



narrativa non fiction

ROBERT P. WATSON

IL TITANIC DEI NAZISTI

L'incredibile storia di una nave,
di un film catastrofico,
di una propaganda assurda

Traduzione di
Luigi Sanvito

 GIUNTI

Titolo originale:

The Nazi Titanic

The Incredible Untold Story of a Doomed Ship in World War II

Copyright © 2016 by Robert P. Watson

This edition published by arrangement with Da Capo Press division,
New York, New York, USA. All rights reserved.

www.giunti.it

© 2017 Giunti Editore S.p.A.

Via Bolognese 165 – 50139 Firenze – Italia

Piazza Virgilio 4 – 20123 Milano – Italia

Prima edizione: giugno 2017

*Dedicato a tutti coloro che si trovavano a bordo
della Cap Arcona in quel giorno fatale.*

Prefazione

Questo, da molti punti di vista, è stato il libro più difficile che abbia mai scritto. E, allo stesso tempo, quello che mi ha dato le maggiori soddisfazioni. Penso di non essermi mai occupato di una vicenda che abbia suscitato in me un simile interesse e curiosità, e al contempo emozione e inquietudine. Se il lavoro di ricerca storica può a volte risultare noioso, l'entusiasmo per la rivelazione di episodi sconosciuti, personaggi degni di nota ed eventi di primo piano ricompensa abbondantemente le ore spese nell'esame delle fonti. Tale considerazione è vera anche quando non c'è il lieto fine, come capita fin troppo spesso.

La stesura di questo libro non sarebbe stata possibile senza il sostegno e l'aiuto di molte persone. Judith Alsdorf e Jared Wellman, bibliotecari presso la Lynn University, mi hanno assistito nel rintracciare testi, articoli e documenti quasi introvabili. Carsten Jordan, responsabile delle relazioni esterne della Hamburg-Süd in Germania, mi ha permesso di consultare gli atti della compagnia risalenti al periodo della *Cap Arcona*. Kerst Lehmann, Selina Keipert e Stefan Wolf hanno tradotto per me innumerevoli documenti in lingua tedesca. Il dottor George Goldstein mi ha affiancato nell'esame dei resoconti orali e delle interviste ai superstiti del piroscafo. Nancy Katz è stata prodiga di suggerimenti e consigli durante la prima stesura del libro, mentre i miei amici Steve e Judy West, Joan e Morrie Berger, Judy Hyman, Dan Isaacson, Arnie

Mallot, Ed e Harriet Sol, Bob Terpstra, e Mike e Audrey Dann hanno fornito una splendida cassa di risonanza alle mie idee nel loro progressivo sviluppo.

Il mondo ha la fortuna di poter contare su un'ampia messe di documenti relativi alla Seconda guerra mondiale e all'Olocausto. In proposito, ho un debito di riconoscenza nei confronti dei molti istituti e delle tante persone che mi hanno efficacemente aiutato nelle ricerche per questo libro. Grazie, dunque, a Simon Offord, Geoff Spender, Suzanne Bardgett e Ian Carter dell'Imperial War Museum di Londra; a Megan Lewis, Jane Miller, Judith Cohen e Peter Black dell'United States Holocaust Memorial Museum; a Lindsay Zarwell presso lo Steven Spielberg Film and Video Archive; a Silva Sevlian e Danielle Gomez della University of Southern California Shoah Foundation; a Stephen D. Smith, direttore esecutivo della Usc Shoah Foundation e Unesco Chair on Genocide Education; a Yedida Kanfer presso il Jewish Family and Children's Services Holocaust Center e la Tauber Holocaust Library di San Francisco; a Irena Steinfeld dello Yad Vashem in Israele; e a Stephen Tyas e Roger Nixon, che, con il loro invio di documenti, mi hanno evitato di dover salire su un aereo per Londra.

