist per percorrere sentieri poco noti della storia. La struttura del libro è molto originale: di fatto si tratta di un labirinto, con ventidue ingressi e nessuna uscita. Ogni ingresso porta dentro a un racconto o a un ragionamento, da seguire, passando di sezione in sezione, aiutato da frecce numerate.

Per spostarsi nel tempo è necessario spostarsi anche nel libro, più spesso in avanti ma, a volte, anche indietro. Ovunque uno si trovi, è circondato da avvenimenti e pensieri contemporanei, che riguardano altri temi rispetto a quello seguito in quel

momento. Lo scopo è proprio questo. In tal modo, il testo si presenta esattamente per quello che è: uno dei molti sentieri possibili, attraverso il *caos* della storia.

Qui riporto il percorso **AMBURGO, AUSCHWITZ, DRESDA**. Ci resta soltanto da dare la parola all'autore, che si esprime in prima persona singolare:

“L'estate del 1948 fui ospite di una famiglia operaia inglese a St. Albans, nei pressi di Londra. Era un'estate fredda, e quando la sera ci riunivamo a bere il tè accendevamo sovente il caminetto elettrico che imitava un mucchietto di carboni ardenti. Non ricordo come, venni a raccontare del mio viaggio attraverso le città tedesche semidistrutte. Il treno si era fatto largo a fatica, ora dopo ora, attraverso le rovine annerite di quelle che un tempo erano abitazioni.

“Erano i trasporti militari sulle ferrovie, che bombardavamo” dissero i miei ospiti. Che qualche casa lungo la ferrovia rimanesse danneggiata era deplorabile ma inevitabile. Si era comunque in guerra.

“Non stiamo parlando di qualche casa” dissi io.

“Amburgo è stata rasa al suolo da bombe britanniche. E la terza volta che passo per quella città, e non ho mai visto altro che rovine”.

“Devono essere stati gli americani” disse il padrone di casa. “L'aviazione britannica non ha mai bombardato i civili”.

“Mi spiace contraddirla, ma è vero il contrario. Gli americani bombardavano di giorno le industrie, gli inglesi bombardavano di notte le zone residenziali. Quella era la regola, temo”.

“Adesso non voglio sentire altra propaganda bellica tedesca qui in casa mia” tagliò corto il mio ospite. “I bombardieri inglesi attaccavano solo obiettivi militari, punto e basta”.

“Nell'estate del 1998 ho viaggiato attraverso l'Inghilterra per vedere come i musei, a cinquant'anni di distanza, presentassero l'operato dell'aviazione durante la Seconda guerra mondiale. Come guida avevo il libro di Bob Ogden Aircraft Museums and Collections of the World. Part 2. Great Britain and Ireland, che nella sua seconda edizione, riveduta, descrive 160 musei e raccolte. Ho visitato molti dei piccoli musei privati e tutti i grandi musei ufficiali: gli Imperial War Museums di Duxford, il museo della RAF a Hendon e Cosford, quello dell'esercito a Middle Wallop e quello della marina a Yeovilton. Nessuno di essi, ho dovuto constatare, voleva riconoscere che cosa gli inglesi avevano davvero bombardato. Un'enorme sala a Hendon è dedicata al Bomber Command. Ci sono sia gli aerei che le bombe, enormi, possenti. Ma che cosa provocarono? Un angolino del salone mostra la distruzione di un luogo di lavoro industriale dopo il bombardamento. I risultati dei bombardamenti sulle abitazioni non sono mostrati da nessuna parte.

“A giudicare dall'esposizione, nessun essere umano avrebbe mai subito alcun danno da parte delle bombe inglesi, eccetto in una vetrina sulla bomba atomica, e quella notoriamente non era una bomba inglese. Anche lì si vedono soprattutto immagini di distruzione materiale. Ma nell'angolo più lontano si intravede la foto di un essere umano. Se ci si mette in ginocchio, si può vedere che la fotografia raffigura un uomo a dorso nudo, fotografato di spalle in modo che il suo volto sia invisibile. Le ustioni sulla schiena, spiega il testo, erano in via di guarigione”.

“Che bella cosa, vien da pensare, che l'unico che subì un danno alla salute a causa dei bombardamenti, certamente non britannici ma comunque bombardamenti alleati, che bella cosa, vien da pensare, che venne accudito così premurosamente (il grassetto è mio, GP). Gli attacchi intenzionali, sistematici e contrari al diritto internazionale

condotti contro i civili tedeschi nelle loro abitazioni non sono a tutt'oggi neppure vagamente documentati in nessun museo britannico".

"Nel 1942 furono sganciate sulla Germania 37.000 tonnellate di bombe, in gran parte nottetempo e contro aree residenziali. Durante i due anni successivi il comandante dell'aeronautica militare Charles Portal programmò, come risulta da un documento in data 5 ottobre 1942, di aumentare la quantità di bombe a 1.250.000 tonnellate. Si calcolava che in conseguenza sarebbero morti circa un milione di civili, un altro milione sarebbero rimasti gravemente feriti e venticinque milioni sarebbero rimasti senza tetto. Il ministero dell'aviazione rifiutò questi calcoli: 'È inutile e non auspicabile enfatizzare, in qualsiasi documento concernente la nostra politica di bombardamento, l'idea - contraria ai principi del diritto internazionale così come sono al presente, e anche contraria alle affermazioni fatte qualche tempo fa dal Primo ministro - che noi non dovremmo utilizzare i nostri bombardamenti per terrorizzare la popolazione civile, neanche per rappresaglia'.

"Dire la verità non era necessario. Né auspicabile, neppure nei documenti interni. E se si veniva messi sotto pressione alla Camera dei Comuni, come successe ad Harold Balfour l'11 marzo 1943, c'era sempre la possibilità di cavarsela infilando nel discorso qualche paroletta tipo wantonly (per capriccio). 'Posso assicurare che non stiamo bombardando le donne e i bambini della Germania per capriccio'. Non lo facevano arbitrariamente, né spensieratamente, né per divertimento o per pura cattiveria, questo lo poteva assicurare. Ciò che non disse, era che lo facevano **del tutto intenzionalmente**.

"Il veterano laburista Richard Stokes non fu soddisfatto della replica di Balfour. Il 31 marzo precisò l'interrogazione, domandando se: 'gli aviatori britannici avevano ricevuto istruzione, in qualche occasione, di dedicarsi all'**area bombing** anziché limitarsi a obiettivi puramente militari'.

"Il governo rispose: 'Gli obiettivi del Bomber Command sono sempre militari, ma il bombardamento notturno di obiettivi militari coinvolge necessariamente il bombardamento dell'area in cui sono situati'.

"Stokes replicò con un'ulteriore domanda: 'È vero che adesso gli obiettivi del Bomber Command non sono specifici bersagli militari ma vaste aree, e sarebbe vero affermare che probabilmente l'area minima di bersaglio è adesso di 16 miglia quadrate?'

"Il governo si limitò a rispondere che la sua politica era invariata.

Stokes ripeté la domanda.

Il portavoce del governo lo chiamò incorreggibile, ma non rispose.

In una democrazia, questo era un modo parodistico di tenere informato il parlamento. Peraltro, in una dittatura come quella di Hitler i portavoce non erano nemmeno disponibili a ricevere interrogazioni.

"Tre anni dopo la fine della guerra, la famiglia che mi ospitava a St. Albans era ancora all'oscuro di tutto. E non voleva sapere niente. Non avevano mai nemmeno sentito parlare di Amburgo.

L'attacco aereo contro Amburgo fece più vittime di tutti gli attacchi tedeschi contro città inglesi. I più - circa 50.000 - morirono nell'arco di un'unica notte, la notte del 28 luglio 1943. La maggior parte erano donne, bambini o vecchi.

Dei raid sferrati fino ad allora, fu quello coronato da maggior successo nella storia del Bomber Command. Tutto andò alla perfezione. Con l'impiego di lamine d'alluminio si riuscirono a eludere i radar dell'antiaerea così che i bombardieri poterono agire quasi indisturbati.

I ricognitori lasciarono cadere i loro segnalatori nei posti giusti. 1200 tonnellate di bombe incendiarie caddero ben compatte sulle zone residenziali segnalate.

Molti giorni di caldo intenso e di scarsa umidità dell'aria avevano reso le case ancora più infiammabili. I vigili del fuoco erano ancora impegnati a domare incendi causati da attacchi aerei precedenti e si trovavano lontano dalla zona colpita. Migliaia di piccoli incendi si unificarono in un enorme falò che risucchiò grandi masse d'aria nel suo centro, dove tutto l'ossigeno si consumò. La tempesta di fuoco raggiunse la potenza di un uragano.

'Era come guardare dentro un vulcano attivo' ricorda uno degli aviatori.

Un altro sentì mormorare nell'interfono dal proprio capitano: 'Quei poveri bastardi là sotto'.

I poveri bastardi là sotto erano seduti dentro i rifugi antiaerei di 16.000 case che furono distrutte dal fuoco. Quelli che seguirono le istruzioni e rimasero buoni e tranquilli dentro i rifugi, come avrei fatto io, morirono tutti. Soffocarono quando i rifugi furono invasi dal fumo o quando l'incendio bruciò tutto l'ossigeno. Solo i loro cadaveri rimasero a testimoniare come fossero morti.

Spesso giacevano accatastati contro le uscite bloccate. Altri corpi erano incollati alla massa scura del proprio stesso grasso, che si era sciolto ed era colato sul pavimento. I bambini erano allineati in file come polli arrosto. Di altri cadaveri era rimasto solo un sottile strato di cenere sopra tavoli e panche.

La maggior parte di coloro che avevano abbandonato i rifugi era invece bruciata fuori, in strada. Molti giacevano con la faccia per terra e un braccio sopra la testa come a proteggersi. Molti si erano rattrappiti fino alle dimensioni di nani, altri si erano gonfiati come palloni. Alcuni parevano intatti ma erano nudi: tutti i loro abiti tranne le scarpe si erano volatilizzati. Altri giacevano con le braccia tese e i volti senza lineamenti, come manichini. Altri ancora erano completamente carbonizzati. La scatola cranica era esplosa all'altezza delle tempie dove il cervello era stato spremuto fuori, e le viscere uscivano di sotto le costole.

Qualcuno - pochi - riuscì a salvarsi attraverso la tempesta di fuoco, 'una nevicata di fiocchi infuocati'.

Traute Koch, 15 anni: 'Mamma mi avvolse in un lenzuolo bagnato, mi baciò e disse: Corri!'

Herbert Brecht, 15 anni, finì dentro un cratere di bomba pieno d'acqua: 'Faceva un caldo spaventoso, ma l'acqua mi salvò. Alla fine eravamo circa in 40 dentro il cratere. Le urla di quelli che bruciavano e dei moribondi non si possono dimenticare. Un essere umano non muore coraggiosamente ed elegantemente come al cinema, ma urlando e gemendo e con la morte che gli rantola in gola'.

Kiite Hoffmeister: 'Arrivammo alla porta che aveva preso fuoco e somigliava al cerchio infuocato del circo attraverso cui saltano i leoni. Qualcuno davanti a me esitava e io lo spinsi da parte con il piede: lì non potevamo restare. Riuscimmo a raggiungere Loschplatz ma non potemmo attraversare la Reiffestrasse perché l'asfalto si era fuso. C'era gente sulla strada, alcuni erano morti, altri erano ancora vivi ma incollati all'asfalto. Dovevano essersi precipitati in strada senza riflettere. I piedi erano rimasti incollati e loro avevano cercato di aiutarsi con le mani. Adesso stavano lì carponi, e urlavano'.

Il raid contro Amburgo fu insolito solo grazie al suo eccezionale successo, sottolinea lo storico britannico Martin Middlebrook. Il Bomber Command fece ad Amburgo esattamente

ciò che i pesanti bombardieri cercavano di fare ogni notte, quando puntavano verso la Germania.

Arthur Harris era fiero del risultato. E pregò il dipartimento di rigettare l'insinuazione che lo scopo dell'offensiva dell'aviazione fosse 'la distruzione di città tedesche e dei loro abitanti in quanto tali'.

Ne seguì un bizzarro carteggio, in cui il ministero negava categoricamente di fronte ad Harris stesso che Harris facesse ciò che entrambi sapevano che si impegnava con tutte le forze a fare.

Harris era fiero, altri stavano male. Freeman Dyson, che doveva diventare uno dei maggiori fisici nucleari del Novecento, arrivò da civile come giovane analista delle operazioni nell'ufficio di Harris al tempo dell'incendio di Amburgo. Ebbe accesso a tutti i dati sul raid e su altri bombardamenti di aree residenziali che venivano così accuratamente tenuti nascosti al popolo inglese. La conoscenza di quei fatti gli rodeva la coscienza. Viveva nel costante desiderio di gridarlo per la strada, ma non osava. Così rimaneva seduto e calcolava. 'Rimasi seduto nel mio ufficio fino alla fine, calcolando accuratamente come uccidere nella maniera più economica possibile altre centomila persone'.

