

Francesco Lamendola

La caccia alla corazzata « Bismarck », drammatico episodio della seconda guerra mondiale

(seconda parte)

Il mattino del 24 maggio avviene lo scontro: oltre ai due incrociatori *Norfolk* e *Suffolk*, muovono contro la squadra tedesca la corazzata *Prince of Wales* e il possente incrociatore da battaglia *Hood*. Il combattimento viene iniziato, alle 5,49, dall'*Hood*, che apre il fuoco sul *Prinz Eugen*, scambiandolo per la *Bismarck*; alle 5,52, compreso l'errore, l'*Hood* sposta il tiro sulla *Bismarck*, l'avversario principale. La distanza fra le due formazioni è di sole 24 miglia.

Le due navi tedesche fanno fuoco a loro volta sull'*Hood*, e il *Prinz Eugen* centra il bersaglio; poi quest'ultimo sposta il tiro sulla *Prince of Wales* che, colpita più volte, decide di sottrarsi, allontanandosi a tutta forza.

Il dramma dell'*Hood* si consuma in soli venti minuti. La nave britannica trasportava un quantitativo di nuove munizioni contraeree appena collaudate dalla Marina; e, non essendovi spazio sufficiente nelle stive, questo pericoloso materiale era stato imballato in cassoni che, in caso di combattimento, si sarebbero trovati esposti al fuoco nemico. Ora, da una distanza di 17.500 metri, la quinta salva sparata dalla *Bismarck* colpisce il bersaglio, con un forte angolo di caduta. Un proiettile sfonda il ponte, privo di una corazzatura adeguata, penetra nella santabarbara e per l'incrociatore britannico è la fine: spezzandosi in due tronconi, affonda in pochissimi minuti. Su un equipaggio di 95 ufficiali e 1.324 marinai, solo un guardiamarina e due marinai vengono tratti in salvo. Sono esattamente le 5,58 minuti.

Così ha rievocato questo drammatico episodio Cajus Bekker nella sua *Storia della Marina del Terzo Reich, 1939-45* (titolo originale: *Verdammte See. Ein Kriegstagebuch der deutschen Marine*, 1971; traduzione italiana di Giorgio Cuzzelli, Longanesi & C. Editori, Milano, 1977, vol. 1, pp. 212-15):

Le navi tedesche vengono avvistate alle 05,35 del mattino del 24 maggio. La formazione inglese punta su di esse ad angolo acuto, evidentemente nell'intento di ridurre rapidamente la distanza. Ciò comporta per la Hood, che si trova in testa, e per la Prince of Wales lo svantaggio di poter far entrare in azione solo le torri A e B di prua quando queste alle 0.53 aprono il fuoco.

Ma gli inglesi commettono un altro errore che avrà conseguenze ancora più gravi. Alle 0,59 l'ammiraglio Holland alza il segnale: «Concentrate il fuoco sulla nave di testa!». Sulla plancia della Prince of Wales, tuttavia, l'ordine provoca una certa confusione. Gli ufficiali si accorgono che in testa alla colonna tedesca non marcia già la Bismarck bensì il meno importante incrociatore. Effettivamente, l'ammiraglio Lütjens ha dato ordine la sera prima di «cambiare i numeri», perché il radar di prua della Bismarck, collegato alla telemetria è andato in avaria in seguito agli scossoni delle bordate sparate dai grossi calibri sulla sagoma del Norfolk intravista

nella nebbia. Da allora, la Bismarck segue il Prinz Eugen, un fatto che sfugge in un primo tempo alla plancia della Hood.

Sulla Prince of Wales, i cannoni sono già puntati sulla nave giusta, cioè sulla Bismarck. Il comandante, capitano di vascello Johan Catteral Leach, ordina che i pezzi rimangano puntati su quella unità nonostante il segnale sbagliato della Hood.

Ore 0,52. Un minuto prima di aprire il fuoco, l'ammiraglio Holland si accorge dell'errore commesso ed ordina: «Cambio bersaglio a dritta!».

Ma le artiglierie di grosso calibro dell'ammiraglia, della sua nave, aprono ugualmente il fuoco sul Prinz Eugen!

Nel tempo di pochi minuti, gli inglesi commettono il secondo grave errore. Non solo non possono sparando bordate perché si stanno avvicinando ai tedeschi di prua, ma il fuoco dei pezzi viene disperso invece di essere concentrato sull'avversario più importante.