La mia gratitudine va in modo particolare ad alcune persone, per i loro numerosi contributi al volume. Grazie anzitutto ai miei agenti letterari, Laney Katz Becker e Lippincott Massie McQuilkin, che hanno avuto totale fiducia nel mio manoscritto e hanno fatto sì che il mio lavoro non deragliasse mai dai binari giusti. Inoltre, ho avuto la fortuna di poter contare su Robert Pigeon, della Da Capo Press: considero un piacere e un onore essere stato seguito da un editor così brillante, oltre che storico appassionato e competente. Grazie ad Amber Morris, Annette Wenda, Justin

Lovell, Sean Maher, e a tutta la squadra della Da Capo Press e del Perseus Group, per il loro aiuto nelle fasi di produzione e marketing. Un ringraziamento speciale va alla mia amica Deborah Oppenheimer e a tutta la sua famiglia. *Into the Arms of Strangers* (*La fuga degli angeli*, 2000), lo straordinario documentario prodotto da Debbie sul «Kindertransport», ha vinto l'Oscar nel 2001 e mi ha grandemente ispirato. Non paga, Debbie mi ha offerto un gran numero di idee su come narrare la storia della *Cap Arcona*, assicurandomi anche utilissimi contatti con ricercatori e studiosi.

Infine, come sempre, i miei ringraziamenti vanno alla mia famiglia. Claudia, Alessandro e Isabella si sono dimostrati molto pazienti e comprensivi, mentre trascorrevano gran parte del mio tempo a scrivere questo libro.

Il compito di rievocare le vicissitudini della *Cap Arcona*, e gli orribili eventi che la videro protagonista, mi ha ricordato l'importanza di non far cadere nell'oblio le lezioni della storia e della guerra, affinché le nuove generazioni ne abbiano consapevolezza, ed evitino di commettere gli stessi errori e di rivivere le stesse tragedie del passato. Quanto possiamo imparare da quegli eventi! Spero soltanto che il mio libro possa contribuire a illuminare quei terribili fatti, e a onorare sia le vittime che i superstiti di quell'apocalittico giorno del 1945. Dedico la mia opera alla loro memoria.

ROBERT P. WATSON
Boca Raton, Florida

Introduzione

I segreti della Storia

Non sono stato io a trovare la storia della *Cap Arcona*; è stata lei a trovare me. Il mio progetto originario era quello di scrivere un libro sull'ultima settimana della Seconda guerra mondiale in Europa, dal suicidio di Hitler nel suo bunker il 30 aprile 1945 al Giorno della Vittoria (*Victory in Europe Day*, VE) l'8 maggio 1945. Tutte le fonti sottolineano quanto le fasi finali del conflitto e dell'Olocausto siano state caratterizzate da un contorto intreccio sia di eroismo e sollievo, sia di tragedia e sconquasso. Sotto ogni profilo, dunque, la conclusione della Seconda guerra mondiale sul teatro europeo sembrava argomento degno di un libro.

Tuttavia, dopo aver scoperto che il governo britannico aveva secretato molto materiale documentale relativo a quell'ultima settimana di combattimenti, il mio interesse ha preso all'improvviso una direzione diversa e, per così dire, è inciampato sui dettagli allucinanti che costituiscono la parte conclusiva di questo libro. Si tratta di una vicenda che non conoscevo, e alla quale non ho potuto resistere. È quasi inutile aggiungere che non ho mai scritto l'«altro» saggio.

La scoperta di episodi del passato si verifica spesso in questo modo. Non di rado le vicende della Storia rimangono nascoste per molto tempo, e i «lavori di scavo» procedono con esasperante lentezza. Infatti, quel che ignoriamo del passato supera di gran lunga quel che sappiamo. La maggior parte degli eventi trascorsi

non è mai stata debitamente registrata, e non disponiamo più della stragrande maggioranza dei documenti, delle lettere e dei libri prodotti in una determinata epoca; fonti primarie e secondarie che non possiamo consultare a causa di incendi, disfacimento materiale, negligenza o deliberata soppressione. Quanto agli episodi ricostruiti in questo libro, conviene ricordare che mentre molti sopravvissuti alla Shoah hanno avuto in seguito l'occasione di rendere testimonianza delle loro esperienze, tale possibilità è stata negata ad almeno sei milioni di voci. E lo stesso può dirsi delle vittime della Seconda guerra mondiale, una cifra oscillante tra i sessanta e i settantacinque milioni di morti.

