

Capitolo quinto

Le corsare dell'Atlantico

Nell'Europa settentrionale, l'inverno non è mai eccessivamente mite, ma quello del 1939-40 è rigido, precoce, con grandi neviccate nelle regioni nord-orientali (Finlandia e Carelia) e un susseguirsi di perturbazioni, fronti freddi, venti gelidi e basse pressioni in quelle nord-occidentali (Manica, Scozia, Islanda).

Accanto alla Luftwaffe, ai sommergibili e alle mine magnetiche – che dominano il panorama bellico dopo la campagna di Polonia – il Comando Supremo della Wehrmacht e la *Seekriegsleitung*, il Comando operativo della Marina tedesca, possono ancora contare, nel loro tentativo di contrastare la potenziale superiorità navale britannica, sulle unità di superficie, che sono però in numero ben inferiore a quelle anglo-francesi, e costrette ad operare prevalentemente se non esclusivamente nell'esiguo triangolo del Mare del Nord, perché è impensabile persino un tentativo di passare attraverso la Manica, e i varchi a settentrione della Scozia sono continuamente pattugliati dalle navi vedetta, dai cacciatorpediniere britannici e dagli aeroplani del Coastal Command inglese, così da rendere praticamente impossibile un'azione di sorpresa.

Cinque navi contro la Royal Navy

Le navi di cui dispongono i tedeschi sono modernissime e bene armate (in particolare i due incrociatori da battaglia *Gneisenau* e *Scharnhorst* di 31.600 tonnellate di dislocamento standard e nove pezzi da 280 millimetri, varati alla fine del 1936, nonché le tre «corazzate tascabili» *Deutschland*, *Admiral Scheer* e *Admiral Graf Spee*). A queste navi viene assegnato il compito, nei piani teorici formulati dall'Ammiragliato tedesco, di esercitare una minaccia potenziale, la cosiddetta pressione di una *fleet in being*, nei confronti della Home Fleet britannica, così da costringerla con la sua sola presenza ad astenersi dall'intervenire in qualsiasi eventuale azione di disturbo al di qua di una linea ideale Terschelling (isole Frisone occidentali)-Stavanger (sulla costa meridionale della Norvegia). Le unità germaniche hanno inoltre l'incarico di spingersi in pieno Atlantico e proteggere da lontano le navi corsare.

È questo forse il capitolo più affascinante e avventuroso, e nello stesso tempo anche più tragico, della guerra sui mari. A partire dal marzo-aprile 1940, questi fantomatici mercantili camuffati in tutta fretta nei cantieri del Mare del Nord e del Baltico con finte sovrastrutture e doppi ponti e «un'opera viva di fantasia» avrebbero sparso la confusione e il terrore su tutti gli oceani. Ma prima ancora che l'*Atlantis*, la prima nave corsara tedesca, agli ordini del capitano di vascello Rogge, lasci lo scalo di Wilhelmshaven, tocca alle unità da battaglia disperdere per tutti i mari, con le più audaci scorrerie, il grosso della flotta inglese, costringendola a pattugliare in permanenza ogni settore oceanico e ad allentare le scorte fisse ai convogli mercantili, rendendoli così più accessibili agli attacchi degli U-Boote, i «lupi bradi» di Dönitz.

Per i tedeschi è di vitale importanza riuscire a disturbare al massimo, visto che non appare possibile stroncarlo completamente, il dominio che Sua Maestà britannica, «regina dei mari dalle Orcadi a Singapore, nell'uno e nell'altro emisfero», esercita su quella ineguagliabile via di traffico che è l'oceano. Vent'anni prima l'orgogliosa Marina imperiale di Guglielmo II ha tentato questa impresa e non vi è riuscita, anzi, ha dovuto auto-affondarsi nella rada di Scapa Flow. Ora tocca ai successori degli «eroi dello Jutland» compiere un nuovo, estremo tentativo.

Erich Raeder, che dal 1928 comanda la Marina tedesca come un padrone assoluto, non intende che alla sua flotta d'alto mare vengano rivolte le critiche di eccessiva prudenza riservate alle navi del Kaiser. I marinai erano stati eroici, sì, ma dopo lo scontro dello Jutland, nel maggio del 1916, le grandi navi tedesche non avevano più osato uscire dai loro rifugi ed erano finite per ridursi in prigionia, dopo un insurrezione degli equipaggi: questo solo ricordo bastava a fare infuriare Hitler. Un fatto del genere, pensa Raeder non deve ripetersi a nessun costo.