Le vampate dei grossi calibri inglesi e le altissime colonne d'acqua prodotte dall'impatto dei proiettili fanno capire ai tedeschi al di là di ogni dubbio che si trovano alle prese con due grandi navi da battaglia. Finalmente, alle 0,55, l'ammiraglio Lütjens consente di aprire il fuoco. La Bismarck e il Prinz Eugen concentrano il fuoco sulla Hood.

Ore 0,56. I primi proiettili da 203 millimetri colpiscono la nave inglese. Dal centro della Hood si alzano fiamme rosso-arancione.

Ore 0,59. L'ammiraglio Holland accosta per fare entrare in azione tutti i pezzi. I due colossi d'acciaio vomitanti ferro e fuoco distano ormai solo quindici chilometri l'uno dall'altro.

La Hood ha appena ultimato l'accostata quando un'intera salva della Bismarck copre l'incrociatore da battaglia inglese. Tutti coloro che assistono allo spettacolo trattengono il fiato. Tra il fumaiolo posteriore e l'albero della Hood erompe una ripida colonna di fuoco rovente. La fiammeggiante nube provocata dall'esplosione raggiunge varie centinaia di metri di altezza. Dopo pochi secondi, tutta la parte poppiera della nave è un blocco incandescente. Una grande massa oscura, probabilmente una delle torri di poppa, viene scagliata in aria dove descrive un grande semicerchio per cadere poi in mare.

Dal suo posto di comando sul Prinz Eugen, il capitano di vascello Helmuth Brinkmann esclama:

«A tutti: l'avversario di testa sta saltando in aria!».

Il capitano di vascello Leach, comandante della Prince of Wales, si accorge con raccapriccio che la poppa della Hood giace sul mare con le ordinate aperte come uno scheletro incandescente. Dopo essere stata colpita in pieno da un proiettile da 380 millimetri, la santabarbara di poppa, che conteneva centododici tonnellate di esplosivo, è saltata in aria!

La Prince of Wales corre il pericolo di una collisione con il relitto della nave ammiraglia. Le prime parole che Leach riesce a spicciare ordinano alla nave di allontanarsi...

Ore 6,01. La Hood affonda. Con il comandante in capo, ammiraglio Holland. Con il suo comandante, capitano di vascello R. Kerr. E con millequattrocentosedici tra ufficiali, sottufficiali e comuni. Solo tre uomini sopravvivono alla catastrofe.

Nello stesso momento, le navi tedesche prendono di mira la seconda nave da battaglia inglese che credono la King George V perché la Prince of Wales, similmente alla tedesca Tirpitz, a detta di tutti non dovrebbe essere ancora operativa. Eppure, gli inglesi l'hanno mandata a combattere... con molti meccanici civili ancora a bordo. Le pesanti torri di prua e di poppa, provviste ognuna di quattro pezzi, danno grattacapi. In ogni torr, solo due delle quattro bocche da fuoco da 356 millimetri possono sparare contemporaneamente. E già dopo il primo colpo sparati contro la Bismarck, una delle bocche da fuoco di prua è in avaria.

Ore 6,032. La Prince of Wales è esposta al fuoco concentrato ed accelerato delle artiglierie tedesche che sparano bene.. la distanza è di quattordici chilometri. Il primo proiettile da 380 millimetri colpisce la nave da battaglia inglese all'altezza della grata usata per sollevare l'aereo di bordo. Le schegge della granata sfiorano l'aereo che con il serbatoio di benzina ricolmo si trova sulla catapulta, pronto al lancio. Dato il pericolo di un incendio, l'apparecchio dev'essere catapultato immediatamente. Pochi secondi più tardi, l'aereo, un Walrus, si schianta nel mare.

Ore 6,03. Un proiettile colpisce in pieno la plancia della Prince of Wales. La granata perfora la corazza di protezione ed esplose all'interno. Gli ufficiali e i marinai, l'intero stato maggiore della nave, vengono scaraventati a terra e per la maggior parte uccisi dalle schegge. Quando il capitano di vascello Leach, dopo aver perso per un attimo i sensi, si rialza tutto frastornato, l'unico uomo rimasto vivo in plancia oltre a lui è il suo capo segnalatore. Tutt'intorno regnano la morte e la distruzione. La nave è stata colpita da altri proiettili di grosso calibro. Solo qualche pezzo isolato della Prince of Wales continua ancora a sparare...