Il conflitto del 1939-1945 e l'Olocausto ebraico hanno costituito, rispettivamente, lo scontro più sanguinoso della storia umana e l'esempio quantitativamente più tragico di genocidio. Grazie a questo duplice primato, molti studiosi si sono dedicati a narrare le vicende di quel periodo, come del resto hanno fatto i reduci dai campi di concentramento e dai fronti di battaglia, intenti a condividere i loro dolorosi ricordi con le generazioni successive attraverso la pubblicazione di memoriali, chiacchierate informali con i propri cari attorno al tavolo da pranzo, e interviste registrate. Le innumerevoli ingiustizie di quei due eventi epocali sono state al centro di studi minuziosissimi e rigorosamente documentati, come mai era accaduto nella storia umana. Di conseguenza, è facile concludere che ormai sappiamo tutto di quei cinque anni e mezzo. Ma questa è un'illusione. Anche gli episodi più attentamente analizzati nascondono ancora dei segreti.

La storia della celebre e sfortunata *Cap Arcona* è stata raccontata assai di rado. Non appare nei libri di testo, né sembra suscitare l'attenzione di giornalisti, storici o delle cronache. Persino Hollywood, che pure ha prodotto moltissime pellicole sulla Seconda

guerra mondiale e alcuni film memorabili sulla Shoah, non sembra interessata a portare sul grande schermo la drammatica epopea di questa nave.

In modo analogo, tutto il mondo rende testimonianza di questi eventi in moltissimi musei, memoriali e commemorazioni, quindi sarebbe lecito pensare che ciò debba valere anche per la *Cap Arcona*; che questo piroscifo sia ricordato in cerimonie pubbliche, statue, convegni, cenotafi, ballate e trasposizioni cinematografiche. Invece no. Le eccezionali peripezie della *Cap Arcona* attendono ancora di essere messe in scena, o di ispirare poemi o canzoni. Piuttosto, la nave più affascinante e maledetta dell'epoca moderna è ricordata solo da un pugno di oscuri studi pubblicati in Germania molti anni fa, da un cortometraggio a carattere documentario, dai memoriali di un paio di sopravvissuti alla tragedia, e da qualche fonte per lo più dimenticata.

Oggi, il luogo del disastro è indicato solo da una modesta lapide, celata tra gli alberghi costieri e le case dei pescatori baltici. Oggi, solo un piccolo museo a Neustadt, inaugurato nel 1990, racconta la storia della *Cap Arcona* ai pochi turisti che varcano il suo ingresso. Questo museo e quella lapide rappresentano gli unici omaggi a una nave straordinaria.

A ogni passaggio di anno, diminuiscono sempre più i testimoni oculari di questa tragedia. Per forza di cose, sempre meno sopravvissuti si ritrovano a celebrare l'anniversario della catastrofe, a ricordare quelli che non ci sono più. Persino coloro che oggi vivono nei pressi del teatro di quegli eventi, lungo il litoraneo settentrionale della Germania, sanno ben poco dell'agghiacciante attacco che uccise migliaia di innocenti, e si sorprendono nello scoprire che qualcun altro conosca i tenebrosi segreti del loro passato.

Al riguardo, ecco un aneddoto significativo. Pochi anni fa, nel corso di una cerimonia commemorativa sul luogo del disastro, un giornalista fu avvicinato dall'abitante di un paese vicino. Costui non capiva perché qualcuno avesse voluto presenziare a una manifestazione così modesta; di conseguenza, si rivolse a quello straniero chiedendogli: «La sua famiglia è tedesca?». Poiché il giornalista rispose negativamente, il suo interlocutore proseguì: «Oh, quindi lei è ebreo?». Ma il reporter non era neppure ebreo. A quel punto, il residente locale, sempre più perplesso, pose un'altra domanda: «Ma allora, come ha fatto a saperlo?».

I naufragi e i disastri marittimi hanno sempre avuto un sinistro rilievo nella memoria umana. Le tragedie sul mare suscitano regolarmente una serie di emozioni e si ammantano di un fascino morboso, forse perché ci ricordano quanto sia scarso il nostro potere sugli elementi naturali. Per alcuni, i pericoli del mare pongono un freno al nostro istinto di esplorazione; per altri costituiscono un potente incentivo alla brama di scoperta e avventura. Ma, in ogni caso, la tragedia della *Cap Arcona* vanta ben pochi precedenti nella sua dimensione quasi apocalittica. Nonostante la sua epopea sia stata dimenticata, questo transatlantico tedesco è stato forse il piroscampo più affascinante che abbia mai solcato i mari.