Le corsare tedesche

Al momento dello scoppio della guerra, fra le maggiori unità navali tedesche solo le corazzate «tascabili» *Deutschland* e *Graf Spee* sono pronte ad affrontare crociere a largo raggio, e si trovano già opportunamente dislocate. Le due navi da battaglia *Scharnhorst* e *Gneisenau* e l'altra «tascabile» *Admiral Scheer* sono tuttora ferme per lavori. Le due più ambiziose navi da battaglia, i supercolossi *Bismarck* e *Tirpitz*, non sono ancora finite e gli scafi, immobili nei cantieri, occupano migliaia di operai, cosa che Hitler, nella sua istintiva diffidenza per le corazzate, non cessa di rimpiangere.

La *Deutschland* e la *Graf Spee* aspettano ordini per cominciare le operazioni. La zona di ricerca assegnata alla *Deutschland* è l'Atlantico del Nord, quella della *Graf Spee* l'Atlantico del Sud e l'Oceano Indiano. Le due navi dispongono d'una complessa organizzazione di appoggio, di cui gli inglesi non sembrano avere alcuna idea. Un'organizzazione messa in atto con estrema cura da molto tempo prima dello scoppio della guerra, nei porti neutrali. Compito del servizio, mimetizzato ovunque come una normale impresa commerciale import-export, è di equipaggiare i mercantili tedeschi sorpresi nei mari esterni al momento dell'inizio delle ostilità, seguire ogni loro movimento, procurare loro i rifornimenti maggiormente richiesti e farli salpare, con un certo ordine, perché incontrino i «corsari» nei punti prestabiliti, approvvigionare di combustibili e prestare assistenza ai sommergibili, supplire alla scarsità delle speciali navi cisterne ausiliarie.

Si riuscirà anche, dopo molti tentativi andati a vuoto, a trasbordare i rifornimenti da nave a nave, ciascuna procedendo in parallelo nella sua navigazione, senza neppure fermare le macchine. La crociera della *Deutschland* dura dal 23 settembre (giorno nel quale Hitler annulla definitivamente tutte le restrizioni operative imposte alle navi di superficie) fino alla metà di novembre, allorché riesce fortunatamente a passare attraverso il cordone di incrociatori ausiliari inglesi dislocati nello stretto di Danimarca, tra Islanda e Groenlandia, per tornare alla base. Ma non è mai stata una nave fortunata, la *Deutschland*, anche se era stata battezzata orgogliosamente con questo nome, nel 1934, dall'allora presidente della repubblica von Hindenburg. Per

poco non aveva finito la sua carriera il giorno stesso in cui aveva affrontato il suo primo combattimento, il 29 maggio 1937, durante la Guerra Civile Spagnola. Quel giorno mentre si trovava all'ancora nella baia di Ibiza, nelle Baleari, subì un furioso bombardamento da parte di aerei sovietici e per poco non affondò, tanto che dovette essere rimorchiata nei cantieri di Kiel, in Germania, dove rimase molti mesi in riparazione.

Sta di fatto che, nel corso della sua crociera durata qualcosa più di un mese e mezzo, in quell'autunno del 1939 l'unità tedesca, al comando del capitano di vascello Paul Wennecker, subisce parecchie avarie alle macchine e incontra sulla sua rotta poche unità mercantili da attaccare. In sostanza può contare al suo attivo soltanto tre piccole navi, due delle quali affondate, l'inglese *Sonegate* e il danese *Lorentz W. Hansen*. Sulla terza, il grosso piroscifo americano *City of Flint*, incontrata per puro caso lungo la costa orientale della Groenlandia, il comandante della *Deutschland* fa salire un equipaggio tedesco «di preda», tentando poi di farla arrivare in Germania passando per Murmansk e nelle acque territoriali norvegesi tra le isolette costiere e la terraferma. Ma quella di Wennecker si rivela una mossa poco felice, che manda in bestia il Führer, il quale giunge al punto di ordinare che la *Deutschland* venga ribattezzata *Lützow*, dal nome dell'ammiraglia della squadra degli incrociatori da battaglia che aveva combattuto davanti allo Jutland, perché – come Hitler stesso afferma – sarebbe disonorevole che una nave avente il nome di Germania venga distrutta.