Impressionato da ciò che è accaduto, il comandante Leach dà l'ordine di accostare in fuori e di sganciarsi. Spera di sottrarre la nave alla vista dell'avversario strapotente con una fumata artificiale. Solo due bocche da fuoco delle quattro della torre di poppa sono ancora in grado di sparare. Tutte le altre sono in avaria. Per fortuna, la distanza aumenta. Poi, gli inglesi si guardano in faccia. Non credono ai loro occhi...

I tedeschi rinunciano all'inseguimento! Continuano a procedere sulla rotta di prima alla stessa velocità invece di tentare di distruggere anche la seconda nave da battaglia veramente mal ridotta. «Potrebbero liquidarci - dice il direttore di tiro al capitano di vascello Leach - invece se la squagliano...».

Vacci a capire qualcosa.

In base alle deposizioni rese dai superstiti della Bismarck, il comandante, capitano di vascello Ernest Lindemann, avrebbe chiesto insistentemente al comandante in capo della flotta di inseguire l'avversario e di continuare il combattimento. Lindemann è un artigliere. L'incredibile successo riportato con l'affondamento dello Hood lo entusiasma. Oggi, la sua nave è capace di tutto.

Ma l'ammiraglio Lütjens respinge la proposta. Il perché non lo sa dire nessuno, ormai, con certezza. Tre giorni più tardi, tutti gli ufficiali che possono aver partecipato a questa discussione colano a picco con la Bismarck. Nel frattempo, Lütjens non ha comunicato nulla sui motivi che lo hanno indotto a prendere questa decisione in alcuno dei numerosi e lunghi marconigrammi da lui spediti. Anche il tentativo di far salvare da un sommergibile il suo diario di guerra, suggerito dal comandante in capo della flotta, fallisce.

Resta così solo la supposizione che Lütjens abbia deciso di non inseguire la malconcia Prince of Wales, che stava rompendo il contatto, solo per seguire alla lettera le direttive di Raeder.

Il compito principale della flotta è la lotta contro le vie di rifornimento sugli oceani, non l'affondamento di navi da battaglia!

La situazione ha subito un radicale cambiamento da un giorno all'altro. La penetrazione alla chetichella nell'Atlantico non è riuscita. Il combattimento imposto ai tedeschi dagli inglesi all'attacco si è concluso in breve tempo e con punte altamente drammatiche con un successo per la marina del Reich. Non solo: esiste la possibilità di coronarlo con un'altra vittoria.

Ma tutto ciò non è sufficiente per scardinare l'ordine d'operazione emanato dal comando operazioni navali. Lütjens, questa roccia di bronzo», soggiace all'incantesimo dell'ordine. Il comandante in capo della flotta è talmente ossessionato dal sogno strategico del Comando operazioni navali da non essere più capace di rendersi conto del vero compito, quello di sfruttare con acume tattico la situazione in atto per trarne i maggiori vantaggi possibili. La tragedia di Lütjens consiste nell'insanabile contraddizione tra la sua personale valutazione della situazione e l'obbedienza all'ordine ricevuto. L'ammiraglio è fermamente convinto che dovrà sacrificarsi «prima o poi». E quando ciò dovrà accadere, lo farà ubbidendo agli ordini ricevuti, senza sgarrare di un ette.

Ci sono, tuttavia, due altri importanti elementi che vanno tenuti presenti per spiegarsi il contegno del comandante tedesco subito dopo l'affondamento dello Hood e il mancato inseguimento della Prince of Wales.

Il primo è che la Bismarck, nel corso del combattimento, aveva incassato tre colpi, uno dei quali aveva perforato due serbatoi di nafta a prua. La perdita di nafta, in sé, non era grave; ma dietro i serbatoi colpiti ve n'erano altri, con ben 1.000 tonnellate di combustibile, i quali - ora - non erano

più accessibili. Ciò significava che la corazzata tedesca si trovava già a dover fare i conti con una preoccupante scarsità di combustibile.

Il secondo elemento da tener presente è che Lütjens, la sera del 24 maggio, aveva deciso di proseguire da solo, ordinando al *Prinz Eugen* di allontanarsi e di proseguire in modo autonomo la sua crociera, sempre puntando ad attaccare il traffico mercantile alleato. Quanto alla *Bismarck*, egli in un primo tempo aveva pensato di trascinare i propri inseguitori verso una formazione di *U-Boot* verso le coste francesi; poi, avendo subito, verso la mezzanotte, l'attacco di nove aerosiluranti *Swordfish* decollati dalla *Victorious*, uno dei quali riuscì a piazzare un siluro al centro della corazzata nemica.