C'è un altro motivo per cui le vicende della *Cap Arcona* rimangono enigmatiche. Alla fine della Seconda guerra mondiale, il governo britannico pose il segreto di stato a molti documenti riguardanti il piroscampo. La dicitura «Top Secret» resterà in vigore fino al 2045, cioè fino a un intero secolo dalla conclusione del conflitto. Tale circostanza ha indotto lo scomparso Benjamin Jacobs – uno dei pochi superstiti della *Cap Arcona* – a definire la tragedia del piroscampo come «il segreto dei cent'anni».

Quella che segue è una delle saghe meno conosciute del mostruoso regno del Terzo Reich, un'avventura che ebbe inizio con le ambizioni di una compagnia di navigazione tedesca.

Titoli di testa

Il Titanic tedesco

Un'idea temeraria

I tedeschi amavano le loro navi. E per una buona ragione. Tra la fine del XIX secolo e l'inizio del XX, i cantieri navali della Germania produssero alcune delle più belle imbarcazioni al mondo, fonte di vanto e orgoglio patriottico. L'industria navale del paese lavorava a pieno regime e costituiva un potente motore per lo sviluppo dell'economia. Tuttavia, questo stato di grazia venne meno con lo scoppio della Prima guerra mondiale, il 28 luglio 1914. Molti mercantili, navi da carico e piroscafi civili finirono nei cantieri di demolizione per ricavarne dei ricambi, oppure furono riconvertiti a scopi bellici. Altri furono affondati dal fuoco nemico, indipendentemente dal fatto che la bandiera esibita su di essi fosse militare o commerciale.

La completa disfatta della Germania alla fine della Prima guerra mondiale, nel 1918, gettò l'economia del paese in una depressione spaventosa. Le banconote non valevano la carta su cui erano stampate, e una grave carenza di cibo affliggeva città e paesi, da Berlino alla Baviera, dalla Foresta Nera al Baltico. E poi si piangevano le vittime del conflitto: circa sette milioni di tedeschi tra morti, feriti, dispersi e prigionieri. Come se non bastasse, nel frattempo erano intervenute le durissime clausole del trattato di Versailles, con le quali le potenze vincitrici intendevano non solo demilitarizzare e deindustrializzare le nazioni vinte, ma anche far pagare loro i danni del conflitto.

Una delle industrie maggiormente colpite dalla guerra e dagli accordi del dopoguerra fu quella dei trasporti marittimi. Durante i quattro anni del conflitto, l'attività dei costruttori navali tedeschi, e di conseguenza i loro profitti, era dipesa totalmente dalla richiesta data dallo sforzo bellico. Subito dopo il 1918, la domanda di nuovi scafi e servizi di trasporto andò letteralmente a picco, nonostante la Germania avesse perso molte navi durante la guerra. Quanto ai vascelli sopravvissuti ai combattimenti, furono requisiti dagli Alleati a titolo di riparazione. Nel 1918, le prospettive per qualsiasi compagnia di navigazione tedesca erano nerissime.

Prima della guerra, una delle società di trasporto più importanti era stata la Hamburg-South America Steamship Company, generalmente conosciuta come Hamburg-Süd (Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft). Fondata il 4 novembre 1871, la compagnia lavorava nel campo dei trasporti verso l'America del Sud, un settore che a quell'epoca era in piena espansione. Negli anni dell'anteguerra, l'Hamburg-Süd assicurava un regolare servizio mensile per l'Argentina e il Brasile.

Questa società, peraltro, non si limitava semplicemente a fare rotta verso l'emisfero meridionale. Nei decenni successivi alla sua costituzione, l'Hamburg-Süd si era imposta come l'azienda leader nell'attività di trasporto e commercio con i paesi latino-americani, coprendo le tratte per il Sud America con tre navi. Allo scoppio della Prima guerra mondiale, nel 1914, la compagnia operava con più di cinquanta scafi, per una stazza complessiva di 325.000 tonnellate, una flotta in grado di assicurare l'egemonia nelle spedizioni internazionali. Tuttavia, con l'inizio di ciò che Woodrow Wilson definì la «guerra che porrà fine a tutte le guerre», la situazione cambiò drasticamente. Dato che la Germania aveva aggredito la Francia e l'Inghilterra, la flotta

dell'Hamburg-Süd, come ritorsione, si trasformò subito in un obiettivo militare.

