

Francesco Lamendola

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

(prima parte)

La breve, gloriosa e tragica crociera della corazzata tedesca *Bismarck*, una delle più belle e potenti navi da guerra che avessero mai solcato i mari fino ad allora, costituisce un capitolo estremamente interessante della seconda guerra mondiale sui mari.

Il grande ammiraglio Raeder, capo supremo della Marina del Terzo Reich, si proponeva di infliggere gravi danni al traffico mercantile britannico nel Nord Atlantico mediante l'impiego delle sue maggiori navi di superficie, lanciandole all'attacco dei convogli alleati, in supporto alle operazioni degli *U-Boote*, i famosi «branchi di lupi» sottomarini.

Hitler, invece, che non possedeva una mentalità marittima e non aveva molta fiducia nel ruolo della sua Marina durante la guerra in corso, e specialmente nel ruolo delle grandi unità di superficie, era perplesso all'idea di mettere in gioco le grandi corazzate, contro un nemico che avrebbe potuto sorvegliarle e attaccarle dal cielo, grazie alla supremazia aerea sull'Atlantico, nonché concentrare contro di esse, all'occorrenza, una forza navale dalla superiorità schiacciante.

Ancora il 5 maggio 1941, Hitler si era recato personalmente a Gotenhafen (Gdynia) e aveva ispezionato le due unità più potenti della *Kriegsmarine*, la *Bismarck* e la sua gemella *Tirpitz*, intrattenendosi a colloquio con l'ammiraglio Günther Lütjens, comandante in capo della flotta. Non ne era uscito rassicurato, perché, sebbene questi gli avesse garantito che nessuna nave da guerra di Sua Maestà britannica avrebbe potuto reggere il confronto con i grossi calibri della *Bismarck*, restava pur sempre vero che la Marina inglese avrebbe potuto riunire una squadra da combattimento forte di parecchie corazzate e portaerei; e, appunto contro gli attacchi aerei o il lancio di siluri, anche il gigante tedesco appariva quanto mai vulnerabile.

Si è voluto dipingere Hitler, nella sua qualità di comandante supremo delle forze armate germaniche, come un dilettante presuntuoso e un po' ridicolo, ostinato nel disprezzare il parere dei suoi esperti e, pertanto, responsabile dei più gravi errori e dei peggiori rovesci subiti sia dell'Esercito, che della Marina. Non è vero; al contrario, sono parecchi i casi in cui egli - checché se ne pensi come capo politico - dimostrò di possedere una capacità d'intuizione di gran lunga superiore a quella dei suoi generali e dei suoi ammiragli.

La vicenda della *Bismarck* è un esempio emblematico di questa verità; e, sebbene a denti stretti, anche gli storici inglesi e americani devono riconoscere che, riguardo alla *Rheinübung*, ossia alla crociera della *Bismarck* e del *Prinz Eugen* in Atlantico nel maggio del 1941, Hitler aveva visto giusto e, perciò, aveva ragione; mentre Raeder, l'esperto di problemi navali, si faceva delle grosse illusioni e aveva torto.

Il momento per sferrare il colpo in Atlantico, da parte dell'Ammiragliato tedesco, era - in teoria - ben scelto.

Dopo la caduta della Jugoslavia e della Grecia sotto i colpi delle divisioni italo-tedesche e dopo la conquista di Creta da parte dei paracadutisti germanici e la ritirata del generale Wavell dalla Cirenaica sotto i colpi dell'*Afrika Korps* di Rommel, sembrava inevitabile, per la Marina britannica, ritirare una parte delle unità di stanza nel Mare del Nord per tentar di conservare almeno gli accessi al Mediterraneo, Suez e Gibilterra. Senza contare che c'era anche l'Estremo Oriente da tener d'occhio, con un Giappone sempre più dinamico e aggressivo, sicché non si poteva pensare di sguarnire completamente neppure qual lontano scacchiere.

Tutto, insomma, lasciava supporre che entro breve tempo l'Ammiragliato di Londra avrebbe trasferito le sue migliori unità dalla base nelle Isole Orcadi, a nord della Scozia, nelle acque del Mediterraneo; e che, di conseguenza, Lütjens avrebbe potuto piombare inaspettato come un lupo in mezzo al classico gregge di pecore, ossia ai mercantili inglesi che facevano la spola con gli Stati Uniti d'America attraverso l'Oceano Atlantico, carichi di merci e materiale da guerra destinato al Nord Africa e al Vicino Oriente.