Pur non avendo provocato danni apprezzabili, sembra che questo episodio abbia turbato non poco Lütjens, inducendolo a modificare di nuovo i suoi piani. Riununciando alla trappola con i sommergibili, egli volse decisamente la prua a sud-est, facendo rotta verso St. Nazaire. Non sperava più, ormai, di scrollarsi di dosso i suoi inseguitori (che, invece, avevano lasciato filar via il *Prinz Eugen*) ed era in ansia per la scarsità di nafta. Non sapeva che, l'indomani, gli Inglesi avrebbero perso il contatto radar.

Un errore forse decisivo, tuttavia, viene commesso da Lütjens allorché questi invia a Berlino, ripetutamente, un lungo marconigramma, che permette alla muta degli inseguitori di localizzarne di nuovo la posizione e di apprendere che la *Bismarck* ha cambiato rotta, dirigendosi verso il Golfo di Biscaglia.

I tre giorni successivi alla battaglia in cui lo *Hood*, una delle navi da guerra più potenti della *Royal Navy*, è stato letteralmente polverizzato in soli venti minuti, sono fra i più drammatici dell'intera storia del secondo conflitto mondiale sui mari.

L'opinione pubblica inglese è rimasta scioccata dalla notizia; l'ammiraglio Tovey si affretta a serrare le distanze con tutte le navi disponibili; Churchill, da parte sua, flemmatico e cinico come sempre, commenta lapidariamente: «Abbiamo perduto lo *Hood*, ma ormai teniamo in pugno la *Bismarck*: è soltanto questione di ore».

Ciononostante, per un momento, l'Ammiragliato britannico cade in preda al panico quando sembra che tutte le sue unità abbiano perso il contatto con la squadra di Lütjens. Fin dalle tre del mattino del 25 maggio - il giorno dopo, infatti, il *Suffolk* non «vede» più la sagoma delle navi nemiche sul proprio schermo radar.

Soltanto il mattino successivo, alle 10,30 del 26 maggio, il sottotenente pilota inglese Briggs, a bordo del suo idrovolante *Catalina* del comando costiero dell'Irlanda settentrionale, avvista la *Bismarck* e ne dà comunicazione ai suoi superiori.

Dalla portaerei *Ark Royal*, che si sta avvicinando a tutto vapore da sud-est, decollano, alle 14,50, quindici aerosiluranti che avvistano, invece della *Bismarck*, l'incrociatore *Sheffield*, scambiandolo per la corazzata tedesca e attaccandolo. Per fortuna degli Inglesi, nessuno dei siluri sganciati dallo stormo va a segno.

In serata, alle 19,00, armati di nuovi siluri, gli apparecchi britannici si levano in volo per la seconda volta e, finalmente, inquadrano l'obiettivo giusto. Un solo siluro colpisce la *Bismarck* al centro e il timone ne risulta danneggiato. A partire da quel momento il destino del gigante del mare, impossibilitato a tenere la rotta, è irrimediabilmente segnato.

Alle 23,42 i cacciatorpediniere *Sikh*, *Zulu*, *Maori*, *Coosak* e *Piorun* hanno già circondato la *Bismarck* e iniziano il lancio di siluri. Ha così inizio l'ultima battaglia della corazzata tedesca, che si concluderà, alle 10, 40 del mattino successivo, 27 maggio, compreso l'ammiraglio Lütjens; i superstiti saranno appena 115.

Ma, per finire il colosso, la Marina britannica ha dovuto mobilitare circa metà della sua forza complessiva e ha fatto in modo di intercettare tutte le possibili vie di fuga del nemico. In Gran Bretagna, per opera di Churchill, questa fase finale delle operazioni contro la *Bismarck* è stata vissuta, e presentata al pubblico, come una sorta di «punizione» o di «vendetta» per l'affondamento della *Hood*.