Una delle navi più belle della compagnia, la *Cap Trafalgar*, era stata varata il 1° marzo 1914 e pochi giorni dopo, il 10, era salpata per il suo viaggio inaugurale. Con uno scafo lungo più di 180 metri, questo lussuoso gigante di 18.710 tonnellate poteva raggiungere una velocità di 17 nodi, ed era provvisto dei ritrovati tecnologici più all'avanguardia. Ma tutto questo sarebbe passato in secondo piano allo scoppio del conflitto, il luglio di quello stesso anno.

Infatti, subito dopo la dichiarazione di guerra, il governo del Kaiser Guglielmo II e la direzione della Hamburg-Süd decisero che transatlantici quali la *Cap Trafalgar* dovessero munirsi di armi. Nel caso della *Cap Trafalgar*, tuttavia, l'armamento consistette in ben poca cosa: due cannoni di piccolo calibro e sei mitragliatrici. Nel tentativo di rafforzare la propria sicurezza in mare aperto, il transatlantico riverniciò uno dei suoi fumaioli con gli stessi colori di quelli britannici. Ma questo trucco, di lì a poco, si sarebbe dimostrato inutile.

Nel settembre del 1914, mentre stava navigando a poche centinaia di miglia dalla costa brasiliana, la *Cap Trafalgar* fu intercettata dal piroscafo britannico *Carmania*. Come molti altri mercantili e navi passeggeri, la *Carmania* era stata riconvertita a fini militari e ora dava la caccia agli scafi nemici di tonnellaggio inferiore. Lontana da casa e disperatamente bisognosa di rifornimento, la *Cap Trafalgar* si diresse verso l'isola di Trindade (in portoghese, Trinità), appartenente a un piccolo arcipelago vulcanico al largo del Brasile. Questo gruppo di isole, infatti, veniva segretamente usato dai tedeschi come base di rifornimento in caso di emergenza. Il mattino del 14 settembre, intorno alle nove e mezzo circa, la *Carmania* avvistò il fumo dello scafo nemico e si gettò

al suo inseguimento, riuscendo a fraporsi tra la *Cap Trafalgar* e l'approdo di Trindade.

La nave corsara britannica, a differenza di quella tedesca, disponeva di armamento pesante. Così, il comandante della *Cap Trafalgar* rifiutò di ingaggiare battaglia e cercò di fuggire in acque più profonde, dando l'ordine di «avanti tutta», nel tentativo di superare in velocità il piroscafo inglese. Per un po', questo espediente parve funzionare.

La *Carmania*, tuttavia, non abbandonò la caccia e riuscì ad accorciare le distanze. A quel punto si scatenò uno scontro a fuoco che si protrasse per novanta minuti, con le due navi intente a scambiarsi ripetuti colpi di cannone e raffiche di mitragliatrice. La *Carmania* fu la prima ad aprire il fuoco, ma le sue bordate risultarono troppo corte. La *Cap Trafalgar* rispose all'attacco e i suoi tiri raggiunsero il bersaglio. I colpi del vascello tedesco si abbattono sul piroscafo inglese, distruggendo alcune sezioni dei ponti. Nonostante fosse meno armata, all'inizio la *Cap Trafalgar* sembrò avere il sopravvento.

Entrambe le navi continuarono a bersagliarsi, mentre la loro distanza si riduceva a poche decine di metri. La *Carmania* incassò una settantina di proiettili d'artiglieria. Malgrado il fuoco delle mitragliatrici tenesse sotto scacco l'equipaggio, il piroscafo inglese riuscì a centrare la *Cap Trafalgar* con un tiro ben diretto. Il transatlantico tedesco fu colpito sotto la linea di galleggiamento e lo scafo cominciò a imbarcare acqua. Quando divenne chiaro che la nave era condannata, il comandante fece calare in mare le scialuppe e ordinò l'evacuazione dello scafo. Presto la *Cap Trafalgar* si inclinò di lato e affondò. Fu il primo transatlantico armato della guerra a venire distrutto da un altro transatlantico armato.