Quale momento più indicato di quello, per uscire silenziosamente dal Mar Baltico e guadagnare le acque aperte dell'Oceano, in cerca di prede?

Eppure, anche se non si era apertamente opposto all'operazione, Hitler non era convinto della sua opportunità, ed era rientrato dalla vista a Gotenhafen ancor più ansioso e preoccupato di prima. Il grande ammiraglio Raeder, da parte sua, preferì aspettare un paio di giorni dopo la partenza della squadra di Lütjens, prima di informarlo che l'operazione era già in corso. Così, mettendolo davanti al fatto compiuto, si era premunito contro la possibilità di un ripensamento del dittatore e di un brusco *dietro-front* che avrebbe segnato la fine della *Rheinübung*.

Lo storico navale americano Thaddeus V. Tuleja, nel suo bel libro *Gli dei del mare* (titolo originale: *Twilight of the Sea Gods*, 1958; traduzione italiana di Sem Schlumper, Longanesi & C. Editori, Milano, 1966, pp. 134-38), ha così rievocato le vicende che portarono il grande ammiraglio Raeder a decidere d'inviare la corazzata *Bismarck* in crociera nell'Atlantico settentrionale, alla caccia del traffico mercantile britannico:

Si era alla vigilia del varo di quella operazione Rheinübung, che avrebbe visto la marina tedesca impegnarsi nella caccia su vasta scala al traffico mercantile, con l'uscita in Atlantico della corazzata Bismarck e dell'incrociatore pesante Prinz Eugen. Per la Rheinübung, meticolosamente preparata, si erano mobilitate petroliere e navi rifornimento in grande numero, per disporre strategicamente nei punti nevralgici del mare di Norvegia e dell'Atlantico settentrionale e si era inaugurato un sistema di radiocomunicazioni che doveva segnalare la presenza dei convogli alleati con la prontezza dei lupi in agguato. Se la Seekriegsleitung aveva riposto molte speranze in questa iniziativa era anche perché operando in coppia agli inizi del 1941, la Scharnhorst e la Gneisenau erano riuscite ad affondare per 115.622 tonnellate di naviglio nemico, adottando una tattica di aggressioni e fughe così fulminee da lasciare l'ammiragliato britannico nell'assoluta impossibilità di agire. Pensando che mettesse conto di ripetere un'esperienza che aveva dato già così cospicui frutti, Raeder aveva deciso di far prendere il mare alla Bismarck.

Era una magnifica unità. Messa in cantiere nel 1936 e terminata di costruita di costruire nel 1940, era la quarta nave da guerra cui i Tedeschi davano il nome del loro celebre Cancelliere di Ferro, e vantava per antenate, nell'ordine, una corvetta varata nel 1877, un incrociatore uscito dai cantieri di Kiel nel 1897 e infine uno scafo chela fine della prima guerra mondiale aveva sorpreso ancora in costruzione a Wilhelmshaven. La quarta Bismarck, sorella della Tirpitz, dislocava 41.700 tonnellate (e ben 50.900 a pieno carico), misurava 250 metri di lunghezza e 36 metri di larghezza, era munita di una cintura di acciaio temprato dello spessore di trentadue centimetri, e la corazza delle sue quattro torri binate arrivava a 340 mm. di spessore. Il suo armamento comprendeva otto cannoni da 380 mm., capaci di scaraventare alla distanza di venti miglia fiancate del peso di circa sette tonnellate ciascuna; dodici pezzi da 150, sedici da 105, ed era forte di quaranta mitragliere antiaeree. La corazzata disponeva anche di sei tubi lanciasiluri. Da 533, quattro idrovolanti e due

catapulte e in tempo di guerra imbarcava un equipaggio di 2.000 uomini, tra ufficiali e marinai. Era fornita di un motore a caldaie a tubi d'acqua ad alta pressione e turbine a ingranaggi, e le tre eliche le fornivano una velocità massima di quasi 31 nodi.

Il compagno della Bismarck, il Prinz Eugen, era un incrociatore pesante, che doveva il nome al condottiero asburgico del diciottesimo secolo, il principe Eugenio di Savoia. Alla unità si attribuivano erroneamente 10.000 tonnellate di dislocamento e si scoperse soltanto alla fine della guerra che ne dislocava invece 19.800 a pieno carico. Armato nel 1940 con otto pezzi da 203, distribuiti in quattro torri, dodici da 105, dodici antiaerei, dodici lanciasiluri da 533, portava anche quattro idro e una catapulta e filava i 32 nodi sotto la spinta delle tre eliche.