Per la prima volta dai tempi di Coronel e della tragica fine dell'ammiraglio Cradock ad opera della squadra di von Spee, nel novembre del 1914, l'indiscussa supremazia britannica sugli oceani era stata messa in discussione. La reazione della *Home Fleet*, pertanto, va interpretata non solo come una risposta *militare* alla distruzione di un potente incrociatore da battaglia, ma anche come una risposta *politica e propagandistica* al guanto di sfida che la corazzata tedesca aveva osato lanciare alla assoluta supremazia britannica sui mari del mondo. La distruzione dello *Hood*, infatti, era stata vissuta come una specie di assassinio e la *Bismarck*, da quel momento, era stata descritta come uno spietato *killer* dei mari, non come un avversario audace e valoroso.

Le ultime fasi della crociera e della drammatica fine della nave germanica sono state così raccontate da Ludovic Kennedy nel suo celebre libro *Caccia alla «Bismarck»* (titolo originale: *Pursuit*, 1974; traduzione italiana di Franco Lenzi, Arnoldo Mondadori Editore, Milano, 1977, 1978, pp. 226-31):

La Bismarck costituiva una minaccia che doveva essere eliminata,[gli Inglesi] lo sapevano, una creatura che avrebbe tagliato le arterie che tenevano in vita il loro paese. E perfino vederla adesso, circondata da nemici da ogni parte, soverchiata dal numero e dalla potenza di fuoco, non era un bello spettacolo. Dopotutto era una nave, forse la più elegante che avessero mai visto, e le navi erano il loro mezzo di sussistenza e la ragione della loro vita. Mentre osservavano i proiettili delle corazzate e degli incrociatori che la devastavano, pensavano al suo equipaggio, marinai come loro. «Non riuscivamo a capire cosa potesse accadere all'interno di quella nave,» disse George Whalley, «i suoi cannoni fracassati, la nave piena di fiamme, la sua gente colpita; certamente tutti gli uomini si comportano allo stesso modo quando sono feriti».

I due cacciatorpediniere rimasero sul posto fin quasi alla fine, nella speranza che Tovey ordinasse loro di andare all'attacco e lanciare i siluri, tremendamente delusi quando questi non lo fece (un ufficiale del Tartar che possedeva forse l'unica macchina da presa di tutta la flotta covava la speranza di filmare la Bismarck da vicino). Ma la situazione della nafta era grave, erano già rimasti un zona più a lungo di quello che pensavano. Le bandiere salirono sul pennone del Tartar ed entrambe le navi virarono di bordo e si misero in rotta a 15 nodi per Londonderry.

Ora la Rodney si trovava a sole 4 miglia dal nemico e in avvicinamento, e così la Bismarck diresse nuovamente il fuoco su di lei. In un locale prodiero della Rodney, molto in basso, più di 6 metri sotto la linea di galleggiamento, il capo Pollard e i suoi uomini stavano ricaricando i tubi lanciasiluri della nave. Avevano lanciato sei siluri durante la corsa verso sud, tutti senza successo, e ora si stavano preparando a lanciarne ancora. Come nelle altre parti della nave, anche questo locale aveva subito molti danni per lo spostamento d'aria provocato dai suoi stessi cannoni, il sistema di illuminazione principale era andato fuori uso e l'acqua fluiva da una tubatura spaccata; stavano lavorando con tre fioche luci d'emergenza e con un paio di torce elettriche. Sotto al linea di galleggiamento l'esplosione dei proiettili della Bismarck veniva enormemente accresciuta ed essi sapevano che, se il ponte sopra le loro teste fosse stato colpito e il portello di accesso al locale deformato, ci sarebbero state poche probabilità di riuscire a mettersi in salvo. Improvvisamente le loro orecchie furono assordate da un rumore simile al rombo di un tuono: sembrò che la camera di lancio si sollevasse e ricadesse. Un proiettile della Bismarck era caduto nelle immediate vicinanze del mascone di dritta, aveva bloccato il cappello del tubo lanciasiluri di dritta, rendendolo inservibile.