Dopo la guerra si paragonò, nella sua qualità di assassino da scrivania, ai burocrati della macchina mortale di Eichmann. 'Erano rimasti seduti nei loro uffici, a scrivere memorandum e a calcolare come ammazzare esseri umani in maniera efficiente, proprio come me. La principale differenza era che loro furono poi incarcerati o impiccati come criminali di guerra, mentre io ero libero'.

In entrambi i casi si trattava di carneficine di persone innocenti sanzionate e ben organizzate dall'alto, e in contrasto con il diritto internazionale. Le somiglianze erano anche molto concrete: quando le squadre di salvataggio entrarono nei rifugi antiaerei di Amburgo, si trovarono di fronte scene che ricordavano quelle che negli stessi momenti gli ebrei addetti ai lavori si trovavano davanti quando aprivano le porte delle camere a gas al termine del trattamento: 'Mucchi intrecciati di corpi schiacciati contro le bocchette di aerazione e contro le aperture bloccate', scrive Peter Englund nella sua convincente analisi dei due eventi.

Ma le differenze fra i crimini di guerra tedeschi e quelli britannici sono comunque molto evidenti, sottolinea Englund.

In primo luogo si tratta di ordini di grandezza completamente diversi. I tedeschi uccisero circa 6 milioni di ebrei e circa 5 milioni di altri subumani (untermenschen), zingari e testimoni di Geova, handicappati e omosessuali, comunisti e socialdemocratici, polacchi, ucraini e russi. L'offensiva aerea degli alleati contro la Germania fece circa mezzo milione di vittime civili. Meno del margine di errore dei crimini tedeschi.

In secondo luogo le vittime dei tedeschi erano quasi completamente indifese. Certamente si erano verificate delle rivolte nei ghetti e nei lager, ma erano eccezioni e tutte erano state soffocate con estrema brutalità. Le più grandi vittorie del Bomber Command, per esempio Amburgo e Dresda, saranno anche state ottenute contro città che erano o erano state rese del tutto prive di difesa, ma si trattava di eccezioni. Per tutto il tempo che durò la guerra, le città tedesche si difesero energicamente, come testimoniano 56.000 tombe di aviatori britannici. Forse, il contributo maggiore fornito alla guerra dal Bomber Command fu proprio quello di costringere i tedeschi a impiegare così tante risorse nella difesa delle loro città.

In terzo luogo: gli inglesi non avevano nessun piano di conquista che richiedesse la morte dei tedeschi per far spazio a insediamenti inglesi. Anche se Harris poteva dire che si trattava

di distruggere 'le città tedesche e i loro abitanti in quanto tali', tuttavia lo scopo della Gran Bretagna non fu mai di sterminare i tedeschi, ma di costringerli alla capitolazione. Gli attacchi aerei contro la Germania cessarono immediatamente, non appena le forze belliche tedesche si furono arrese.

I crimini di guerra tedeschi per contro furono commessi su larga scala dopo la capitolazione dell'avversario. Oltre due milioni di prigionieri di guerra sovietici furono uccisi dopo la resa. Milioni di russi furono lasciati morire di fame dopo che la forza d'occupazione tedesca ebbe confiscato le derrate alimentari per mandarle in Germania. La burocrazia tedesca aveva in programma di far morire di fame altri 20 milioni di persone per creare spazio per insediamenti tedeschi in Polonia e Ucraina dopo la guerra.

In questo processo, il popolo ebraico, principale oggetto dell' odio nazista, doveva essere completamente sterminato. Centinaia di migliaia di ebrei residenti in zone dove non era pianificato nessun insediamento tedesco furono deportati in Polonia per essere uccisi. 'Tutti erano condannati. Tutti dovevano sparire' scrive Peter England.

Dopo Amburgo, i capi tedeschi seppero che cosa voleva e poteva fare il Bomber Command. Hitler sapeva che cosa poteva aspettarsi la Germania. Per i capi alleati era da più di un anno altrettanto chiaro che cosa stessero facendo i tedeschi con gli ebrei. Sì, oggi sappiamo che gli alleati, attraverso intercettazioni segrete, avevano una chiara immagine del massacro degli ebrei già nell'estate del 1941. A quanto pare, Hitler non valutò mai la possibilità di offrirsi di smettere di ammazzare ebrei se gli inglesi avessero smesso di bombardare le città tedesche.

Churchill e Roosevelt promisero ripetutamente di punire i capi tedeschi per lo sterminio degli ebrei ... dopo la guerra. Ma a quanto sembra non presero mai in considerazione la possibilità di offrirsi di cessare i bombardamenti delle città tedesche a patto che gli ebrei fossero lasciati vivere. Il ministro degli esteri britannico aveva al contrario un sacro terrore di ricevere da Hitler una proposta del genere.

Cessazione dei bombardamenti contro cessazione delle fabbriche di morte: si sarebbe portati a credere che poteva essere una buona mossa nella guerra di propaganda. Se Hitler avesse detto no, gli inglesi in seguito avrebbero potuto dirsi con le mani pulite dopo ogni bombardamento: questo è quanto voi tedeschi dovete pagare per voler continuare a uccidere gli ebrei.

Ma l'offerta non fu mai avanzata. Perché?

Nell'estate del 1943 c'erano ancora un paio di milioni di ebrei da poter salvare. Perciò, a detta dello storico David Wyman, sia negli Stati Uniti che in Gran Bretagna il ministero degli esteri si adoperò con ogni mezzo per ritardare o impedire la diffusione delle notizie sullo sterminio. Temevano che, se si fosse saputa la verità, ci sarebbero state richieste di azioni di salvataggio, che a loro volta avrebbero portato all'emigrazione di massa di ebrei dell'Est, una eventualità che sia l'Inghilterra che gli Stati Uniti volevano a ogni costo evitare.

Si temeva l'immigrazione più ancora dello sterminio.

'Esiste una possibilità' scriveva il ministero degli esteri britannico, 'che i tedeschi o i loro satelliti possano passare da una politica di sterminio a una politica di espulsione, allo scopo di creare difficoltà agli altri paesi invadendoli di immigrati stranieri, come hanno fatto prima della guerra'.

L'Europa sembra quindi aver continuato a sprofondare nell'abisso per due motivi: una parte era più incline a impedire l'immigrazione che a impedire l'eccidio; e l'altra arte era più incline a voler continuare lo sterminio degli ebrei che a porre fine all'uccisione di civili tedeschi.

Ci si abituò anche all'inconcepibile. Si vide che Amburgo, come già prima Coventry, smentiva tutte le speculazioni dell'epoca precedente la guerra su come la gente avrebbe reagito alle bombe. La gente, si vide, non diventava né pazza né selvaggia. Al contrario, cercava di stare ancora più unita. Andava al lavoro come al solito.

Per la fine dell'anno, l'80% della produzione industriale di Amburgo era ristabilita. Si abitava nelle cantine, dove tutti si consideravano Kumpels, compagni. 'Dividevamo tutto. Ci aiutavamo a vicenda. Si poteva girare soli per le strade senza essere rapinati o importunati ... oggi non si osa nemmeno andare alla metropolitana'.

Ma Harris era ancora convinto che avrebbe vinto la guerra da solo. Nel corso del 1943, gli alleati sganciarono sulla Germania complessivamente 180.000 tonnellate di bombe. Il 7 dicembre, Harris riferì di aver completato la distruzione di un quarto delle 38 città tedesche principali. Nei primi quattro mesi del 1944 sperava di poterne distruggere un altro quarto, il che avrebbe costretto il nemico a capitolare rendendo inutile l'invasione.

Lo stato maggiore dell'aeronautica rispose che le 38 città principali avevano solo l'11% della popolazione tedesca. La Gestapo era senz'altro in grado di controllare il morale tedesco, ciò che Hitler temeva erano gli attacchi di precisione contro industrie d'importanza bellica. Harris fu pregato di attaccare le città industriali strategiche di Schweinfurt e Lipsia. Harris continuò notte dopo notte a bombardare i quartieri popolari di Berlino.

Il 9 febbraio 1944 il vescovo George Bell chiese la parola alla Camera dei Lord e cominciò a elencare, una a una, tutte le biblioteche e le opere d'arte che i bombardieri britannici avevano distrutto a Lubeca, Amburgo e Berlino.

Fece riferimento al Times che riportava la notizia che gli inglesi bombardavano anche quando la terra non era assolutamente visibile. 'La città intera viene accuratamente suddivisa zona per zona. Questa zona viene isolata e bombardata una certa notte, quest'altra zona viene isolata e bombardata la notte successiva ...' Con disgusto, il vescovo citò un maresciallo spaccone che aveva promesso che le città tedesche sarebbero state 'estirpate come denti, una dopo l'altra'. E concluse: 'Come può il governo non vedere che questa progressiva devastazione di città sta minacciando le radici della società civile? ... Gli Alleati si sono uniti per qualcosa di più grande del semplice potere. La parola più importante iscritta sul nostro vessillo è 'legge'. E di suprema importanza che noi, che con i nostri alleati siamo i liberatori dell'Europa, facciamo uso del potere in modo tale che sia sempre sotto il controllo della legge'.

Il portavoce del governo sostenne senza arrossire che la RAF non aveva mai compiuto alcun raid terroristico. Contemporaneamente, si dava ordine in segreto ad Harris di smettere con il terrore e cominciare a bombardare le industrie belliche tedesche.

Perché Harris non obbedì agli ordini? Perché andò avanti?

Ancora nelle sue memorie, Harris sosteneva che avrebbe potuto vincere da solo se avesse potuto continuare a bombardare le abitazioni senza essere distratto da altri ordini. Sembrerebbe fosse convinto che sarebbero state solo quelle case in fiamme ogni notte a indurre la classe lavoratrice tedesca a ribellarsi al nazismo e alla guerra.

Più o meno come i generali della Prima guerra mondiale credevano a ogni nuova offensiva che proprio quella avrebbe sfondato le linee nemiche. L'attacco che riusciva avrebbe dimostrato in virtù del suo successo che tutti gli attacchi precedenti, all'apparenza inutili, erano giustificati. Allo stesso modo, Harris era costretto a sempre nuovi misfatti nella sua caccia a quel successo che avrebbe dato ai suoi precedenti misfatti la loro giustificazione.

Nell'aprile del 1944 i nazisti cominciarono a radunare ebrei ungheresi per deportarli ad Auschwitz. Più o meno contemporaneamente, l'aviazione americana ebbe Auschwitz a portata di bombardieri grazie alle basi conquistate in Italia.

Un concetto centrale della propaganda nazista era che gli ebrei guidavano l'Inghilterra e l'America. Secondo Göebbels, i raid aerei contro le città tedesche erano ordinati da ebrei. Nelle sue istruzioni interne per la stampa tedesca, Göebbels presentava lo sterminio degli ebrei come la rappresaglia della Germania per i bombardamenti delle sue città.

Nella primavera del 1944, questi presunti onnipotenti ebrei supplicarono il Pentagono di fermare l'eccidio bombardando la rete ferroviaria intorno ad Auschwitz.

La Divisione Operazioni rispose il 26 giugno che la proposta non era attuabile perché comportava 'la diversione di un considerevole supporto aereo essenziale al successo delle nostre forze attualmente impegnate in operazioni decisive'.

Era la risposta standard che veniva data automaticamente a tutte le proposte. Significava che i responsabili non avevano nemmeno valutato la questione. Lo stesso giorno, 71 fortezze volanti sorvolarono la linea ferroviaria per Auschwitz dirette verso obiettivi più importanti.

Il 7 luglio 1944 fu bombardata la raffineria di petrolio nei pressi di Auschwitz. Il 20 agosto 127 fortezze volanti bombardarono la zona industriale di Auschwitz. Le camere a gas, distanti meno di dieci chilometri, poterono continuare indisturbate la loro attività. Il 13 settembre furono nuovamente attaccate le fabbriche di Auschwitz. Uno dei 96 bombardieri sganciò per errore le sue bombe contro una ferrovia che portava alle camere a gas. Le industrie di Auschwitz furono bombardate l'ultima volta il 18 e il 26 dicembre 1944. Allora, le deportazioni di ebrei erano ancora in corso. Il 18 gennaio 1945, Auschwitz fu evacuata e il 27 gennaio le truppe russe entrarono nel lager deserto.

Se il Pentagono avesse reagito con prontezza, mezzo milione di ebrei avrebbero potuto essere salvati dai bombardieri americani, scrive lo storico David Wyman. E, aggiunge, se le camere a gas fossero state bombardate contemporaneamente alle industrie, almeno 100.000 vite ebraiche sarebbero state salvate.

Un altro storico, William D. Rubinstein, ha obiettato che la richiesta delle organizzazioni ebraiche di bombardare le ferrovie per Auschwitz arrivò troppo tardi. Anche se fosse stata accolta, l'attacco non avrebbe potuto essere pianificato e attuato prima che la deportazione degli ebrei dall'Ungheria fosse stata completata. A questo si può aggiungere che quando si trattava di obiettivi ritenuti importanti, il Pentagono non aspettava richieste formali dall'esterno per cominciare a pianificare i bombardamenti. Le deportazioni di ebrei ad Auschwitz continuarono inoltre ancora sei mesi dopo che il Pentagono aveva respinto la richiesta della comunità ebraica. Normalmente, l'aviazione americana non aveva bisogno di tempi di pianificazione così lunghi.