Per la Rheinübung si era pensato al Prinz Eugen soltanto all'ultimo momento, perché la Scharnhorst e la Gneisenau non avevano potuto salpare, come aveva invece stabilito Raeder, in aprile: mentre la Scharnhorst aveva lamentato noie alle motrici, la Gneisenau aveva dovuto riparare in cantiere in seguito ai reiterati bombardamenti sofferti alla fonda nel porto di Brest. Al Prinz Eugen si era quindi deciso di affiancare la Bismarck e dopo averla rimandata per due volte a causa di avarie verificatesi all'ultimo momento, la data della partenza si era potuta fissare improrogabilmente per il 19 maggio.

Non si sarebbe potuto scegliere un momento più propizio per la spedizione nell'Atlantico del nord. Crollata la Jugoslavia, il 17 aprile i tedeschi varcano il Vardar e fanno piazza pulita degli inglesi alle Termopili che avevano reso celebre Leonida. Incalzati dai mezzi corazzati germanici che divorano la desolata pianura bruna, gli inglesi si ritirano in gran disordine e, valicati i monti della Grecia, giungono decimati al mare. Mentre uno dei cunei d'avanzata tedeschi varca l'istmo di Corinto, l'altro irrompe in Atene.

Al di là dell'azzurro Mediterraneo, intanto, al di là delle coste desertiche e arroventate dal sole dell'Africa, i britannici braccati non possono sperare aiuto: è di scena un abilissimo condottiero tedesco, che si chiama Erwin Rommel, la famosa «volpe del deserto», nel quale persino Winston Churchill ha dovuto riconoscere, «al di sopra del tumulto della guerra», un grande generale. Rommel ha avuto l'accortezza di lanciare in direzione da nord a est la sua offensiva e facendo cadere l'una dopo l'altra le difese inglesi da Agheila a Tobruck, il suo Afrikakorps avanza tagliando di sbieco la sporgenza della Cirenaica. A Creta, ultimo bastione tenuto dai greci nel Mediterraneo, si combatte, a nord e a sud, una sanguinosa battaglia le cui sorti già volgono a favore dei tedeschi, mentre la marina britannica, già impegnata a salvare il salvabile nel Mediterraneo, dovendo anche difendere gli accessi all'Artico dalla minaccia delle navi da guerra germaniche, ha dovuto disseminare le sue unità, già provatissime, lungo uno scacchiere immenso.

La Rheinübung fu affidata all'ammiraglio Günther Lütjens, comandante in capo della flotta tedesca ed enigmatica personalità rimasta incomprensibile sino all'ultimo, persino ai suoi uomini. Si era sposato in età matura e attendeva per la terza volta la gioia di esser padre quando la morte lo colse in mare, ma la sua esperienza coniugale, senz'altro felice, non era valsa a guarirlo totalmente dalla pignoleria e dal riserbo, talora caratteristici degli scapoli. Se a un certo momento l'alto grado di Flottenchef era venuto a premiare la bravura ch'egli aveva dimostrato sia in terra che in mare, era perché Lütjens non aveva altra ragione di vita che la marina. Ma avendo la marina esigenze che non ammettono il compromesso, egli era divenuto così austero, da sembrare addirittura incapace di sorridere. Benché dietro la burbera facciata non avesse mai fatto capolino il comandante brutale o sordo al buon senso, i suoi uomini lo credettero sempre un uomo che fosse capace di apprezzare soltanto la prontezza, la decisione e lo stoicismo. Marinaio inflessibile e stimato dai superiori per il suo attaccamento al dovere, la sua manifestazione emotiva più intensa fu sempre soltanto uno strano sorrisetto, da persona che la sa lunga e rimasto così isolato da tutti, visse in termini amichevoli soltanto con il mare.