In realtà, il furore del dittatore nazista è determinato dal fatto che la cattura del *City of Flint* indigna enormemente gli americani, che il Führer in quell'epoca vuole ancora trattare coi guanti. Per di più, l'impresa finisce nel peggiore dei modi, perché i norvegesi intercettano la nave e se ne impadroniscono: il mercantile viene restituito al suo equipaggio americano e gli ufficiali tedeschi finiscono internati.

Alcuni mesi dopo, commentando con i suoi diretti collaboratori le vicende della nave mercantile americana «catturata per errore», Hitler dichiarerà che non se l'era mai vista così brutta come in quel momento, proprio agli inizi della fase bellica in cui il Terzo Reich si apprestava a conquistare le sue più folgoranti vittorie in Francia: che cosa sarebbe avvenuto se il presidente Roosevelt avesse scatenato subito il conflitto con la Germania?

Poco fortunata risulta anche la breve uscita del *Gneisenau* che, unitamente all'incrociatore leggero *Köln* e scortato da nove cacciatorpediniere, tenta di intercettare nel corso di una sortita durata dall'8 al 10 ottobre 1939 alcune unità leggere della flotta inglese e mercantili al largo della Norvegia meridionale. Malgrado la cooperazione di 148 velivoli della II Luftflotte, le unità di superficie germaniche non riescono a stabilire il contatto con il nemico di cui pure era già stata accertata la presenza e questo anche se il *Gneisenau* dispone già di un apparecchio radar, sia pure non molto efficiente. Gli aerei impiegati da entrambi i contendenti, poi, non riescono a colpire, né tanto meno danneggiare, una sola unità avversaria.

Raeder silura Marschall

Soltanto il successivo 21 novembre lo *Gneisenau* e lo *Scharnhorst* possono uscire insieme, in formazione non protetta da siluranti, per tentare di costringere gli inglesi a spostare le proprie unità pesanti e rendere più difficile la formazione dei convogli. Scopo dell'azione, ideata dal Comando operativo della Kriegsmarine, è anche quello di sottrarre ai britannici i mezzi che potrebbero usare per intensificare la caccia alla seconda corazzata «tascabile» tedesca, la *Graf Spee*, che sta intanto operando nell'Atlantico meridionale.

La sortita è breve e drammatica. Usciti da Wilhelmshaven, lo *Scharnhorst* e lo *Gneisenau* raggiungono le alte latitudini a Nord, lungo la costa norvegese, poi accostano a occidente, «rollando pesantemente sotto l'impatto di enormi marosi», come è stato scritto nel libro di bordo. La sera del 23, mentre le due unità imboccano il passaggio tra l'Islanda e le Fär Øer senza essere state ancora scoperte dagli inglesi, le vedette del *Scharnhorst* scorgono a grande distanza, e tra la foschia, quella che sembra loro una grande nave da battaglia e che, in realtà, è soltanto un incrociatore ausiliario vecchio e male armato, il *Rawalpindi*, di 16.700 tonnellate di dislocamento. L'incrociatore inglese, invitato a fermarsi, risponde a cannonate, chiama soccorso per radio, riesce a indicare le coordinate della propria posizione e, nello stesso tempo, tenta di eclissarsi dietro una cortina di fumo. Una sola delle cannonate sparate dalla nave sospetta colpisce lo *Scharnhorst*. E questo, con i suoi pezzi da 280, non ci mette molto a ridurre all'impotenza l'unità avversaria, Ormai l'incrociatore ausiliario inglese arde come una torcia nel crepuscolo, quando sopravviene il *Gneisenau*, che a sua volta apre il fuoco. È come tirare al bersaglio. Dopo quattordici minuti la lotta è finita. I marinai del *Rawalpindi* si gettano in mare o cercano di salire sulle scialuppe. Ancora per due ore, gli incrociatori tedeschi restano sul posto, intenti al salvataggio dei naufraghi. Sarà questa l'unica volta, nell'intera Seconda Guerra Mondiale, che gli equipaggi di una nave di superficie germanica riusciranno a svolgere un simile compito pietoso dopo uno scontro.

Tutto sommato l'avventura finisce male per i tedeschi: con il *Rawalpindi* che continua a bruciare come un faro (anche se si può ragionevolmente ritenere che la segnalazione radio di soccorso non sia stata ascoltata da alcuno), quelle acque sono diventate pericolose.