Il primo aprile 1944 Harris fu costretto a mettere i suoi bombardieri pesanti a disposizione di Eisenhower per preparare lo sbarco in Normandia. Ma in questo caso la popolazione civile francese andava assolutamente risparmiata. La cosa non si dimostrò affatto così impossibile come si era creduto. Anche i bombardieri britannici, se gli veniva ordinato, potevano distinguere fra obiettivi civili e militari ... Sei mesi più tardi Harris ebbe indietro i suoi bombardieri. Tutti si rendevano conto che la guerra si stava avviando alla conclusione. Ma verso la fine si fece anche più intensa. La riconversione dell'industria britannica alla produzione dei bombardieri pesanti decisa da Churchill nel maggio del 1940 portò solo ora i suoi frutti su vasta scala. L'80% di tutte le bombe di quella guerra furono sganciate negli ultimi dieci mesi.

La questione era: contro quali obiettivi bisognava sganciarle? Si doveva continuare con i bombardamenti di aree civili?

Le ragioni che un tempo avevano motivato la 'brillante decisione' e la lunga fila di decisioni conseguenti non c'erano più. La Gran Bretagna non era più senza alleati. Non era più impossibile sconfiggere i tedeschi sul campo. Non era tecnicamente impossibile limitare i bombardamenti a obiettivi militari. Le aspettative che erano state legate alla distruzione delle aree civili si erano dimostrate erranee.

Con la vittoria a portata di mano, era tempo di cominciare a pianificare per il periodo post-bellico. 'I vincitori volevano che i porti tedeschi non funzionassero più?' domandava Richard D. Hughes nella sua critica della politica di bombardamento. 'Come si pensava in tal caso di mantenere l'esercito di occupazione? Vogliamo avere una Germania virtualmente senza case e senza servizi pubblici, la cui popolazione è poco meglio di un'orda di nomadi girovaganti, pronta ad accogliere qualsiasi filosofia politica di disperazione e praticamente impossibile da amministrare e rieducare?'

Coloro che volevano continuare con il bombardamento delle case risposero che, se le bombe potevano abbreviare la guerra di un solo giorno oppure salvare la vita di un unico soldato alleato, allora ne valeva la pena.

Arthur Harris accolse senza brontolare gli ordini di concentrare il bombardamento contro l'industria petrolifera, nella speranza di fermare così tutto l'apparato bellico tedesco. Ma nel suo pensiero formatosi alla scuola della guerra coloniale non c'era spazio per l'industria petrolifera. Erano i villaggi, che dovevano bruciare.

Tuttavia, ligio al dovere, inviò gli aerei a bombardare gli impianti petroliferi, anche se considerava questa tattica una 'deviazione dall' offensiva principale', che era ancora diretta contro le abitazioni, per 'fiaccare il morale', ovvero uccidere donne, bambini e vecchi.

Dresda era la Firenze tedesca, una vecchia città di cultura, piena di tesori d'arte e di capolavori architettonici. Nel corso di cinque anni di guerra non aveva mai subito bombardamenti, ed era perciò piena di rifugiati e praticamente indifesa quando gli inglesi la attaccarono il 13 febbraio 1945.

Lo scopo dichiarato degli Alleati era di interrompere i trasporti verso il vacillante fronte orientale tedesco. Il risultato si sarebbe potuto ottenere proprio a Dresda: distruggendo il ponte ferroviario sull'Elba. Ma il ponte rimase intatto. E non è nemmeno menzionato fra i bersagli dell' attacco inglese.

L'altro scopo dichiarato era di 'mostrare ai russi ciò che è in grado di fare il Bomber Command'. L'obiettivo riuscì. Dresda divenne la più grande vittoria dell'aviazione britannica di tutta la guerra. La tempesta di fuoco di Amburgo, che si era più volte cercato invano di ripetere, si ripresentò qui in forma ancora più spaventosa. La temperatura salì a oltre 1000 gradi. Circa 100.000 civili persero la vita; il numero esatto non si può stabilire dal momento che moltissimi corpi non poterono mai essere identificati o nemmeno distinti l'uno dall'altro dopo che erano passati 'allo stato semiliquido attraverso cui la polvere diventa di nuovo polvere', come disse Kurt Vonnegut che era prigioniero di guerra a Dresda, sopravvisse al raid e lavorò a disseppellire i cadaveri.

Margret Freyer girovagava alla ricerca del suo fidanzato:

'Morti, morti, morti dappertutto. Alcuni neri come carbone. Altri perfettamente intatti, come se dormissero. Donne in grembiule e con i bambini in braccio stavano sedute sul tram come se si fossero appisolate solo un momento. Dalle case crollate

spuntavano braccia, gambe e teste. I corpi sembravano gonfiati con la pompa e presentavano grosse macchie gialle e brune. I resti degli indumenti bruciavano ancora. Chiesi uno specchio ma non riuscii a riconoscermi. Gli occhi erano due strette fessure, il viso un'unica massa di vesciche ...'

Eva Beyer cercava sua madre:

'Braccia, gambe, teste, mani furono radunati in un grande mucchio ... Poi fu versata sopra della benzina e fu dato fuoco. Camion arrivavano in continuazione portando nuovi mucchi di questi corpi smembrati. Io ero incapace di allontanarmi. L'unica cosa a cui riuscivo a pensare era: la mamma potrebbe essere fra questi poveri resti mutilati? Stregata, fissavo le montagne di resti umani ... Mentalmente, cominciai a mettere insieme queste parti di corpo per vedere se potevano essere di qualcuno della mia famiglia ...'.

Cinque anni prima, gli inglesi avevano accusato i tedeschi di bombardare ospedali in Inghilterra. Adesso la RAF aveva distrutto o gravemente danneggiato tutti i 19 ospedali permanenti e quasi tutti gli ospedali provvisori di Dresda. Alla principale clinica ostetrica della città furono uccise 45 madri in attesa, colpite da una bomba dirompente durante il primo attacco, da diverse bombe incendiarie e a frammentazione nel secondo attacco, e per finire dalle mitragliatrici dei mustang americani nel terzo attacco.

Annemarie Wahmann, 20 anni, assistente infermiera, si gettò a terra mentre un'ondata via l'altra di aerei a bassa quota mitragliavano le sue pazienti indifese. Migliaia di abitanti di Dresda che si erano portati sulle rive dell'Elba subirono lo stesso massacro. 'Chi ha potuto dare un ordine del genere?' si domandavano. Ma a questo punto probabilmente non c'era più nessun bisogno di ordini. Dopo aver ucciso 100.000 civili, gli aviatori avevano capito il principio e agivano di propria iniziativa.

Il 6 marzo il caso Dresda fu discusso alla Camera dei Comuni. Ancora una volta fu il laburista Richard Stokes ad affrontare l'argomento. Egli citò una descrizione tedesca del raid pubblicata il giorno precedente dal Manchester Guardian:

'Decine di migliaia di persone che un tempo vivevano a Dresda giacciono ora incenerite sotto le sue rovine. Perfino ogni tentativo di identificare le vittime risultavano'.

Stokes commentò: 'Lasciando da parte il bombardamento strategico, che ritengo molto discutibile, e il bombardamento tattico, che approvo nella misura in cui venga eseguito con un ragionevole grado di precisione, non esiste a mio avviso nessun caso in nessuna circostanza che possa giustificare il bombardamento terroristico ...'.

Un ignoto vice-ministro fu mandato a rispondere: 'Noi non stiamo spreco bombardieri né tempo in tattiche puramente terroristiche. Non fa giustizia all'onorato membro della Camera insinuare che ci siano marescialli dell'aviazione e piloti ... che se ne stanno seduti in una stanza a pensare a quante donne e quanti bambini tedeschi possono uccidere'.

Ovviamente era proprio quello che facevano.

La verità cominciava a trapelare e Churchill percepì che non gli faceva buon gioco. Fino ad ora aveva appoggiato Harris ma il 28 marzo (io quel giorno compivo 13 anni) scrisse ai suoi capi di Stato maggiore: 'Sento la necessità di una concentrazione più precisa su obiettivi militari, come impianti petroliferi e vie di comunicazione immediatamente

alle spalle del teatro di guerra, piuttosto che di meri atti di terrore e di distruzione a casaccio, per quanto d'effetto'.

Sotto la pressione dello Stato Maggiore, Churchill modificò il suo messaggio e scrisse invece: 'Mi pare che sia giunto il momento in cui la questione del cosiddetto area-bombing della Germania dovrebbe essere riesaminata dal punto di vista dei nostri stessi interessi. Se prenderemo il controllo di un paese completamente distrutto, ci sarà una grande penuria di sistemazioni per noi stessi e i nostri alleati'. Quando Churchill alla fine si assunse la sua responsabilità politica e pose termine al bombardamento delle città, lo fece per riguardo verso le esigenze logistiche del futuro esercito di occupazione.

Mentre si svolgeva questa discussione, i morti affluivano ancora senza posa nei diversi cimiteri di Dresda. Dai resti era sovente difficile stabilire se il morto fosse stato uomo, donna o bambino. Se si trovavano dei documenti, si metteva un cartellino giallo e il nome veniva inserito in una lista. Anelli e altri oggetti venivano, per quanto possibile, raccolti in un sacchetto e portati alla stazione di polizia di Konigsufer, dove i parenti potevano ritirarli.

I morti non identificabili erano marcati con un cartellino rosso. Le donne in particolare ponevano dei problemi, perché di solito non portavano i documenti addosso ma nella borsetta. E a chi appartenevano le borsette?

Giorno dopo giorno, nuove fiamme di cadaveri. Prima all'aperto, esposti a pioggia, neve e gelo. Poi nei mesi di marzo e aprile in un caldo crescente e con i cadaveri in progressiva putrefazione. Non c'erano guanti di gomma a sufficienza, non c'era nemmeno l'acqua con cui lavarsi. 'Otto persone mangiavano dalla stessa scodella. Rigovernare? Impossibile. Mancava l'acqua'.

Le vittime diventavano sempre più difficilmente identificabili. Adesso arrivavano dentro tinozze da bagno o mastelli di legno. Sopra c'era un foglio: '32 morti dal rifugio antiaereo X, via Y, n. Z'.

'Mio Dio! Trentadue morti dentro una tinozza da bagno! E non era nemmeno colma'

Il 16 aprile si smise di seppellire i cadaveri. Non era più possibile. I rimanenti rifugi furono ripuliti con i lanciafiamme".

Erano trascorsi più di due mesi dal primo bombardamento!

3. Uno storico

A questo punto, anche il lettore interessato all'argomento e preso dalla sua estrema drammaticità potrebbe chiedersi: ancora? E ne avrebbe tutte le ragioni. Ma, se non si è ancora capito, il mio intento è duplice. In primo luogo, intendo evidenziare non solo che la storia la scrivono i vincitori ma anche che, dal momento che i vincitori si pongono come il Bene, non è possibile che abbiano commesso quello che hanno commesso. E la storia viene distorta e piegata al volere dei "Buoni". In secondo luogo, la modalità narrativa assunta (quella di Vonnegut e quella di Lindquist) mi è parsa troppo coinvolgente e dunque capace di *trascinare* il lettore. Ho ritenuto perciò di sviluppare l'ultima parte, secondo la tecnica teatrale di Bertold Brecht, *si parva licet*, e cioè esponendo sul piano tecnico l'ingegneria del bombardamento, per lasciare la possibilità al lettore prima di riflettere e poi, eventualmente, di indignarsi.

Nel 2002, è stato pubblicato in Germania un libro dello storico tedesco Jörg Friedrich dal titolo *“Der Brand”*, pubblicato due anni dopo, in traduzione italiana da Mondadori, con il titolo *“La Germania bombardata”* e per sottotitolo *“La popolazione tedesca sotto gli attacchi alleati 1940-1945”*. L'autore, nel primo capitolo, ARMA, si dilunga, per una quarantina di pagine, nella descrizione puntuale sulle tecniche del bombardamento e sull'evolversi, nell'arco di tre anni, di queste tecniche, che portarono infine al massacro di Dresda. Ho trovato molto interessante questo approccio al tema del bombardamento, così in voga attualmente (non tanto il tema quanto piuttosto il bombardamento vero e proprio) e ve ne fornisco un'ampia sintesi, lasciando spessissimo la parola all'autore. Tutto il capitolo è percorso da un'aria di tragica ironia, che a volte, rasenta il cinismo, ma che serve ad evidenziare ancora di più la disumanizzazione cui porta l'immedesimazione in figure tecniche, addirittura da scienziati e che io non mancherò di evidenziare. Quest'ultima considerazione ritengo sia completamente estranea alla tecnica di *straniamento* brechtiana.

a) *L'ingegneria dell'incendio*

“Sin dalla fine del 1942, gli scienziati alle dipendenze del ministero dell'Aviazione britannico studiavano un modo per mettere a frutto le proprietà distruttive del fuoco. Le bombe dirompenti erano pesanti da trasportare e infliggevano danni che impressionavano relativamente poco il nemico. Il materiale incendiario invece era più leggero, poteva essere sganciato in grossi quantitativi e, una volta colpito l'obiettivo, dava inizio a un processo di distruzione che si propagava da sé. In determinate circostanze una bomba incendiaria da due chilogrammi desertificava una superficie superiore a quella devastata da una bomba dirompente mille o duemila volte più pesante.