Studiati i particolari della Rheinübung sulle carte dell'Atlantico del Nord, Lütjens, il quale sapeva che la gravissima situazione creatasi nel Mediterraneo per loro, non era sembrata sufficiente agli inglesi per indurli a sgomberare Scapa Flow di tutte le unità, si rese conto che partire con due navi soltanto sarebbe stato troppo rischioso: se la marina britannica riusciva a concentrare il suo

potenziale atlantico, la *Bismarck* si sarebbe trovata addosso cinque o sei corazzate, oltre a un numero imprecisato di portaerei, incrociatori e cacciatorpediniere, e non sembrandogli il Prinz Eugen il compagno d'avventura più adatto da opporre ai cannoni di due o tre corazzate inglesi, non esitò a confidare a Raeder le sue preoccupazioni.

«Sono dell'avviso, signor grande ammiraglio, che le nostre possibilità di vincere sarebbero assai maggiori se rimandassimo la Rheinübung al giorno in cui la Scharnhorst e la Gneisenau saranno in grado di prendere il mare con noi».

Raeder si mise a camminare in su e in giù per la stanza, lasciandosi il mento, pensieroso. «Mi rendo perfettamente conto che le chiedo un grande sacrificio, caro Lütjens», disse. «D'altra parte, se lei pensa che il nostro nemico peggiore in questo momento è il tempo e che lei mi chiede di aspettare ancora un mese per cominciare a bloccare le fonti di rifornimento degli inglesi, in questo momento invece impegnatissimi nel Mediterraneo, lei converrà che dobbiamo agire subito».

Lütjens, cedendo al suo immenso attaccamento al dovere, rispose subito: «Quand'è così, signor grande ammiraglio, sono pronto a partire all'istante!».

Così avviene che la sera del 18 maggio 1941 le due grosse navi escono dal porto di Gotenhafen. Per le 400 reclute imbarcate sulla *Bismarck* è questa la loro prima crociera di guerra, e sarà anche l'ultima: nessuno di loro immagina che essa durerà appena dieci giorni e che, allo spirare di quel breve lasso di tempo, saranno quasi tutte morte.

Anche lo storico stenta a credere che avvenimenti così notevoli si siano concentrati in una manciata di giorni così breve, e dubita quasi di essere incorso in una specie di inganno ottico. Eppure è proprio così: al mattino del 19 maggio le due navi tedesche, scortate da cacciatorpediniere e dragamine, sono ancora in vista delle coste germaniche; il giorno 27 successivo, la *Bismarck* incomincerà ad arrugginarsi sui remoti fondali dell'Atlantico settentrionale, trasformata nella bara perpetua della maggior parte dei suoi ufficiali e marinai.

La *Bismarck* al comando del capitano Lindemann, e la *Prinz Eugen* al comando del capitano Brinkmann, scivolano lungo il Kattegat e lo Skagerrak e, il giorno 20, vengono avvistate dall'incrociatore svedese *Gotland* che sta compiendo delle esercitazioni.

La sera stessa la notizia che le due navi tedesche hanno lasciato il Baltico, dirette verso l'Oceano Atlantico, è già arrivata a Londra, tramite l'addetto navale inglese a Stoccolma; la ricognizione aerea britannica conferma che la tana del leone - il fiordo di Grimstad, presso Bergen - è rimasta vuota. È stato un colpo di autentica fortuna per gli Inglesi, poiché le nuvole basse presenti sulle coste della Norvegia erano sembrate vanificare ogni loro sforzo; ma poi un bimotore *Maryland*, approfittando di uno squarcio di cielo limpido, aveva notato l'assenza delle due navi che, il giorno prima, l'ufficiale pilota Sucking aveva visto e fotografato col suo *Spitfire*.

Così, la missione di Lütjens in Atlantico, che dovrebbe rimanere segretissima il più a lungo possibile, pare proprio essere nata sotto una cattiva stella, perché meno di due giorni dopo la partenza, l'Ammiragliato britannico ne è già perfettamente informato. Adesso che la *Home Fleet* ha localizzato l'avversario, il suo comandante in capo, l'ammiraglio John Towey, può prendere le necessarie contromisure.

Senza perdere tempo, le maggiori unità britanniche salpano da Scapa Flow e si dirigono in modo da sorvegliare gli accessi all'Oceano aperto. In quel momento l'Oceano Atlantico è solcato da ben undici convogli, dei quali sei diretti verso le Isole Britanniche e gli altri cinque, che ne erano da poco partiti. Il più importante di essi è un convoglio di truppe scortato dalle navi *Repulse* e *Victorious*. Bisogna assolutamente evitare che la *Bismarck* e il *Prinz Eugen* possano sorprenderli e affondarli: il contraccollo di una simile impresa sarebbe devastante, sia sul piano strettamente militare, sia su quello psicologico.