In quei frangenti, le due unità tedesche avvistano in lontananza un'ombra sospetta: si saprà più tardi che si tratta del *Newcastle*, un incrociatore leggero inglese che naviga isolato. Ma il comandante delle due navi da battaglia germaniche, che è lo stesso comandante in capo della Flotta d'Alto Mare, ammiraglio Wilhelm Marschall, crede sia l'avamposto d'una potente squadra britannica messa in allarme dalla prima segnalazione radio del *Rawalpindi*. Marschall ha ricevuto disposizioni precise: attaccare il naviglio mercantile nemico ma sfuggire ogni scontro con vascelli da guerra più potenti del suo.

Marschall, che è stato nominato comandante in capo della Flotta d'Alto Mare da meno di un mese, è certo che in zona non vi sono più mercantili alleati da sorprendere. *Scharnhorst* e *Gneisenau* rinunciano quindi ad ogni ulteriore puntata

verso occidente e volgono la prua a Nord: per due giorni attendono che le foschie e le brume riducano la visibilità, poi ritornano nuovamente a Sud. Il mare è in burrasca, le ondate che si avventano sulle plance e sulle torri di prua fanno più danni di quelli che aveva causato l'unico colpo del *Rawalpindi* andato a segno. Alla fine, le due unità rientrano a Wilhelmshaven senza avere conquistato altri successi.

Per l'ammiraglio Marschall è praticamente la conclusione della carriera. Il Grande ammiraglio Raeder ricorda ancora troppo bene le critiche rivolte, durante la Prima Guerra Mondiale, contro la condotta della Hochseeflotte per potere accettare tranquillamente la «ritirata» delle due navi da battaglia in seguito alla comparsa di un solo incrociatore leggero britannico come il *Newcastle*. E pensa che se è vero che la scorreria è servita a disturbare il traffico mercantile inglese, i risultati materiali da presentare al Führer in risposta ai bilanci della Luftwaffe che vanta e moltiplica i propri successi si sono tuttavia ridotti al solo modesto incrociatore ausiliario *Rawalpindi*.

Marschall risponde al suo capo recitandogli gli ordini che aveva ricevuto e gli ricorda le prescrizioni tattiche di guerra, secondo le quali le grandi unità prive di scorta devono astenersi dall'attaccare il naviglio leggero armato di siluri in condizioni di visibilità molto ristretta. Quanto alle altre critiche di Raeder, le considera come una ingerenza del tutto ingiustificata ai danni della libertà d'azione del comandante «sul posto», l'unico qualificato a giudicare la situazione.

La conclusione è scontata: un comandante accusato di non essere abbastanza audace non può rimanere al suo posto, anche se l'accusa è infondata. E così, pochi mesi più tardi, cogliendo l'occasione di un altro contrasto di opinioni delineatosi durante la campagna di Norvegia, Marschall verrà rimosso. Alla prestigiosa carica di comandante in capo della Flotta d'Alto Mare andrà Günther Lütjens.

Le prede della Graf Spee

Nelle sterminate distese dell'Atlantico meridionale la corazzata tascabile *Graf Spee* continua intanto la sua vittoriosa crociera. Dopo avere evitato uno scontro con un incrociatore pesante inglese, nei primi giorni del settembre 1939, avvistato dall'aereo imbarcato sulla nave, questo mostro di tecnica e di acciaio dotato di corazze saldate assieme per eliminare i chiodi e armato con cannoni da 280 millimetri, capace di 26 nodi, viene sciolto da ogni restrizione operativa con un ordine diramato da Hitler stesso il 23 settembre come già era avvenuto per la *Deutschland*. Il comandante Hans Langsdorff riunisce sul ponte l'equipaggio e rivela lo scopo segreto della sua missione: «Voi appartenete alla prima nave corazzata tedesca destinata alla guerra di corsa. Sapete che cosa significa? Significa che da oggi in poi dobbiamo cercare i nemici e affondare le loro navi grandi e piccole. Tutto il resto non conta». Si interrompe un attimo, poi prosegue: «Certo non posso dirvi quanto durerà il conflitto e quando potremo ritornare alle nostre famiglie. Dobbiamo soltanto augurarci che tutto questo finisca presto e bene. Nel frattempo mi attendo da voi la massima collaborazione per la migliore riuscita della missione che ci è stata affidata».