Ora si doveva ragionare approfonditamente sulla scelta dei bersagli. Per due anni erano stati sganciati a caso candelotti di termite (*una miscela di alluminio in polvere e di ossido ferrico la cui combustione sviluppa temperature elevatissime, utilizzabili per saldature, come riportato dai dizionari, che ignorano forse l'uso fattone in passato. Nota di GP*) senza pensare troppo alla diversa sensibilità delle città al fuoco, argomento su cui i comandanti dell'aviazione non erano sufficientemente preparati. **La lacuna venne colmata con la collaborazione degli esperti dei vigili del fuoco.**

Per combattere gli incendi o per innescarli occorre essere informati su una medesima cosa: la combustibilità delle sostanze. Bastava analizzare le caratteristiche fisiche delle città tedesche e trovare il modo più adatto per dar loro fuoco. Una volta caduta, la bomba incendiaria deve garantire una combustione autonoma che duri dagli otto ai trenta minuti: si tratta solo di una miccia. Poi il fuoco si espande, supera ostacoli, attraversa le strade e devasta chilometri di territorio: calcolare in che modo ciò avvenga spetta ai matematici, agli statistici e agli analisti.

E così, i tecnici incendiari studiano le peculiarità degli interni tedeschi, perché sono proprio questi a prendere fuoco per primi, con le cianfrusaglie nelle soffitte, le scorte alimentari, i vestiti, i cuscini. Si esaminano anche gli edifici. Si disegnano mappe delle protezioni antincendio, e le fotografie aeree sono ingrandite in modo

stereometrico per dedurre la posizione dei muri tagliafuoco, le barriere in grado di fermare le fiamme. Una città ricca di muri tagliafuoco come Berlino è difficilmente incendiabile; allora si pensa a come farli crollare: un compito preparatorio assegnato alle bombe ad alto potenziale.

b) Le bombe dirompenti

Nelle normali bombe dirompenti, l'esplosivo manda in frantumi l'involucro di acciaio. I frammenti penetrano nei corpi umani, sono proiettili letali cui resistono soltanto il cemento armato, un muro di almeno sessanta centimetri, la ghiaia e i ter-rapieni di sabbia. Pur non puntando molto su questo genere di ordigni, il *Bomber Command* ne fece sganciare più di 800.000. Si trattava di bombe che richiedevano un impiego massiccio di metallo, molto pesanti e con poco esplosivo. Agivano all'incirca come una granata di artiglieria, efficace nella guerra di trincea, ma poco pratica se l'obiettivo è **massimizzare i danni sulle case e sui corpi di settanta milioni di tedeschi**; senza contare il fatto che bisogna trasportarle in aereo.

c) Le bombe-mina

Le bombe ad alto potenziale esplosivo, o bombe-mina, funzionano diversamente. Il rapporto fra materiale esplosivo e metallo dell'involucro è di settanta a trenta, in tal modo si ottengono onde d'urto devastanti. La detonazione trasforma l'esplosivo in gas ad alta pressione che si espande mettendo in movimento l'aria circostante a una velocità supersonica. Se l'onda d'urto si scontra con un ostacolo verticale a distanza ravvicinata, per esempio un edificio, lo riduce in macerie; a una distanza maggiore, si limita a scoperchiare tetti e a mandare in frantumi le finestre. La bomba standard della guerra aerea era la "*mina da quattromila libbre*", detta anche *blockbuster* (schiaccia-isolati). A causa della sua forma cilindrica, i tedeschi la chiamavano anche "*scaldabagno*": i britannici ne sganciarono 68.000.

d) La struttura e la sorte delle città tedesche

Per far saltare le costruzioni di cemento, gli impianti ferroviari, i ponti, i viadotti e i canali, furono creati circa 750.000 esemplari di una *medium capacity bomb* in grado di garantire un rapporto favorevole tra dirompenza e onda d'urto (ordigni che pesavano da 500 libbre fino a 22.000). All'inizio della guerra, il *Bomber Command* aveva puntato soprattutto sulle bombe a medio o alto potenziale esplosivo. Solo a partire dal 1942 si comprese che non era l'esplosivo l'arma cruciale della guerra aerea. Alle esplosioni si doveva combinare un secondo elemento: il fuoco, l'arma più devastante mai messa in campo. Per annientare le città tedesche bisognava escogitare una corretta miscela e successione di bombe a frammentazione, bombe-mina e bombe incendiarie.

Nel 1940 e nel 1941, il pilota di un bombardiere giudicava il successo del lancio sulla base di due parametri: bersaglio colpito o mancato. Due anni dopo, le modalità della guerra erano già cambiate. Gli esperti del *Bomber Command* studiavano le planimetrie e le immagini aeree delle città tedesche, segnalavano i muri tagliafuoco

con colori diversi, calcolavano la composizione della massa di bombe da sganciare sui vari obiettivi, esaminavano le fotografie dei bersagli colpiti e ne facevano tesoro per gli attacchi successivi. Fra le tante bombe sganciate, ce n'era sempre una la cui funzione era di illuminare il paesaggio come un *flash* per facilitare l'ulteriore compito delle macchine fotografiche. I ricognitori tornavano a immortalare gli obiettivi colpiti anche il giorno seguente. La guerra degli strateghi e dei veterani era sempre stata questione di esperienza, intuito e lampi di genio. La scienza vi aggiungeva l'acribia della fatica.

Si decise di ridurre in cenere le città tedesche dall'aria, non importava che fossero costruite con solidi mattoni. Il grado di infiammabilità di una città cresceva dall'esterno verso l'interno.

Le zone periferiche risalivano al XIX e XX secolo e comprendevano aree industriali e quartieri residenziali moderni; ciò significava longheroni d'acciaio, tagliafuoco incassati, ampie superfici coperte.

In posizione più centrale c'erano i quartieri fatiscenti che, con la rivoluzione industriale tedesca, si erano trasformati in metropoli malsane, con edifici ammassati, tutt'altro che solidi e altamente combustibili.

Ancora più all'interno c'era la città del XVIII secolo, con le sue strade ad angolo retto, gli stabili dai tre ai sei piani con pareti divisorie comuni, travi di legno coperte di muratura e soffitti imbottiti di materiale coibente. I colmi dei tetti correvano paralleli alla strada a ridosso l'uno dell'altro.

Poi c'era il centro storico, di impianto medievale o ancora più antico. Le strade erano strette e tortuose. Le case avevano strutture portanti di legno riempite di mattoni e rabberciate con l'argilla. Le pareti divisorie tirate su alla bell'e meglio facilitavano la propagazione del fuoco di casa in casa. Si utilizzavano abbondanti quantità di legno per separare le soffitte. Tali nuclei abitativi costituivano il bersaglio ideale da utilizzare come "*accendino*" per appiccare il fuoco anche ai quartieri circostanti.

Il tallone d'Achille dell'espansione subita dal centro-città fu individuato nell'organizzazione a isolati: originariamente si trattava di blocchi di edifici a uso abitativo con un vasto spiazzo centrale; ma ormai il pianoterra era diventato un ibrido di negozi e piccole aziende che avevano occupato interamente i cortili. I magazzini strapieni e le officine spesso realizzate in legno erano delle perfette camere di combustione. Il fuoco ha bisogno di spazi stretti, di strade assai anguste rispetto all'altezza delle case che vi si affacciano. Meno spazi aperti, meno giardini, meno interstizi strutturali, maggiore la possibilità che la bomba inneschi l'incendio.

Sventuratamente la casa indirizza la sua infiammabilità verso l'alto, il campo operativo del bombardiere. Il tetto, con la sua struttura di mattoni e travi, consente di appiccare un incendio che cresce verso il basso, lentamente, impiegando circa tre ore per piano. Si può anche porre il punto di detonazione più in profondità. La bomba, con il suo peso, sfonda tre, quattro soffitti, si accende e quindi sfrutta la natura lignea dei pavimenti; è una questione d'impostazione dell'inesco. Manca ancora la corrente d'aria; dopo che la *blockbuster* da quattromila

libbre ha spazzato via soffitti e finestre, le case diventano camini alimentati dalle sostanze incendiarie.

Un rifugio sicuro era costituito dalle cantine a volta, o di mattoni o di calcestrutto con longheroni d'acciaio. Il soffitto della cantina garantisce un'eccellente protezione dalla forza esplosiva, ma non dai gas combustibili che vi possono penetrare o dall'asfissia. Questi effetti micidiali dell'attacco incendiario all'inizio della guerra non si potevano ancora immaginare.

Si conosceva invece l'efficienza delle squadre antincendio. Se i pompieri intervengono tempestivamente, il fuoco non supera mai i confini dell'isolato, e l'incendio non riesce a propagarsi. Ma i pompieri devono poter arrivare in fretta sul posto e avere facile accesso all'acqua. Le bombe dirompenti servono a impedirglielo: quelle con testata ultrapesante e stabilizzatori posteriori penetrano in profondità nel terreno e distruggono le condutture. Le strade diventano crateri impraticabili, seppure solo per breve tempo. L'acqua deve essere laboriosamente attinta dai fiumi oppure dagli appositi bacini di raccolta, le macerie devono essere rimosse. Gli spezzoni a scoppio ritardato (bombe tozze e leggere), con spoletta a tempo, consentono di prolungare i rischi a terra: possono esplodere scagliando schegge ovunque a distanza di ore dalla fine dell'incursione aerea e costringendo le squadre antincendio a ritardare il loro intervento.

Gli scienziati del *Bomber Command* si dannarono l'anima per riuscire a escogitare la miscela di ordigni perfetta per ottenere il bombardamento ideale. Si trattava di un procedimento complicatissimo di cui solo loro potevano venire a capo. Il grado di infiammabilità dell'obiettivo in funzione dello spazio e del tempo era uno dei fattori decisivi, cui si aggiungevano le condizioni meteorologiche: la temperatura, l'umidità, il vento. E poi c'era sempre il fattore umano che poteva scompaginare tutto. Per i piloti non esisteva nessuna formula. Parti non quantificabili del loro carico cadevano regolarmente in luoghi non indicati. Non era di grande utilità che i piani contemplassero anche le variabili comportamentali: di rado riuscivano a rispettare le previsioni.

Così si ricorse a una strategia più rudimentale: seppellire il bersaglio sotto le bombe con dozzine di sorvoli. Dopo la fine della guerra, la Germania venne definita *overbombed*, sovrabombardata.

Gli attacchi incendiari scatenati sulle città tedesche costituirono una novità assoluta nella storia bellica: era la prima volta che il controllo di un'arma finiva totalmente in mano agli scienziati, la prima volta che ideazione e utilizzo andavano così di pari passo. Quando fu raggiunto il culmine della sinergia fra conoscenze, realizzabilità tecnica, disponibilità di materiale e apparecchiature, la guerra finì. Se gli Alleati non si fossero dedicati con tenacia all'elaborazione anche concettuale dell'annientamento, la tempesta di fuoco sarebbe rimasta un'arma spuntata com'era all'inizio. Prima di raggiungere la perfezione, procedette a lungo a tentoni, attraverso correzioni progressive.

e) *L'avvento delle bombe incendiarie*

Inizialmente il fuoco veniva appiccato soltanto per illuminare gli obiettivi delle bombe dirompenti durante gli attacchi notturni. Confrontando le riprese aeree si vide che settemila tonnellate di esplosivo causavano trenta chilometri di danni, mentre la stessa quantità di sostanze incendiarie ne provocava centocinquanta. Ma soltanto nell'estate del 1943, fu accettata l'idea non soltanto che le città erano più facili da bruciare che da far esplodere ma anche che un incendio di dimensioni sufficienti avrebbe raggiunto entrambi gli obiettivi.

Nell'estate del 1940, le minuscole lamine incendiarie *razzle* e i *decker*, strisce di cellulosa con uno strato in tessuto al quale era fissato un pezzo di fosforo bianco, si erano rivelate un fallimento. Il tentativo, ripetuto nell'estate del 1941, con botti da cinquanta libbre piene di una soluzione di gomma e fosforo fallì anch'esso. I boschi e i campi tedeschi non bruciavano: erano troppo verdi, troppo umidi. Le botti incendiarie avevano bisogno di legna secca per diffondere il fuoco.

Si rivelò un successo, invece, un ordigno rosso scuro da trenta libbre pieno di liquido infiammabile: progettato nel 1940 e prodotto dal 1941, fu sganciato fino al 1944 in tre milioni di esemplari. Era lungo 83 centimetri, aveva la forma di un sigaro, un dispositivo di impennaggio ed era in grado di perforare un palazzo di tre piani. Per mezzo di una piccola esplosione, le sette libbre di liquido incendiario si spargevano su una superficie di duemila metri quadrati. Fece danni terribili a Lubeca e a Rostock. Ma l'*Incendiary Panel* (Dipartimento incendiario) del ministero dell'Aeronautica lo dichiarò tuttavia fuori uso alla fine del 1944 perché possedeva solo un quarto dell'infiammabilità per libbra del nuovo "tipo di spezzone incendiario".