L'equipaggio ebbe fortuna. La nave tedesca *Kronprinz Wilhelm*,

che si trovava nelle vicinanze, poté raccogliere la chiamata di soccorso della *Cap Trafalgar*. Dopo aver salvato i marinai a bordo delle scialuppe, la *Wilhelm* si allontanò rapidamente dal teatro della battaglia. Il suo comandante scelse di non perdere tempo, consapevole che la nave sarebbe stata vulnerabile a un attacco della *Carmania* o di altre unità inglesi presenti in zona. Ma le preoccupazioni del capitano tedesco si rivelarono infondate. La *Carmania*, sebbene galleggiasse ancora, era stata gravemente danneggiata e non sarebbe stata in grado di ingaggiare un secondo scontro a fuoco.

Quanto alle perdite, la *Cap Trafalgar* accusò qualche dozzina di morti, mentre la *Carmania* ebbe nove marinai uccisi. L'affondamento del piroscafo tedesco fu la prima di una lunga serie di rovesci che si abbattono durante la guerra tanto sulla Marina del Kaiser quanto sull'Hamburg-Süd. Infatti, in quei quattro anni la compagnia avrebbe perso la sua intera e magnifica flotta, sia per la requisizione degli scafi da parte delle autorità militari, sia per gli attacchi delle navi nemiche. Sembrava improbabile che l'Hamburg-Süd – l'azienda leader del trasporto marittimo – potesse sopravvivere al conflitto.

Consapevoli delle fosche prospettive del dopoguerra, nel 1920 i dirigenti della compagnia si incontrarono per discuterne il destino. Quel che emerse dall'incontro fu a dir poco temerario, se non completamente irrealistico. Piuttosto che cessare o ridurre drasticamente l'attività, i responsabili dell'azienda decisero di varare un ambizioso piano di rilancio produttivo.

Considerata la debolezza dell'economia tedesca e la domanda quasi inesistente di nuovi vascelli, all'inizio la compagnia fece affidamento solo su tre piccole golette. Per integrare la sua modestissima flotta, l'Hamburg-Süd decise di noleggiare navi da altre compagnie, così da poter continuare il servizio per i propri clien-

ti. Fu proprio questa strategia che garantì la sopravvivenza della società in quegli anni difficili. L'Hamburg-Süd rimase una delle poche aziende di trasporto marittimo ancora attive.

Così, la compagnia si ingegnò non solo a tenersi a galla, ma anche a guadagnarsi la fiducia degli imprenditori del dopoguerra, risoluti a recuperare gli scambi commerciali perduti nel corso del conflitto. Aggressiva e ben diretta, l'Hamburg-Süd, assieme a poche altre aziende di grandi dimensioni, riuscì incredibilmente a prosperare nella desolata Germania degli anni Venti.¹

Nonostante la concorrenza della Norddeutscher Lloyd Company, che operava nell'Atlantico del Nord, la società continuò a ingrandirsi, ponendosi all'avanguardia della ripresa economica tedesca. Già nel 1920, arrivò addirittura a varare un nuovo piroscafo transoceanico da 5.745 tonnellate, l'*Argentina*, in grado di raggiungere i 10 nodi di velocità. E nel 1926, la compagnia aveva realizzato l'impossibile, superando il giro d'affari e i lauti profitti dell'anteguerra.

Fu più o meno in quel periodo che i dirigenti dell'Hamburg-Süd, ispirandosi al leggendario *Titanic*, promossero l'idea di costruire un piroscafo di dimensioni colossali. Questo transatlantico avrebbe rappresentato la nave ammiraglia della società e la gemma dell'industria navale tedesca.