Il 30 settembre cade la prima vittima della *Graf Spee*, la *Clement*, una bella nave di 5000 tonnellate di stazza lorda, che naviga a pieno carico e che è stata sorpresa al

largo della costa brasiliana, in corrispondenza del saliente continentale. Non si tratta di una vittima facile. La *Graf Spee* ha appena fatto in tempo ad intimare al mercantile di arrestarsi, che nell'etere si levano i segnali Morse: «R.R.R. Attaccato da nave di superficie. Posizione... »; Langsdorff impreca: «Quel comandante è un pazzo o un eroe», dice a mezza bocca, rivolgendosi al suo secondo, il luogotenente Kay. Poi ordina di brandeggiare i grossi calibri mentre gli addetti al radar e ai telemetri continuano a ripetere le distanze: «Settanta ettometri... Sessanta... Cinquanta... ». I minuti sembrano ore. «La vittima si arrende».

Con assoluta correttezza, il comandante germanico trae a bordo gli uomini del cargo che protestano e imprecano contro la malasorte, poi ordina alla torre prodiera di aprire il fuoco. La bordata, a bruciapelo, si abbatte come un terremoto sulla linea di galleggiamento del *Clement*. È la fine. L'*Admiral Graf Spee* è ora soltanto preoccupata di sfuggire ai cacciatori messi in allarme dalla radio del mercantile e si lancia alla massima velocità; in breve tempo, scompare oltre la linea dell'orizzonte, lasciando dietro di sé una lunga scia luminosa. L'equipaggio abbandona il posto di combattimento, la preda numero uno è già nel carniere.

Da quel giorno e fino al 13 dicembre, per 75 giorni e 75 notti, nella splendida estate del tropico australe, la *Graf Spee* scorrazza nell'Atlantico meridionale fra il saliente africano e le coste del Brasile e dell'Argentina, insidia le rotte che, poggiando su Freetown nella Sierra Leone, congiungono Liverpool a Città del Capo. Si spinge anche in Oriente per una puntata nel canale del Mozambico e nell'Oceano Indiano. In questa corsa frenetica il lupo tedesco affonda in tutto nove navi nemiche o neutrali, sorprese isolate e quasi ignare che esista uno stato di guerra, per un totale di 50.019 tonnellate: l'ultima è il mercantile britannico *Streonshalh* che il 7 dicembre non oppone alcuna resistenza e viene affondato con un solo siluro.

Inizia la caccia alla *Graf Spee*

Da tempo la *Graf Spee* sa che le speciali «pattuglie di sorveglianza», create dagli inglesi al primo annuncio della presenza di un corsaro nell'Atlantico meridionale, la braccano da vicino, avvalendosi anche dei grandi idrovolanti Sunderland da ricognizione, aiutati da una estesissima rete di informatori in tutti i porti neutrali. In effetti gli inglesi non hanno perso tempo né lesinato i mezzi. Per dare la caccia alla minacciosa corsara germanica, l'Ammiragliato ha impegnato ben sedici potenti unità da guerra e precisamente le portaerei *Ark Royal*, *Hermes*, *Glorious*; gli incrociatori da battaglia *Renown*, *Hood* e *Repulse*; le corazzate francesi *Strasbourg* e *Dunkerque*; gli incrociatori pesanti *Devonshire*, *Cumberland*, *Exeter*, *Shropshire* e *Sussex*; gli incrociatori leggeri *Ajax*, *Achilles* e *Danae*. Tutte queste navi sono state suddivise in quattro gruppi di impiego, ciascuno dei quali deve esplorare una determinata zona dell'Atlantico meridionale.

Il comandante Langsdorff, 45 anni, ex cadetto della scuola imperiale «Enrico di Hohenzollern», religiosissimo, che si è ripromesso di non abbandonare mai in mare o su una scialuppa qualsiasi naufrago, anche se nemico, ricorre a tutte le astuzie, a tutti i camuffamenti, aggiunge un fumaiolo perfettamente sagomato in legno sulla plancia; cambia più volte la verniciatura, issa bandiera neutrale o nemica, disturba le

trasmissioni radio dell'Ammiragliato britannico o le imita, falsandole, con le sue emittenti di bordo, getta in mare dei salvagenti con il nome di *Admiral Scheer* per confondere le idee e far credere che siano due le navi corsare in azione, cambia rotta all'improvviso come un cane impazzito per poi tornare sulla direttrice precedente. Ha ancora ospiti a bordo 62 prigionieri inglesi, fra i quali alcune donne di un mercantile sudafricano che creano grossi problemi; gli altri 299 presi in precedenza li ha trasbordati sull'*Altmark*, la propria nave appoggio, che sarà protagonista di una drammatica avventura al momento di rientrare in Germania.