Per sostituire quest'ultima creazione da quattro libbre, venne progettata la "bomba a irraggiamento di fiamma" da 30 libbre, che in molti consideravano poco affidabile, ma si produceva facilmente perché non conteneva né magnesio né gomma, materie prime ormai molto rare. Ne furono sganciate 413.000. I sei litri di benzina per bomba risultavano spesso preziosi per le squadre antincendio tedesche, che facevano il pieno ai loro veicoli con gli ordigni inesplosi. L'innesco a metano continuava a essere inaffidabile.

Nel 1944, anno della massiccia produzione di bombe a irraggiamento di fiamma, si cercò invano una città tedesca integra per sperimentare a dovere la nuova arma. Non esistevano più città tedesche che non fossero già state parzialmente bombardate. Come bersaglio di ripiego fu scelta Braunschweig, sulla quale nella notte fra il 22 e il 23 aprile caddero 32.000 bombe a irraggiamento di fiamma, poi toccò a Kiel il 24 luglio, a Stoccarda il 24-29 luglio, a Stettino il 17 agosto e a Königsberg il 30 agosto, ma sempre con esiti dubbi. L'unico vero successo della bomba a irraggiamento di fiamma si manifestò a Kaiserlautern nella notte fra il 27 e il 28 settembre. Il 36 per cento della superficie abitativa fu distrutto e 144 civili, perlopiù donne e bambini, morirono bruciati.

Ma il nuovo modello non sostituì mai del tutto gli spezzoni incendiari da quattro libbre. Alla fine, quando non era rimasto molto da bruciare, il *Bomber Command* scartò la bomba a irraggiamento di fiamma e si affidò sino in fondo agli spezzoni, rivelatisi l'arma perfetta della guerra aerea.

Sotto i suoi ottanta milioni di esemplari, le città tedesche caddero in rovina: mai una singola tipologia di ordigno aveva causato una devastazione così ampia. Su Dresda ne furono sganciati 650.000.

f) Lo spezzone incendiario

Questo spezzone era composto da una stretta bacchetta da cinquanta centimetri di lunghezza con un guscio di *electron* (una lega di magnesio e zinco). La sezione esagonale si adattava facilmente ai canestri di caricamento. Le bacchette si separavano leggermente le une dalle altre dopo lo sgancio, raggiungevano velocità e forza di penetrazione elevate grazie alla sezione allungata e tuttavia non seguivano una traiettoria mirata, ma cadevano a spirale. Le caratteristiche balistiche furono messe a punto nell'estate del 1936 e non subirono variazioni durante la guerra. Alla metà del 1942 vi si incorporarono piccole cariche dirompenti che con la loro pioggia di schegge servivano a ritardare l'intervento delle squadre antincendio.

Un semplice detonatore a percussione dava fuoco al combustibile da innesco (carta, tavolette infiammabili e altro) che a sua volta accendeva ben diciassette pastiche di termite. La fiammata così prodotta fondeva le parti in *electron* in una massa incandescente. La combustione durava otto minuti. Nulla di particolarmente pericoloso, all'aria aperta; tuttavia era in grado di far divampare incendi di chilometri quadrati, se veniva a contatto con il materiale infiammabile delle abitazioni. **La casa era il cavallo di Troia delle città tedesche, la miccia ideale per la distruzione con il fuoco.** E lo spezzone incendiario, con le sue pastiche di termite e il suo involucro di *electron*, era l'arma perfetta per scatenare il potenziale devastante di una casa; per riuscirci, tuttavia, aveva bisogno di accesso diretto, consentito dalle *blockbusters*, e di concentrazione e massa.

Il primo lancio sperimentale di uno spezzone incendiario era avvenuto nel 1936. Nell'ottobre dello stesso anno, il governo britannico ne ordinò 4.500.000 esemplari. Allo scoppio della guerra, le scorte erano di cinque milioni. La robustezza, l'efficienza incendiaria e l'abbondanza fecero delle bacchette di *electron* imbottite di termite (in coppia con le *blockbusters*) l'arma principe della guerra aerea sulla Germania. Nel 1944, una semplice modifica rese l'impiego degli spezzoni incendiari ancora più micidiale. Gli ordigni cominciarono a essere sganciati in grappoli legati fra loro che si separavano poco prima dell'urto. La densità maggiore permise di produrre vere e proprie tempeste di fuoco capaci di divorare città come Darmstadt, Heilbronn, Pforzheim e Würzburg.

Un bombardamento protratto per più giorni, a base di diverse miscele incendiarie di benzina, gomma, resina artificiale, olio, asfalto fluido, glicerina e piccole quantità di saponi metallici, acidi grassi e fosforo, dispiegava un potenziale distruttivo superato **solo dalle armi nucleari.**

Allo scopo di **massimizzare** i danni arrecati ai centri urbani, gli statunitensi si sforzavano di individuare i punti deboli costruendo plastici delle città tedesche e giapponesi per verificare i dettagli. Fu molto facile rendersi conto dell'estrema vulnerabilità dei quartieri di abitazione sottoposti a massicci bombardamenti con materiale incen-

diario. L'obiettivo sembrava a portata di mano, così si passò all'azione. La parte più complicata e costosa era il trasporto delle bombe.

Una flotta di alcune migliaia di apparecchi in grado di recapitare senza troppi rischi e con una percentuale di successo ragionevole tonnellate e tonnellate di bombe richiedeva riserve industriali che andavano ben oltre qualche pasticca di termite. Tuttavia anche le cifre riguardanti gli ordigni sganciati servono a dare un'idea del colossale sforzo produttivo degli Alleati: 2.700.000 tonnellate di bombe lanciate sui teatri di guerra europei, di cui 1.356.828 sulla Germania.

Non è esagerato parlare della più grande macchina bellica di tutti i tempi a proposito di un apparato scientifico, tecnico, industriale e organizzativo capace di rendere possibili 4.120.000 voli (1.440.000 da parte dei bombardieri e 2.680.000 dei caccia di scorta).

Nel periodo 1944-45 il personale impegnato a vari livelli nella guerra aerea in Europa raggiunse la cifra iperbolica di 1.800.000 individui. Gli apparecchi del *Bomber Command* furono operativi per 1481 notti e 1089 giorni. Circa la metà delle spese belliche della Gran Bretagna furono assorbite dall'aviazione; gli Stati Uniti si limitarono al 35 per cento.

g) *Il bombardiere pesante*

La macchina che rese possibile la massiccia campagna aerea angloamericana fu il bombardiere pesante. L'aviazione britannica ci lavorava dal 1924. Quasi tutti gli apparecchi poi utilizzati durante la guerra furono prodotti o perlomeno progettati già negli anni Trenta. Il compito dei bombardieri pesanti è quello di penetrare le linee avversarie in profondità. La pesantezza è legata alla capacità di carico e ai grandi serbatoi indispensabili ai lunghi voli di andata e ritorno; inoltre alla blindatura necessaria per resistere al fuoco dei caccia nemici e della contraerea e all'artiglieria di bordo. Alla fine della guerra, il peso dei migliori bombardieri alleati, l'americano B17 e il britannico *Lancaster*, poteva raggiungere a pieno carico le 55 tonnellate.

Il peso ha ovviamente degli svantaggi: bassa velocità, bassa quota e scarsa manovrabilità. Chi costruisce una flotta di bombardieri pesanti immagina la situazione bellica a proprio uso e consumo, pensa alla possibilità di offendere vaste aree di territorio nemico orientandosi facilmente e senza incontrare resistenza: volare di giorno, vedere l'obiettivo, essere visti ma non colpiti. Si trattava di un'utopica fantasia prebellica: le cose andarono molto diversamente.

Pacifisti e militaristi incorrevano nello stesso errore sostenendo che "*il bombardiere riesce comunque a passare*", per usare le parole del primo ministro britannico Stanley Baldwin. I *Whitley*, gli *Hampden* e i *Wellington*, in grado di trasportare un carico di una tonnellata scarsa a una velocità che andava dai tre ai quattrocento chilometri orari alla quota massima di settemila metri, potevano essere utili nella guerra preventiva delle minacce, ma non nella guerra vera e propria, dalla quale in teoria avrebbero dovuto dissuadare gli avversari.

Nell'immaginario collettivo compatte formazioni di bombardieri si libravano sul territorio nemico annientando i caccia avversari con il possente fuoco di sbarramento

dell'artiglieria di bordo. L'artigliere alloggiato in coda all'aereo nel suo abitacolo di *plexiglas* a forma di cupola o di torretta si sarebbe sbarazzato degli inseguitori sventagliando proiettili da 7,7 millimetri con le mitragliatrici doppie o quaduple.

Il bombardiere era un bersaglio altamente vulnerabile sia di notte sia di giorno. L'arma destinata a incendiare la Germania era a sua volta estremamente soggetta all'incendio, con i suoi novemila litri di combustibile ad alto contenuto di ottani, il carico di esplosivo e di materiale infiammabile, le munizioni delle mitragliatrici, i razzi illuminanti e di segnalazione. Relativamente lento e impacciato com'era, il bombardiere aveva ben poche possibilità di cavarsela con un caccia alle calcagna. L'idea della formazione chiusa non venne applicata fino al maggio del 1942, cioè fino a quando resse l'illusione che i bombardieri, volando isolati e avvolti dal nero mantello della notte, avessero buone *chance* di passare inosservati.

L'impulso maggiore alla costruzione di bombardieri quadrimotori venne dagli Stati Uniti, una potenza circondata da due oceani e **sulla carta** fortemente contraria al bombardamento di obiettivi civili. I Boeing B17 (le cosiddette "fortezze volanti" o *Flying Fortresses*) e i B24 *Liberators* sfornati dagli statunitensi a partire dal 1943 erano baluardi pronti a far fuoco da ogni lato. Gli inglesi non erano mai arrivati a tanto. Il *Liberator* portava 2,275 tonnellate di carico, aveva dodici occupanti ed era armato con dieci mitragliatrici da dodici millimetri di calibro.

Le fortezze volanti all'inizio suscitarono un certo timore nei piloti dei caccia tedeschi, che tuttavia in seguito trovarono il modo di evitare il tiro degli artiglieri di bordo, per quanto fitto. Le formazioni di bombardieri si rivelarono particolarmente attaccabili in volo frontale diretto sul primo aereo dello stormo.

Mentre una parte dei caccia ingaggiava battaglia con l'avanguardia della formazione avversaria, gli altri si infiltravano tra le file nemiche. Non era affatto raro che i caccia tedeschi, grazie alla loro velocità e alla temerarietà dei piloti, colpissero mortalmente le fortezze volanti. Il bombardiere continuava a essere una creatura estremamente vulnerabile.

Ci vollero molte perdite prima che gli americani si rassegnassero all'idea che per vincere la guerra dall'aria occorresse vincere la guerra in aria. Per far arrivare a terra un mucchio di bombe, bisognava conquistare la superiorità tecnologica in cielo, altrimenti i bombardieri erano perduti. Il primo obiettivo di una flotta di annientamento era quello di salvare se stessa. L'idea di indurre i tedeschi alla capitolazione semplicemente mandandogli contro una massa di enormi aerei pieni di bombe da sganciare si era rivelata tecnicamente irrealizzabile.

L'obiettivo strategico poteva anche essere valido, ma la procedura di attuazione risultò fallimentare. Bisognava innanzitutto prendere possesso del cielo con una macchina, o meglio con un sistema, in grado di sopravvivere.

L'aviazione britannica cominciò a schierare delle squadriglie in cui accanto ai bombardieri volava la cosiddetta Pathfinder Force, composta dai *pathfinders* (aerei che guidavano i bombardieri sugli obiettivi segnalandone la posizione mediante indicatori luminosi o materiale incendiario), guidati dalle stazioni radar che agivano specialmente in parallelo ai bombardieri *Mosquito*, leggeri e veloci. Gli americani, dal canto loro, presero a utilizzare come protezione delle flotte di bombardieri gli innovativi *Mustang*, caccia di autonomia sbalorditivamente ampia.

I tedeschi replicarono con soluzioni pionieristiche, come i missili e i caccia a reazione. Ma la superiorità di queste armi non servì a molto: la Germania non aveva più la capacità industriale di produrle in massa.

h) I caccia-bombardieri

Con i *Mustang* e i *Mosquito* si tentava di rimediare agli errori di calcolo prebellici sull'invincibilità dei bombardieri pesanti, le goffe e cieche corazzate dell'aria che non centravano mai l'obiettivo e cadevano spesso vittime del fuoco nemico: ora i giganti del cielo potevano contare su guide intelligenti e un'agile protezione. La guerra aerea ripropose ad alta quota una sorta di giostra medievale, una sfida uno contro uno fra i piloti di caccia. Così ci si mise al lavoro per costruire un caccia esente dal difetto principale della sua categoria: il fiato corto. Prima del *Mustang*, i caccia non erano in grado di trasportare il carburante necessario ad addentrarsi in profondità nei cieli del Reich. Il peso in soprappiù li avrebbe resi meno manovrabili e meno efficaci in combattimento.