Questo fu il colpo più vicino messo a segno dalla Bismarck, poi il suo tiro cominciò a diminuire rapidamente. Non più disturbate dai gas o dal fumo della cordite, le corazzate britanniche accorciavano le distanze e le rovesciarono addosso salva su salva: anche il Norfolk stava mantenendo un fuoco regolare da levante, mentre a sud-ovest il Dorsetshire, che in precedenza aveva cessato il fuoco per la confusione provocata dalle innumerevoli colonne d'acqua sollevate dai colpi in arrivo, lo riprese anch'esso. Osservando il nemico da vicino, era ora possibile vedere qualcosa dei danni provocati. L'impianto idraulico che serviva la torre A doveva essere stato distrutto, i suoi due pezzi da 380 erano rimasti alla massima depressione, «piegati - disse qualcuno

- come fiori appassiti». La parte posteriore della torre B era stata scaraventata fori bordo e uno dei suoi cannoni, simile a un dito gigantesco, era puntato scompostamente come quello di un ubriaco verso il cielo. Nella torre poppiera una canna era esplosa, lasciando un troncone che ricordava una canna sbucciata. La centrale di tiro principale era in pezzi e metà dell'albero prodiero era caduta fuori bordo. All'interno dello scafo le fiamme guizzavano in una mezza dozzina di posti, il tiro dei pochi pezzi in azione era sempre più impreciso e intermittente.

Ora riusciva a malapena a spostarsi lentamente sull'acqua per evitare i sommergibili che, come l'Ammiragliato aveva garantito, si stavano radunando. Dalrymple-Hamilton si trovò costretto a zigzagare davanti alla prua, sparando bordate alternativamente da sinistra e da dritta. La distanza era inferiore alle 4 miglia e in ulteriore diminuzione, così che il capitano Teek, capo della torre X equipaggiata dai Royal Marines, vide che la culatta del suo cannone, che aveva cominciato l'azione molto bassa, quasi vicina alla coperta, era ora salita fino al cielo della torre. A un certo punto i cannoni più prodieri erano così brandeggiati verso poppa che lo spostamento d'aria portò via l'elmetto dalla testa del capitano Coppinger scagliandolo addosso a un segnalatore e fece volar via il suo taccuino (che in seguito fu ritrovato in coperta a poppa). Alla distanza di 3 miglia e mezzo la Rodney lanciò altri due siluri con il tubo di sinistra intatto, ma nessuno andò a segno. E ancora, poiché sulla Bismarck c'era vita e la bandiera sventolava, i grossi proiettili continuarono a venire scagliati dentro di lei. «Non posso dire che questa parte della faccenda mi abbia fatto molto piacere - disse Dalrymple-Hamilton - ma non vedo cosa altro avrei potuto fare».

Intanto la King George V stava subendo gli stessi «disturbi della dentizione» che avevano così colpito la Prince of Wales nel canale di Danimarca. Uno dopo l'altro i pezzi del suo calibro principale rivelarono difetti, finché a un certo punto la loro efficienza scese al 20%. Sul momento la gente era troppo impegnata a ripararli per pensarci, ma in seguito provarono un brivido di paura pensando a cosa sarebbe potuto accadere se avessero incontrato la Bismarck da soli. Fortunatamente ora poteva entrare in azione anche l'armamento secondario e ben preso piazzò salve a cavallo. A Tovey sembrava incredibile che una nave potesse subire una punizione del genere ed essere ancora a galla. Era anche preoccupato per la mancanza di nafta e calcolava quanto a lungo sarebbe ancora potuto rimanere sul posto. «Qualcuno mi porti le mie freccette!» disse esasperato. «Vediamo un po' se riusciamo ad affondarla con quelle!».

Alle 10 la Bismarck non era che un relitto ridotto a mal partito e in fiamme, le artiglierie contorte o ridotte al silenzio, piena di enormi squarci nelle fiancate e sulle sovrastrutture attraverso i quali ardevano e guizzavano le fiamme, fumo grigio che scaturiva da un centinaio di spaccature e fessure e che veniva portato via dal vento, molto sbandata a sinistra; ma al trinchetto l'insegna del suo ammiraglio e all'albero maestro la bandiera navale germanica sventolavano ancora orgogliosamente. Dalle navi britanniche la guardavano con sgomento e ammirazione, sgomento perché una nave così bella era stata ridotta in quelle condizioni, ammirazione per il suo equipaggio che aveva combattuto così valorosamente fino alla fine. «Prego Iddio di non dover mai sapere» disse Guernsey, facendo eco a George Whaley «cosa facevano quei proiettili quando esplodevano all'interno dello scafo». Era un pensiero condiviso quel giorno da molti marinai, un pensiero manifestato raramente dagli aviatori che riducono in cenere le città o dai soldati a proposito di quelli che uccidono dentro i cari armati.