Per produrre un'imbarcazione così gigantesca e tecnologica-

1. Due decenni e mezzo più tardi, la compagnia sopravvisse alla Seconda guerra mondiale. Negli anni Cinquanta, si riorganizzò e ampliò la sua offerta di servizi, fino a comprendere, accanto al tradizionale trasporto passeggeri, anche quello di container e carichi refrigerati. In tempi ancora più recenti, l'Hamburg-Süd ha acquisito molte altre linee di navigazione, estendendo le sue rotte all'America del Nord, al Mediterraneo e al Pacifico del Sud. Oggi la compagnia continua a svilupparsi sotto l'egida del gruppo Oetker, una grande impresa di spedizione, e opera ancora al di fuori della Germania.

mente sofisticata, l'Hamburg-Süd si rivolse alla Blohm + Voss, un'azienda cantieristica di Amburgo di altissimo livello, tra le più vecchie e rispettate della Germania. Fu una saggia decisione.

Fondata il 5 aprile 1877 da Hermann Blohm ed Ernst Voss, la società aveva il suo principale cantiere navale sull'isola di Kuhwerder, nei pressi di Amburgo. Famosa per la professionalità delle maestranze e l'attenzione ai dettagli tecnici, la Blohm + Voss aveva persino analizzato in ogni particolare il naufragio del *Titanic*, così da far tesoro degli errori del passato e progettare navi più sicure. Ad esempio, quando il 3 aprile 1913, a solo un anno di distanza dalla tragedia del *Titanic*, aveva varato l'imponente *Fatherland* – 34.500 tonnellate di stazza –, si era assicurata che il piroscafo fosse provvisto di ottantaquattro scialuppe di salvataggio. Il *Titanic* ne aveva avute solo venti.

Nonostante i danni provocati dalla Prima guerra mondiale, negli anni Venti i cantieri di Kuhwerder disponevano di tre enormi bacini di carenaggio. Due di questi erano in grado di assemblare scafi lunghi più di novanta metri. La Blohm + Voss era un'industria di tale successo, che nel secondo decennio del Novecento arrivò a impiegare ben sedicimila lavoratori, mentre avrebbe costruito negli anni successivi alcune delle navi più leggendarie della Marina tedesca, come la *Bismarck* e i temuti U-boot, l'incubo degli Alleati durante la Seconda guerra mondiale. Inoltre, dai cantieri della Blohm + Voss sarebbero usciti anche il transatlantico RMS *Majestic*, destinato per qualche tempo a detenere il primato di piroscafo più grande del mondo – la sua compagnia armatrice era la White Star Line, ex proprietaria del *Titanic* –, e la MV *Wilhelm Gustloff*, una nave che nel gennaio del 1945 sarebbe stata affondata da un sommergibile russo, col terribile bilancio di ben novemila morti. In assoluto, il peggior disastro marittimo della storia.

Lo «yacht di Stato» del Terzo Reich, il *Grille*, varato nel 1935 e messo a disposizione di Hitler, fu un altro prodotto della Blohm + Voss, come pure i battelli del programma «Forza attraverso la gioia» («Kraft durch Freude», Kdf), un'iniziativa propagandistica del partito nazista che offriva crociere ai lavoratori tedeschi. Negli anni Trenta, l'organizzazione «Forza attraverso la gioia» divenne addirittura il più grande operatore turistico del mondo. Anche se la Blohm + Voss sopravvisse a entrambi i conflitti mondiali, lo stesso non poté dirsi della sua immagine, fortemente appannata dalla collaborazione col nazismo. Nel 1944-45, l'azienda istituì un campo di lavoro e utilizzò i suoi prigionieri nel cantiere navale di Steinwerder, nei pressi di Amburgo. Il campo della Blohm + Voss era una «filiale» dell'infame campo di concentramento di Neuengamme, che avrà poi un ruolo di primo piano nelle vicende della *Cap Arcona*.

La Blohm + Voss, come detto, non fu distrutta dalla guerra e dalla sua collaborazione col regime hitleriano. Dopo il 1945, continuò a costruire transatlantici giganteschi, yacht e aeroplani. Ma nessuno dei suoi prodotti eguagliò mai la fama della *Cap Arcona*.²

2. Ancora oggi la Blohm + Voss costruisce navi da guerra per la Marina tedesca, e accetta commesse nautiche da tutto il mondo. Accanto alle sue attività tradizionali, si è imposta anche come produttrice di attrezzature per la perforazione petrolifera. Malgrado la diversificazione dei suoi interessi, la Blohm + Voss resta anzitutto una società navale di altissimo livello. Molti degli yacht più grandi e lussuosi del mondo escono dai suoi cantieri.