Soltanto a partire dal giugno 1944, il motore Rolls Royce Merlin permise ai caccia alleati di ingaggiare battaglia con i tedeschi Messerschmitt Bf109G o gli equivalenti Focke Wulf 190A fin sopra Berlino. Da allora i Boeing furono lasciati tranquillamente al loro scopo, il bombardamento dal cielo, mentre i *Mustang* ingaggiavano duelli aerei con i caccia tedeschi. Queste battaglie alla luce del giorno spettavano agli Stati Uniti, mentre le forze del *Bomber Command* britannico entravano in azione di notte e dovevano affrontare problemi di altro genere: navigazione e mira.

Il bimotore *Mosquito* era allo stesso tempo un caccia e un bombardiere leggero capace di volare a 12.000 metri di quota con un carico di bombe che i progressi tecnologici nel corso del conflitto portarono da 0,8 a 1,8 tonnellate. Raggiungeva la velocità di punta di 635 chilometri all'ora, superata per il breve periodo della sua entrata in azione soltanto dal caccia tedesco a reazione Me262. Il *Mosquito* era prevalentemente fatto di legno, cosicché non rifletteva quasi i raggi radar e perciò non poteva essere localizzato.

Oltre a compiere piccole azioni di disturbo senza timore di impedimenti o quasi, svolgeva la funzione di guida dello stormo di bombardieri. Equipaggiato con i preziosi dispositivi di radionavigazione Oboe e H2S, durante la manovra di avvicinamento all'obiettivo segnalava i cambiamenti di rotta con i traccianti luminosi gialli e i bersagli da bombardare con quelli rossi e verdi. Grazie all'ausilio dei *Mosquito*, i bombardieri pesanti riuscivano a orientarsi nella notte e a vedere gli obiettivi. Inoltre il bombardiere leggero era capace di difendersi da solo.

I britannici dovettero attendere più di tre anni, fino all'autunno del 1943, con la battaglia aerea su Berlino, per risolvere la questione fondamentale della guerra nei cieli: portare i bombardieri in posizione di bombardamento. Il 1940 servì a comprendere che alla luce del giorno l'obiettivo era certamente visibile, ma il bombardiere lo era ancora di più. Nel 1941 si appurò che se la notte proteggeva il bombardiere, nascondeva anche il bersaglio dal bombardiere stesso. Venti dei quaranta attacchi aerei

che avevano colpito Amburgo fino a quel momento, in realtà avevano come obiettivo Lubeca e Kiel. La vicinanza al mare e ai fiumi faceva di queste tre città delle mete facilmente individuabili. Dato che era già una questione di fortuna identificare una città, si immagina quanto fosse difficile isolare un bersaglio preciso all'interno della città stessa: ci si limitava a mirare sull'abitato, e la maggior parte delle bombe cadeva in spazi aperti.

Tra il 1943 e il 1944 gli Alleati misero a punto un sistema basato su traccianti colorati per ovviare al problema della scarsa visibilità degli obiettivi. Durante la notte le bombe di segnalazione evidenziavano una superficie come se fossero pennarelli fosforescenti, dopodiché gli aerei sganciavano i veri e propri ordigni di distruzione all'interno del perimetro luminoso. Cosa ci fosse dentro quella cornice non era affare del pilota del bombardiere: il suo compito era sganciare il carico di bombe nel contorno di luce con cui si presumeva che i segnalatori avessero delimitato un centro abitato.

Al bombardiere non interessava definire il territorio dell'operazione e così dicesi del segnalatore, che aveva solo l'incarico di rendere visibili gli obiettivi. La loro scelta spettava al comando, ma tra quest'ultimo e i segnalatori esisteva ancora un intermediario: il capo-bombardiere, e cioè l'ufficiale che a bordo del suo apparecchio sovrintendeva alla procedura di segnalazione e decideva le sorti della missione. A ottomila metri di quota, il capo-bombardiere sincronizzava via radio i movimenti dei segnalatori (situati quattromila metri più in basso) e quelli dei bombardieri.

Furono applicate diverse tecniche. Il primo a entrare in azione poteva essere il segnalatore radio-guidato che lanciava i traccianti rossi su indicazione del radar di bordo o dei messaggi sonori del sistema Oboe. Le incursioni del *Bomber Group 5*, che era la formazione d'élite della RAF, cominciavano invece con l'intervento dei cosiddetti aerei *illuminatori*, che rischiavano la notte con cascate luminose soprannominate dai tedeschi "*alberi di Natale*".

Quando la città era coperta da uno strato di nubi, si provvedeva a segnalarla paracadutando razzi illuminanti. Dopo questo primo intervento di segnalazione o di illuminazione approssimativa, entravano in scena i segnalatori di precisione, che si esponevano a un notevole rischio: gli aerei con questo compito scendevano in picchiata fino a duemila metri e tentavano di verificare in pochi secondi quali dei segnali luminosi rossi si fossero avvicinati di più al centro della città. Quindi lanciavano un tracciante verde e ritornavano ad alta quota.

Il capo-bombardiere verificava le operazioni preliminari: se gli sembravano riuscite, ordinava ai bombardieri di prepararsi al lancio e assegnava gli obiettivi a seconda dei colori. Nell'arco di qualche minuto, si mettevano in posizione dai quaranta ai sessanta bombardieri. Ogni ondata era armata di una tipologia specifica di bombe, che dovevano cadere in una sequenza calcolata.

Dopo dieci o dodici minuti, le bombe di segnalazione si affievolivano e si spegnevano. Interveneva quindi il segnalatore di rifinitura. A terra divampavano ora fiamme imponenti che illuminavano bene la scena permettendo un'individuazione più precisa del bersaglio; la visibilità poteva risultare ancor più limitata a causa del fumo. In caso di forte vento, la prima e la seconda ondata di traccianti cadevano lontano dal bersaglio. Il capo-bombardiere controllava tutto e indicava le correzioni al segnalato-

re di rifinitura, che lanciava dei traccianti di colore diverso per delimitare gli obiettivi con maggior precisione ma non sempre otteneva il risultato voluto: a volte il fumo non faceva che rendere i confini ancora più indistinti. Dopo questa “seconda mano” di segnalazione, partiva una nuova ondata e così via.

Il capo-bombardiere (o *master of ceremonies* “maestro di cerimonia”, come lo chiamavano i suoi uomini) spesso era assente nel caso delle formazioni d’élite; allora ogni pilota doveva stabilire da sé il ritmo giusto da adottare durante l’attacco. Il bombardamento è comunque un’arte imprecisa, in cui ciascuno deve aggiustare il tiro autonomamente. Dopo lo sgancio delle bombe di segnalazione, le esplosioni e gli incendi creano un’abbondante cappa di fumo, così la segnalazione di rifinitura finisce sempre un po’ più larga, e l’ultima ondata di bombe devasta qualche sfortunato villaggio del circondario. Il bombardiere torna nel firmamento, mentre il bersaglio resta al suo posto.

Da quando la bomba viene sganciata a quando tocca terra passano dai trenta ai quaranta secondi. La spinta inerziale impressa all’ordigno dall’aereo cessa pochi secondi prima del contatto con il suolo. La balistica è tuttavia controllabile fino a un certo punto; il vento incide soprattutto sulla traiettoria delle bombe incendiarie, più leggere. Per ovviare a questo inconveniente, esse vengono legate a grappoli, ma ciò nonostante non puntano dritte a terra come la bomba-mina da quattromila libbre.

Un impulso difficilmente controllabile spinge costantemente il pilota a sganciare la bomba un attimo prima del dovuto, perché la sua vita non è mai così a repentaglio come quando l’aereo si mette in posizione di lancio. Le frazioni di secondo d’anticipo si sommano di ondata in ondata, dando vita all’effetto *creep back* (letteralmente “scivolamento all’indietro”). I bombardieri arrivano al lancio sempre più *corti*, mangiandosi via via chilometri del corridoio di avvicinamento.

Nel pianificare la missione si calcola preventivamente anche il *creep back*, perciò i segnalatori hanno l’ordine di restare *lunghi*. Nel luglio del 1943, durante il massiccio bombardamento di Amburgo, i segnalatori evidenziarono la zona del municipio di modo che la distruzione piovesse dal cielo sul quartiere operaio di Hammerbrook: si voleva evitare in ogni modo di colpire alla cieca.

Nel migliore dei casi, il bombardiere, il *pathfinder* e il capo-bombardiere scorgono i contorni sfumati della città, nella luce lunare. Riconoscono il nastro argentato dell’Elba, ma potrebbe anche essere il Weser. il lancio avviene perlopiù nell’oscurità totale, con il solo ausilio dei segnali acustici e dei traccianti. In seguito, il radar di bordo avrebbe consentito di distinguere almeno le distese d’acqua dalle superfici abitate tramite l’alternanza di chiaroscuri che compariva sullo schermo catodico.

Chi di fatto effettua il bombardamento opera in tale contesto astratto. Chi individua veramente gli obiettivi è un altro: puntamento e distruzione sono in mani diverse. A nessuno è dato vedere l’obiettivo nella sua realtà. L’anatomia della Germania contenuta nel *Bomber’s Baedeker* era il frutto del lavoro di un’apposita divisione composta da membri dei servizi di *intelligence*, da economisti e analisti delle foto aeree.

Il *Bomber’s Baedeker* fu pubblicato nel gennaio del 1943, poco prima della cosiddetta campagna della Ruhr, a opera del ministero che si occupava degli aspetti economici della guerra. Si trattava di un inventario delle città tedesche con più di cinquantamila abitanti. Per il *Bomber Command* un bersaglio era costituito da una super-

ficie territoriale con un raggio pari a tre miglia: 4,8 chilometri. Nel *Bomber's Baedeker* erano elencati tutti i luoghi del Reich di qualche importanza dal punto di vista della produzione, dell'immagazzinamento, del trasporto, dell'insediamento, della raccolta, della difesa, della fortificazione, delle materie prime, della conoscenza, dell'arte e della religione.

Occorreva tuttavia stabilire un contatto tra la lista degli obiettivi e i bombardieri. Le squadriglie aeree che lasciavano la loro base sul calar della sera e l'apparato che, in un ambiente protetto, indicava loro la città bersaglio dell'operazione e la rotta per raggiungerla poco prima del decollo dovevano rimanere legati in un qualche modo. Un modo che impedisse agli estranei di intercettare il segnale destinato ai bombardieri. In caso contrario, il filo che congiungeva il comando al bombardiere sarebbe servito altresì ai caccia nemici per individuare quest'ultimo e distruggerlo. Fino al momento dello scoppio della guerra non esisteva alcuno strumento di intercettazione.

i) Il radar

Gli inglesi scoprirono per caso, nel 1935, il principio della localizzazione radar. L'idea su cui aveva cominciato a lavorare un comitato apposito del ministero dell'Aviazione era inizialmente assai diversa e di grande impatto sulla fantasia dell'opinione pubblica: si trattava di raggi in grado di abbattere gli aeroplani in avvicinamento. I ricercatori scoprirono che gli impulsi elettromagnetici non uccidevano i piloti nemici ma in compenso venivano riflessi dalle strutture di metallo dei velivoli e ricaptati dai trasmettitori. Tenendo conto del tempo che il segnale impiegava a tornare indietro, della sua velocità e dell'angolo di emissione, si poteva calcolare l'esatta posizione dell'apparecchio. Così si escogitò un sistema per seguire la rotta degli aerei su uno schermo che funzionava grazie a un tubo catodico.

Una volta localizzato, il bombardiere diventava una preda piuttosto facile per i *commando* di caccia. La difficoltà non era colpirlo, ma individuarlo, soprattutto con la nebbia, le nuvole, la pioggia, l'oscurità notturna. Nell'estate del 1939 fu concepito un monitor abbastanza compatto e leggero da essere montato su un caccia. Il primo radar di bordo aveva un raggio d'azione di quattro chilometri e mezzo e, dalla primavera del 1941, fruttò all'aviazione britannica un'impennata nella percentuale di successi nell'abbattimento di velivoli nemici. I tedeschi, dal canto loro, non riuscivano a comprendere le ragioni del fallimento della campagna aerea sull'Inghilterra centro-meridionale. Altrimenti avrebbero immediatamente imitato gli avversari e montato dei radar di bordo sui caccia della Luftwaffe, come in effetti avvenne di lì a poco.

Lo stesso sistema consente al caccia di individuare il bombardiere ma anche a questi di segnalare la propria posizione. Il radar è utile all'individuazione dell'obiettivo e alla navigazione. Nel primo caso perché il segnale viene riflesso dal bersaglio, nel secondo perché viene riflesso dall'aereo. La stazione trasmittente dirige gli impulsi sugli aerei amici e comunica loro dove si trovano e dove devono andare. Gli inglesi diedero per scontato che il nemico non fosse in grado di guidare i propri bombardieri sul bersaglio con il sistema di radionavigazione radar. Era impossibile che un impul-

so a bassa frequenza raggiungesse l'Inghilterra dalla Germania. Non esistevano tubi catodici in grado di irraggiare onde corte meno di cinquanta centimetri con un'intensità sufficiente.