Mentre guardavano, la nave inanimata prese vita - il nemico nel suo aspetto umano, un piccolo rivoletto di figure che correva verso poppa lungo la coperta della Bismarck, scavalcava la battagliola e si gettava in mare, incapace di resistere più a lungo nell'inferno di bordo, preferendo, come le talpe artiche, la morte nel mare freddo e benevolo. E subito dopo le navi britanniche cessarono il fuoco, perché la Bismarck non minacciava più nessuno e la sua esistenza era quasi alla fine.

L'ammiraglio Somerville, appena oltre l'orizzonte meridionale, con Ark Royal, Sheffield e Renown (i cui equipaggi erano desolati per non aver potuto partecipare alla battaglia), era stato in ascolto del rombo delle artiglierie durante l'ultima ora. Alle 9,30 l'Ark Royal aveva fatto decollare dodici Swordfish per lanciare un ultimo attacco silurante contro il nemico, ma gli aerei arrivarono

quando la battaglia era al culmine e se ne tennero bene alla larga. Ora il cannoneggiamento era finito. Somerville era ansioso di avere notizie, inviò un messaggio a Tovey per chiedere se aveva spacciato il nemico. La risposta fu sorprendente: la Bismarck era ancora a galla Tovey non era riuscito ad affondarla con il fuoco dell'artiglieria, anzi era in procinto di interrompere l'azione per la scarsità di nafta e rientrare in patria.

In realtà, per Tovey non c'era nient'altro da fare. Che la Bismarck affondasse subito o più tardi era indifferente: ormai era certo che non sarebbe più rientrata in porto. Si era già trattenuto dieci ore in più di quello che, secondo i suoi calcoli, gli sarebbe stato permesso dalla nafta che aveva e gli U-Boote sarebbero presto arrivati sulla scena, se non c'erano già. Segnalò alla Rodney di prendere posizione di poppa e diede ordine a Patterson di condurre in patria la nave ammiraglia. Mentre si allontanava fece un segnale a tutte le navi riunite: «Tutte le navi in possesso di siluri si avvicinino alla Bismarck e la silurino».

Il Tartar e il Mashona erano già in rotta verso casa, le navi di Vian avevano già lanciato tutti i loro siluri, come avevano fatto il Norfolk e la Rodney (lanciando i suoi ultimi due al termine dell'azione aveva rivendicato un colpo a segno, cosa che, se vera, sarebbe stato l'unico caso nella storia di una corazzata che ne silura un'altra). Solo una nave, il Dorsetshire, aveva ancora siluri e quando il messaggio di Tovey la raggiunse il comandante Martin lo aveva già prevenuto. Avvicinatosi fino a un miglio e mezzo dal traverso di dritta della Bismarck, lanciò due siluri che colpirono entrambi. Quindi le girò intorno portandosi dall'altra parte e, a poco più di un miglio, ne lanciò un altro che andò a segno.

E ora, lontano, sulla King George V a mezza strada verso l'orizzonte, Tovey vide attraverso il binocolo la grande nave abbattersi lentamente a sinistra, fino a che il suo fumaiolo si trovò al livello dell'acqua, e continuare ad abbattersi finché non fu completamente capovolta. Ricordandosi dello Jutland e del Wiesbaden in affondamento, stava già formulando mentalmente le parole del suo dispaccio ufficiale: «La nave ha condotto uno dei più coraggiosi combattimenti contro una schiacciante superiorità di forze, degna dei vecchi tempi della marina imperiale germanica». La poppa si immerse sotto la superficie dell'acqua, poi fu la volta della chiglia: la grande prua svasata fu l'ultima a scomparire. Tutto quello che rimase da vedere dove era stata la Bismarck furono centinaia di uomini nel salvagente che nuotavano nella nafta e nell'acqua.

Per finire il colosso tedesco, è stato necessario metterlo sotto il tiro incrociato di tre grandi unità: *Rodney*, *King George V* e *Norfolk*, e bersagliarlo con una quantità di siluri.

Resta da dire che il comandante del *Prinz Eugen*, Brinkmann (anche a causa di una errata informazione trasmessagli da un sommergibile italiano, secondo cui ben cinque grosse unità da guerra inglesi si troverebbero nella zona), decide di disobbedire agli ordini di Lütjens e dell'Ammiragliato di Berlino e interrompe la sua crociera nel nord Atlantico, rientrando a Brest il 1° giugno.

L'operazione *Rheinübung* è, così, terminata.