Intanto, però, Lütjens ha già guadagnato le acque libere del Nord Atlantico. Filando alla massima velocità e sfruttando la nebbia e il mare grosso, si è presentato all'imboccatura del Canale di Danimarca, fra la Groenlandia e l'Islanda, a mezzogiorno del 23 maggio. Gli sono bastati meno di

cinque giorni per forzare il blocco e per aprirsi la via verso la rotta New York-Liverpool, letteralmente ingombra - come si è visto - di decine e decine di navi da trasporto britanniche, che costituiscono le arterie vitali dell'Impero. Se riuscirà a recidere, anche solo temporaneamente, quelle arterie, Lütjens avrà inflitto al nemico un colpo di gravità incalcolabile.

Intanto, però, l'ammiraglio tedesco è incorso in un grave equivoco. Male informato dalla ricognizione aerea tedesca, crede che la flotta inglese sia ancora concentrata a Scapa Flow e, pertanto, ritiene che le sue mosse non siano state osservate dal nemico. Ignora che la forza destinata a distruggerlo si sta, invece, raccogliendo da tutte le direzioni.

Nello Stretto di Danimarca vi è l'incrociatore *Norfolk*, al quale si ricongiungerà l'incrociatore *Suffolk*; l'incrociatore *Hood* e la corazzata *Prince of Wales* con ben sei cacciatorpediniere (*Electra*, *Anthony*, *Echo*, *Icarus*, *Acathe* e *Antelope*, al comando del vice ammiraglio L. E. Holland, dirige a tutta forza verso la Danimarca, pronta a intervenire, a seconda delle necessità, sia nello Stretto di Danimarca, sia nel passaggio tra l'Islanda e le Färöer; tre incrociatori, *Arethusa*, *Manchester* e *Birmingham*, sorvegliano direttamente il tratto Islanda-Färöer; nel tratto a sud delle Isole Färöer è pattugliato dal grosso della *Home Fleet*, formato dalla corazzata *King George V* (l'ammiraglia), dalla portaerei *Victorious*, dall'incrociatore da battaglia *Repulse* (ancora in avvicinamento) e da unità minori.

Come se questo imponente spiegamento di forze non bastasse, altre formidabili forze avanzano dal mezzogiorno: la corazzata *Ramillies* e gli incrociatori *Revenge* e *Dorsetshire* da sud e sud-ovest; e la portaerei *Ark Royal*, insieme agli incrociatori *Renown* e *Sheffield*, da Gibilterra (nonostante la critica situazione nel Mediterraneo).

Quello che Lütjens maggiormente temeva, si è già avverato: una forza navale senza precedenti si sta concentrando intorno a lui per distruggerlo, con l'immenso vantaggio - oltre che del numero - dell'assoluto dominio dello spazio aereo. Ma l'ammiraglio tedesco, tutto questo, non lo sa; egli crede di aver fatto perdere le proprie tracce ancora nel Mar di Norvegia, e di poter scendere verso il medio Atlantico con il vantaggio della sorpresa.

Solo la sera del 23 maggio la formazione germanica viene avvistata, prima dal *Suffolk*, poi anche dal *Norfolk*, che si sottraggono senza danni al fuoco nemico, e lanciarono immediatamente l'allarme all'ammiraglio Tovey. Per la prima volta, Lütjens si rende conto di essere stato individuato e comprende che l'effetto sorpresa - fattore di decisiva importanza per la riuscita della sua missione - deve considerarsi ormai completamente sfumato.

Tuttavia egli non si perde d'animo e ritiene di potersi sottrarre ai suoi inseguitori, sfruttando le cattive condizioni atmosferiche e la superiore potenza delle sue macchine. Anche in questo caso, le valutazioni dell'ammiraglio tedesco sono viziate da una errata informazione circa le condizioni dell'avversario: egli crede, come tutto l'Ammiragliato di Berlino, che le navi britanniche non siano dotate di un efficiente dispositivo radar a lungo raggio.

È solo quando si accorge che il *Suffolk* continua seguirlo, nonostante le sue brusche accostate e i densi banchi di nebbia, che comincia a rendersi conto che le cose stanno altrimenti; e che il radar di cui disponevano gli Inglesi è, al contrario, di un tipo estremamente efficiente.

(*Fine prima parte*).