Nella primavera del 1940 fu abbattuto un apparecchio della Luftwaffe con a bordo dei documenti in cui si faceva menzione di un misterioso "raggio Knickebein" in grado di orientare il volo degli aerei tedeschi dal tramonto all'alba. Come ben sapevano Henry Tizard e Lord Cherwell, i due fisici più rinomati in campo bellico, si era ancora molto lontani dall'impiego di un sistema di orientamento teleguidato. Nel frattempo a Birmingham, il giovane australiano M.L.E. Oliphant stava lavorando alla realizzazione di un tubo catodico in grado di emettere onde da 9,8 centimetri. La sorte delle città tedesche a est del Weser era decisa: sarebbero rimaste illese ancora per tre anni.

Nel giugno del 1940, gli inglesi ebbero il sospetto che gli attacchi tedeschi fossero guidati da un qualche tipo di radionavigazione. Gli interrogatori ai piloti catturati ruotavano intorno a un *qualcosa* che si sarebbe dovuto trovare fra i rottami dei loro aerei e che tuttavia non si trovava. Il ricevitore era inserito nel suo alloggiamento naturale, il dispositivo di atterraggio radioguidato. Originariamente il radar non era servito a nient'altro se non a pilotare gli aerei sulla pista d'atterraggio in condizioni di maltempo.

Ora finalmente gli inglesi erano in grado di decifrare la dinamica dei cosiddetti blitz dei bombardieri tedeschi sulle città industriali dell'Inghilterra centro-meridionale. L'avversario utilizzava due dispositivi di avvicinamento radio guidato: il Knickebein e l'X; il primo forniva la direzione generica da seguire e il secondo l'orientamento preciso. L'X era un dispositivo più sensibile ed era installato sugli aerei del gruppo di combattimento 100, che aveva il compito di identificare l'obiettivo e di effettuare la segnalazione luminosa in modo tale che i bombardieri potessero sganciare il loro carico senza lunghe ricerche. Ciò era relativamente riuscito a Coventry, un attacco che il *Bomber Command* non si stancò di studiare.

Ci vollero circa due anni prima che fossero disponibili i sistemi britannici di radionavigazione GEE e Oboe: il secondo accuratissimo e il primo più grossolano ma di rapida trasmissione. Entrambi operavano per mezzo di diverse stazioni di terra che emettevano tre (nel caso del GEE) o due raggi (Oboe) che il dispositivo di ricezione a bordo dell'aereo trasformava in segnali ottici o acustici. Così il velivolo immerso nel cielo notturno poteva sapere all'incirca dove si trovava.

Il raggio d'azione del GEE non era ampio. A settemila metri di altitudine, gli ultimi impulsi giungevano a destinazione a seicento chilometri di distanza dall'Inghilterra, poi il contatto cessava a causa della curvatura terrestre. Il percorso del segnale doveva descrivere una retta. Più lo stormo volava a bassa quota, prima scompariva dietro l'orizzonte. La regione della Ruhr rientrava nel raggio d'azione, ma non era possibile localizzare a distanza le singole città.

A differenza di Oboe, il GEE non si poteva impiegare come sistema di puntamento. Gli esperti dell'*Operational Research* consigliarono di seguire il procedimento sperimentato dal gruppo di combattimento 100: con il GEE (come con il Knickebein) gli stormi di aerei raggiungevano un territorio solo approssimativamente delineato; una volta giunti a destinazione, grazie alla luce della luna, si potevano individuare pur restando a quota di sicurezza i contorni delle aree edificate. Se l'obiettivo veni-

va localizzato, si passava al lancio delle bombe luminose di segnalazione e poi di quelle incendiarie; le fiamme permettevano quindi di rendere più precisa l'opera di distruzione con gli esplosivi. All'inizio, dunque, l'incendio era solo uno strumento di illuminazione, non lo scopo del bombardamento. Nel febbraio del 1942, il *Bomber Command* sperimentò questa tecnica in Galles e in marzo la mise in pratica su Essen.

La Ruhr, con la disposizione delle sue città che sembravano situate una dentro l'altra come scatole cinesi, costituiva già di per sé un obiettivo, ma Essen emanava un fascino speciale per via delle acciaierie Krupp. Dal dicembre 1941 al febbraio 1942, il *Bomber Command* si limitò a quarantatré attacchi notturni in attesa che venisse perfezionato il sistema di radionavigazione GEE. Tra marzo e aprile, invece, in quattro settimane e mezzo, i bombardieri britannici eseguirono millecinquecento voli sulla Ruhr, con lo scopo precipuo di distruggere Essen.

Con la luna piena, lo specchio d'acqua del lago Baldeney costituisce un'ottima segnalazione naturale. Dopo otto attacchi, il 90 per cento delle foto scattate meccanicamente mostrava profili di terreno nella zona circostante Essen. Alla Krupp una volta divampò un incendio perché un paio di bombe avevano rovinato i binari vicini: questi furono gli unici danni arrecati all'industria. Il danneggiamento di un numero irrilevante di abitazioni causò la morte di sessantatré civili e la distruzione dell'apprezzato ristorante Blumenhof nel parco di Gruga, utilizzato come ostello per i lavoratori stranieri e coatti. Oltre a Essen, furono colpite involontariamente altre ventiquattro città; l'attacco della notte fra il 9 e il 10 marzo arrecò gravi danni a Hamborn e Duisburg e causò la morte di settantaquattro persone nelle immediate vicinanze di Essen.

Nelle operazioni condotte con il GEE, il 54-55 per cento delle bombe non colpì le città cui erano destinate. Al momento non si poteva essere più precisi. Al limite del suo raggio d'azione, il GEE aveva un margine d'errore di dieci chilometri. Comunque il sistema di radionavigazione consentiva di colpire i centri abitati tedeschi, a dimostrazione che con la guerra aerea si potevano infliggere danni pesanti al nemico, e questo era molto più importante del nome della città colpita. I bombardieri erano ora in grado di solcare il cielo notturno ad alta quota e di far ritorno in Inghilterra senza sbagliare grossolanamente rotta.

Il GEE consentì ben presto di colpire non solo la Ruhr, ma anche le città affacciate sul mare del Nord e sul mar Baltico: Emden, Wühelmshaven e Brema erano a portata di mano, ma anche Lubeca e Rostock, pur restando fuori dal raggio di seicento chilometri in cui operava il GEE, erano raggiungibili, una volta che gli aerei avevano varcato quel limite, grazie al profilo della costa (il *Bomberweg*, la "via del bombardiere", come venne soprannominata dal popolo) ben riconoscibile con la luna piena.

Il *Bomber Command*, che aveva già sperimentato il GEE nel maggio del 1941, comprese sin dall'inizio l'insidia di questo tipo di dispositivo e ne ritardò l'installazione. La trasmissione che segnala all'aeroplano la posizione in cui si trova rischia di essere intercettata dall'avversario, purché questi ne conosca la frequenza. I dispositivi installati sugli aerei abbattuti cadevano regolarmente in mano nemica; la sola operazione Essen, per esempio, costò agli inglesi sessantaquattro apparecchi. Le informazioni che i tedeschi non riuscirono a ottenere dall'analisi della strumentazione, le estorsero ai prigionieri. Dopo otto settimane di impiego, il codice GEE era già stato decifrato;

tre mesi più tardi, i tedeschi trovarono anche il modo di disturbare le trasmissioni. A partire dall'agosto 1942, per gli Alleati la radionavigazione sul territorio del Reich divenne impossibile. Ma dal gennaio 1943 gli inglesi misero in campo Oboe, il sistema che avrebbe fatto da guida ai bombardieri per una nuova ondata di distruzione sulla Ruhr.

La battaglia dei radar, che rappresenta un fronte a sé in questa guerra, svela la capacità della scienza di superare ogni limite. Grazie all'apporto di entrambi gli schieramenti, nacque praticamente dal nulla il regno incorporeo delle onde radio. Da allora l'aria non è più vuota: si è trasformata in un palcoscenico. Il volo aereo divenne infine un'arma da guerra anche grazie a questa contesa di cervelli che prendevano ispirazione l'uno dall'altro per superarsi e rubarsi le idee. Gli aerei si trasformarono nello strumento bellico più micidiale solo quando fu possibile guidarli al raggiungimento del bersaglio. Tutto diventa un obiettivo, niente ormai è irraggiungibile.

l) Il bombardamento di Dresda

All'inizio di febbraio del 1945, a Dresda c'erano ottocentomila persone, forse un milione, fra residenti (circa 640.000) e sfollati. Il bombardamento del 13-14 febbraio 1945 ne uccise quarantamila, il più alto numero di vittime sofferto da una città tedesca durante la guerra aerea accanto a quello registrato ad Amburgo nel luglio del 1943. Allora, accanto all'impegno del *Bomber Command*, era stata fatale una combinazione di elementi, con un risultato altamente superiore a quello degli attacchi precedenti nell'ambito della campagna della Ruhr. Tanta distruzione andava oltre il potenziale stesso delle armi, richiedeva l'intervento di un fattore supplementare, come i problemi incontrati dai pompieri a Kassel.

L'attacco su Dresda è una cosa diversa, derivava dai piani alleati dell'estate 1944: l'idea di un massacro colossale nell'ordine delle centomila vittime, meglio se a Berlino. L'*Operation Thunderclap* era a sua volta una versione ridotta dell'offensiva a base di gas e armi batteriologiche ipotizzata da Churchill su sessanta città tedesche.

Quanto fosse difficile ammazzare centomila persone lo capì l'VIII forza aerea statunitense nel febbraio del 1945, quando l'operazione Fulmine a ciel sereno colpì Berlino solo a metà. Gli aerei impiegati erano 937 anziché duemila, le tonnellate di munizioni 2266 anziché cinquemila, i morti furono 2893 anziché centodiecimila. Fu il volume stesso della metropoli, per quanto carente dal punto di vista delle difese antiaeree e dei bunker, a scongiurare la distruzione totale. La tecnica alleata dello spazio di annientamento circoscritto si realizzava con il massimo dell'efficacia su superfici di cinque chilometri quadrati. Le piccole e medie città con un centro storico compresso erano vulnerabili alla tempesta di fuoco. E solo il fuoco aveva la capacità di sigillare l'area della morte.

Minori le dimensioni, più difficile prendere la mira. Debitamente addestrati, gli equipaggi del Bomber Group 5 erano diventati degli esperti dell'annientamento mirato; furono loro a condurre la missione su Dresda, un autentico fulmine a ciel sereno per una città così fuori mano, irrilevante dal punto di vista

bellico, ignorata per quattro anni e mezzo. Dresda era lontana, ma non più lontana dell'impianto di idrogenazione di Brÿx (l'odierna Most, nella Repubblica ceca), su cui l'VIII forza aerea aveva sganciato quattromila tonnellate di bombe; diciottomila erano cadute su Leuna, più a ovest.

Mentre Churchill, Eisenhower, Harris e Portal elucubravano per iscritto su *Operation Thunderclap*, il Bomber Group 5 sperimentava metodicamente ciò che si poteva fare con i mezzi disponibili. Nelle mani della formazione d'élite del Bomber Command, i piani di sterminio estivi vennero forgiati in terribili armi autunnali. A differenza di quanto avvenuto ad Amburgo e Kassel, le stragi a cinque cifre non si producevano per caso, venivano debitamente programmate. L'11 e il 12 settembre 1944, il Bomber Group 5 scatenò due tempeste di fuoco, a Stoccarda e Darmstadt. Stoccarda bruciò, ma gli abitanti riuscirono a rifugiarsi nelle gallerie. Darmstadt aveva un'estensione pari a un quarto, eppure lì le vittime furono tredici volte più numerose. Da quel momento l'attacco a Darmstadt divenne per il Bomber Command il modello di riferimento, anche per Dresda. Se Darmstadt è la prova generale dello spettacolo, Dresda è il luogo della prima. Per la prova si era scelto un palco più piccolo, perciò l'effetto sembrò maggiore. La percentuale dello sterminio arriva a 10,7, a Dresda ci si ferma a meno della metà. Solo Pforzheim, in proporzione, risulta più dissanguata.

A Darmstadt e Dresda viene impiegato il marchio di fabbrica del Bomber Group 5, la tecnica a ventaglio. Il "ventaglio" era un bombardamento di precisione in grado di colpire allo stesso tempo bersaglio puntuale e superficie annessa, la conciliazione degli opposti. Il punto stava davanti alla superficie. Il punto veniva contrassegnato con esattezza e la superficie bombardata con precisione prendendo a riferimento la distanza dal punto. La forma geometrica che dal punto sviluppa una superficie è il ventaglio. Alla base c'è il punto di rotazione a partire dal quale il ventaglio si allarga. Geometricamente il ventaglio è un quarto di cerchio, o quadrante.

A Darmstadt il vertice del quadrante è la piazza d'armi, a Dresda lo stadio del DSC (Dresdner Sport Club), nella Große Ostragehege. In entrambi i casi, per ingannare il sistema di allarme, si utilizzano più rotte di avvicinamento. A Darmstadt fra le sirene e le bombe passano dieci minuti, a Dresda venticinque ma bisogna fare più strada per raggiungere i rifugi. A Darmstadt non ci sono le frecce che segnalano il percorso di emergenza, né lì né a Dresda ci sono bunker. Alle 22.03, la valle dell'Elba e la città vengono illuminate da cascate di luce bianca. Due minuti dopo è il turno dei segnalatori verdi sullo stadio del DSC.

A Darmstadt le luci bianche vengono paracadutate sulla piazza d'armi alle 23.35. Gli aerei addetti alla demarcazione dell'obiettivo volano a mille metri d'altezza e contrassegnano la piazza illuminata a giorno prima in rosso, poi in verde; un segnalatore cade per sbaglio sulla stazione centrale. Il capo bombardiere si affretta a cancellare la luce verde con una gialla, come se si trattasse di matite colorate. Poi riprende quota e chiama in azione la sua squadriglia di bombardieri.

A Dresda, il capo bombardiere penetra al di sotto del sottile strato di nuvole e scruta l'obiettivo. È evidente che non c'è contraerea. I *Lancaster* possono scendere a tremila metri, l'addetto alla demarcazione a vista a duecentosettanta. Lo stadio

viene segnalato con una croce rossa. Sono le 22.13, le operazioni di illuminazione e demarcazione vanno avanti da dieci minuti senza che si accenda un solo riflettore antiaereo.

Anche a Darmstadt i bombardieri possono lavorare tranquilli e indisturbati. Il ventaglio si apre a quarantacinque gradi. Il capo bombardiere fa entrare in azione innanzitutto tre squadriglie da ovest con un *overshoot* di sei secondi: devono sganciare sei secondi dopo aver sorvolato il vertice del ventaglio; le bombe ne disegnano il margine sinistro. In città si tratta della linea per il mattatoio. I bombardieri della seconda ondata disegnano il margine destro, in direzione dello sbocco meridionale del centro cittadino. La terza ondata, composta da quattro squadriglie, srotola un tappeto di morte e distruzione sulla superficie compresa fra i due bordi del triangolo.

Il 13 febbraio, a Dresda, la procedura è diventata più familiare.

Ha funzionato a Heilbronn e Friburgo e presto distruggerà Würzburg. A Dresda non si può perdere un attimo di tempo perché i diecimila litri di carburante che riempiono i serbatoi al decollo non lasciano alcun margine. Bisogna fare tutto dalle 22.03 alle 22.28, poi comincia il volo di rientro: 1400 chilometri. Al capobombardiere che è entrato in azione per primo restano dodici minuti dopo la fine delle operazioni di demarcazione. Le istruzioni vengono diramate attraverso la ricetrasmittente a modulazione di frequenza: *“Capobombardiere a Plate-Rack, sganciare su luce rossa come da piano”*. Il ventaglio si apre. il bordo sinistro incrocia due volte l’ansa dell’Elba, quello destro finisce sui binari del Falkenbriicke; l’arco che li unisce passa davanti alla stazione.

La qualità del bombardamento si vede dall’uniformità con cui l’area del ventaglio viene coperta dal fuoco, dalle onde d’urto e dalle esplosioni. È un po’ come stendere la pasta, il capo bombardiere e il capo segnalatore controllano che non restino dei buchi che il fuoco non possa colmare. Tutto dipende dalla precisione dell’angolo di virata dell’aereo all’interno del ventaglio e dall’esattezza dell’*overshoot*, la distanza tra il perno e lo sgancio.

L’occhio del capo bombardiere è fisso sul ventaglio. *“Pronto, Plate-Rack, attenzione, sgancio ritardato. Sgancio eseguito troppo lontano dall’obiettivo puntuale Ottimo lavoro, Plate-Rack, bombe a bersaglio ... Pronto, Plate-Rack, adesso cadono a caso, cercate la luce rossa ...”*.

Lo sterminio di massa è un lavoro millimetrico, non si ottiene sganciando tonnellate di bombe a casaccio, sarebbe troppo facile.

A Darmstadt gli incendi impiegano circa un’ora a trasformarsi in tempesta di fuoco. Le tredici squadre antincendio cittadine si attardano a domare le fiamme che avvolgono la caserma dei pompieri. Prima che i loro colleghi di Mannheim, Francoforte e Magonza siano in arrivo si sono fatte le tre; alle sei sono pronti a entrare in azione tremila uomini con 220 motopompe antincendio, ma l’incendio è già sazio da due ore. Il fuoco deve essere più veloce dei vigili del fuoco. Altrimenti non si ottiene l’annientamento dall’aria ma soltanto una serie di focolai.

A Darmstadt, al destino piacque recitare una parte ancora più crudele di quella delle bombe con spoletta ad accensione ritardata, utilizzate di solito per tenere la gente in cantina anche dopo la conclusione dell’attacco, finché il fuoco non ha chiuso ogni via di fuga; non vi era altro modo se si volevano raggiungere i cen-

tomila morti su cui fantasticavano gli stati maggiori. .. Milleduecento metri a sud della stazione centrale di Darmstadt prese fuoco un treno carico di munizioni. Le granate continuarono a esplodere per un'ora, inducendo in errore le persone rintanate nel sottosuolo, convinte che fosse ancora in corso il bombardamento.

Quando smisero di scoppiare le munizioni stipate sul treno, ormai la tempesta di fuoco aveva messo il catenaccio alle cantine. Il calore e il gas trasformarono i rifugi sotterranei in plotoni di esecuzione. Così morirono 12.300 persone, un abitante su dieci, una percentuale superiore a quella ipotizzata da Churchill in luglio per gli attacchi con i gas. Ma in confronto alle ambizioni dell'Operation Thunderclap anche 12.000 morti non sarebbero bastati. Rispetto al milione di abitanti di Dresda, si sarebbe trattato di perdite entro la media calcolata su tutte le città tedesche.

Il Bomber Group 5 se n'era andato da mezz'ora, e già dal ventaglio di Dresda spirava la tempesta di fuoco. Qualche lancio non era stato troppo preciso, ma sortì comunque l'effetto desiderato. La tecnica della formazione d'élite disegnò un ventaglio piuttosto stretto: due chilometri e mezzo nel punto di maggiore larghezza. Tre quarti della città vecchia. A causa dei serbatoi pieni, non poterono essere caricate più di 877 tonnellate di bombe, proprio come per Darmstadt.

Così Harris optò per il metodo del doppio attacco, già sperimentato a Duisburg, Colonia e Saarbrücken. Con il doppio attacco la strage non raddoppia bensì si moltiplica, le bombe tornano a colpire quando le vittime ignorano un sospiro di sollievo. A novanta minuti dal cessato allarme, gli abitanti di Dresda hanno avuto appena il tempo di trascinarsi al Großer Garten e sui prati dell'Elba, le sirene ululano di nuovo, ma solo nei sobborghi: gli impianti del centro non funzionano più. Il *double blow* conta su simili inconvenienti per fare più vittime.

Il secondo attacco cominciò all'1.16; ovviamente ormai il suolo non era più visibile. La tempesta di fuoco aveva prodotto una nuvola di fumo alta un chilometro. Tuttavia era stato assegnato un obiettivo puntuale al centro del ventaglio: la piazza del Mercato Vecchio. Una scelta che rende manifesto il senso del *double blow*: il colpo di grazia. L'attacco numero uno fa rintanare la gente nei rifugi, il numero due la abbatte mentre si gode il sollievo di esserne uscita. La funzione protettiva delle cantine si esaurisce in due ore. Dopodiché nei sotterranei di un quartiere in fiamme la vita si spegne. Chi tenta di salvarsi dall'attacco numero due tornando in cantina difficilmente ne uscirà vivo. Ma anche chi cerca scampo all'aperto è condannato, come le persone in fuga nel Großer Garten. La procedura dello sterminio di massa segue una logica precisa.

Il capobombardiere osservò la situazione a terra all'interno del ventaglio e la considerò sufficientemente mortale, così ordinò ai segnalatori di evidenziare un'area limitrofa al quadrante incendiato perché si potesse continuare a colpire: a sinistra verso la città nuova dall'altra parte dell'Elba, visto che il fuoco da solo non sarebbe riuscito a oltrepassare il fiume, a destra in direzione della stazione centrale e nel Großer Garten, una superficie ben riconoscibile e non combustibile.

La riva sinistra dell'Elba è fiancheggiata da una linea verde lunga cinquecento metri, i prati dell'Elba, o Elbwiesen. In quella notte di febbraio soffiava un vento

gelido, aveva anche cominciato a piovigginare. Dopo la fine del primo attacco, chi abitava lì vicino uscì dalla cantina e si affrettò a raggiungere il rinfrescante pantano del lungofiume attraverso il fumo denso, le scintille svolazzanti e il risucchio cocente della tempesta di fuoco in procinto di scatenarsi. Il personale sanitario dell'ospedale di Johannstadt si mise in spalla i pazienti nelle camiciole a righe e li portò là. Dal policlinico accorsero le puerpere. Questo fu il primo gruppo di persone su cui la tecnica del *double blow* ebbe modo di dimostrare la sua efficacia, basata appunto sulla possibilità di colpire quando la gente usciva allo scoperto.

Sulla riva opposta, quella della stazione, si stendeva un'altra isola alberata adatta alla fuga, il Großer Garten, dove cercò scampo il secondo gruppo di profughi della città vecchia. Elbwiesen e Großer Garten giunsero a ospitare in breve tempo decine di migliaia di persone che non avevano altra scelta. Per come si era spiegato il ventaglio, la geografia cittadina offriva solo quelle due possibilità. L'incendio a tappeto appiccato dal Bomber Group 5 costrinse la gente a infilarsi lì come in un sacco tenuto appositamente aperto, proprio dove si abbatté buona parte delle bombe del secondo attacco.

La stazione centrale era fuori dal ventaglio. Traboccava di profughi del fronte orientale. In occasione del primo attacco molti treni passeggeri erano stati smistati fuori città, ma poi vennero fatti tornare indietro quando il Bomber Group 5 se ne andò a lavoro apparentemente finito. Il secondo attacco ebbe anche la stazione tra gli obiettivi preferenziali. Così si vennero a creare tre centri di annientamento: le cantine nel sottosuolo della città vecchia in fiamme, le aree verdi e la stazione. In tal modo la perizia incendiaria del Bomber Group 5 e la tecnica del *double blow* produssero una frazione consistente di quell'esercito di morti vagheggiato dai capi dell'Operation Thunderclap.

Sei giorni dopo il bombardamento di Dresda del febbraio 1945, il presidente della commissione interministeriale per i danni della guerra aerea Ellgering visita la città per controllare lo stato dei lavori di riparazione e si trova davanti a pezzi di cadaveri, teste, braccia, che spuntano tra le macerie. Si prende a cuore la causa di una giovane donna alla ricerca dei genitori. Una squadra di recupero rimuove i detriti che coprivano le finestrelle di una cantina, e *“si viene letteralmente investiti dall'aria calda che esce da là sotto”*.

Si entra nel rifugio antiaereo seguendo le frecce di segnalazione illuminate dalle torce elettriche, e lì si trovano gli abitanti della casa, *“seduti gli uni accanto agli altri sulle panche, come da manuale, con il cosiddetto bagaglio antiaereo dappresso. Trenta-quaranta persone, prevalentemente anziani e donne con bambini, sedute sulle panche addossate alla parete. Solo qualcuno è caduto a terra. La scena era così impressionante che la ragazza ebbe un crollo”*.

I suoi genitori non c'erano. La famiglia si era separata nei sotterranei della città vecchia perché l'afflusso di fumo aveva insospettito la ragazza, il padre soffriva di cuore e aveva detto di voler aspettare che il fumo si diradasse. La moglie non aveva voluto abbandonarlo. Entrambi avevano insistito perché la ragazza scappasse verso il Großer Garten. I loro corpi sarebbero stati ritrovati in un groviglio umano di 108 persone ammucciate le une sulle altre in un ambiente sotterraneo situato dietro

quello esaminato per primo. La folla era rimasta imbottigliata nel vano tentativo di cercare scampo dal fumo, spingendosi verso un cortile interno.

Le tombe scavate dai lavoratori e prigionieri russi nei cimiteri di Dresda furono in grado di accogliere diecimila salme. Poi il tepore di una primavera precoce giunse ad accelerare i tempi della putrefazione. *“Non restava altra scelta”* scrive Ellgering *“se non autorizzare la cremazione dei cadaveri, che ebbe luogo sull’ Altmarkt. Furono montate delle enormi griglie fatte di travi di ferro, dove venivano ammucchiati circa cinquanta corpi per volta, cosparsi di benzina e dati alle fiamme. I roghi dell’Altmarkt di Dresda rappresentano un marchio d’infamia per la storia del nostro secolo, una macchia di cui difficilmente si troverà un altro esempio. Chi ne è stato testimone non potrà dimenticare questo terribile spettacolo finché vive”*.

Le conclusioni? Io non ne trarrò alcuna, facciano pure i lettori, sulla base della loro sensibilità!