Il 13 dicembre è il giorno segnato dal destino per la decisione. La corazzata naviga in direzione del Rio de la Plata, dove il bottino promette di essere pingue per tutti i carichi ricolmi di grano e di carne congelata che si dirigono verso l'Inghilterra dai porti uruguayani e argentini. Langsdorff è ansioso di riportare ancora qualche grosso successo prima di fare rotta verso la Germania per Natale, come è previsto nei piani operativi. È appena sorta l'alba di una calda giornata estiva, la visibilità è quasi perfetta, valutata sulle venti miglia. Regna un'assoluta calma di vento. I prigionieri hanno ricevuto l'autorizzazione di restare sopra coperta a fumare e conversare liberamente. Soltanto in caso di qualche avvistamento, segnalato dagli appositi allarmi, hanno l'obbligo di ritirarsi immediatamente negli alloggi loro assegnati, una specie di *fair play* accettato tacitamente dalle due parti. Wattenberg, l'ufficiale di rotta, controlla ancora una volta la velocità, 14 nodi, una velocità ottimale dal punto di vista del consumo di combustibile. Tutto appare regolare.

D'un tratto, la vedetta di dritta a prua lancia l'annuncio: «Navi nemiche in vista, navi nemiche in vista». Prima Wattenberg, poi Langsdorff, subito accorso in plancia, osservano col binocolo. Non c'è dubbio, sono tre navi da guerra in linea. Sono inglesi. È infatti la divisione navale delle Falkland al comando del commodoro Henry Harwood, in tempo di pace buon amico dello stesso Langsdorff e ora suo nemico mortale. Harwood sarà poi promosso contrammiraglio e decorato con «l'Ordine del Bagno» al termine dell'azione. La prima unità, sulla quale è imbarcato lo stesso Harwood, è l'*Ajax*; seconda è l'*Achilles* (ambedue con pezzi da 152); la terza è l'*Exeter*, armato con calibri da 203. L'incrociatore *Cumberland*, che dovrebbe fare parte della formazione, è in raddobbo alle Falkland. Nessuno di questi incrociatori, leggeri e pesanti, è da solo in grado contrastare la *Graf Spee*, ma tutti assieme e giocando d'audacia...

Aprite il fuoco!

Langsdorff pensa che le navi inglesi stiano proteggendo un convoglio nascosto al di là dell'orizzonte, quindi non esita ad attaccare (cosa che verrà aspramente rimproverata: avrebbe dovuto e potuto sottrarsi al combattimento, con la sua maggiore velocità, e continuare nella sua azione di caccia ai mercantili che era il suo compito essenziale). Ordina l'allarme generale e pone le macchine in avanti alla massima. Nello stesso tempo, il commodoro Harwood si rivolge al suo secondo: «È proprio l'inafferrabile *Graf Spee* che stiamo cercando da quattro settimane!». Poi trasmette in chiaro all'*Exeter*, il sezionario di coda, l'ordine risolutivo: *Engage!* (Impegnatevi).

Gli orologi della *Graf Spee* segnano le 6 e 18 minuti. Distanza 190 ettometri. A sua volta Langsdorff ordina: *Feuererlaubnis!* (Aprire il fuoco).

Tre minuti dopo sparano anche l'*Ajax* e l'*Achilles*. Langsdorff concentra il tiro sull'*Exeter* e gli spazza la plancia con una bordata. La torre presso il ponte di comando è completamente smantellata e con essa vengono distrutte le comunicazioni, le trasmissioni, gli organi di governo. Tutti quelli che si trovano nelle vicinanze e sul ponte di comando restano uccisi sul colpo; unici superstiti, il comandante Bell e due marinai. Bell non si perde d'animo, si arrampica sui rottami, scavalca lamiere incandescenti e paratie abbattute, corre a poppa, fa ingranare il timone e continua a governare personalmente il suo incrociatore, che riesce a rispondere ai tedeschi con una salva da 203 e un lancio di siluri. Questi vengono evitati con un'accostata, ma la salva centra la *Graf Spee* nella parte prodiera, quasi sulla linea di galleggiamento.

Alle 6:40 Langsdorff inverte la rotta; solo l'*Ajax* e l'*Achilles* lo seguono, l'*Exeter* è ormai fuori gioco. Completamente smantellato, con un violento incendio a bordo, appruato per l'enorme quantità d'acqua imbarcata, l'incrociatore inglese va alla deriva come un relitto fumante. Dopo due giorni riuscirà a raggiungere le isole Malvine, con a bordo 61 morti e 23 feriti gravi.

La battaglia fra la corazzata tedesca e i due superstiti incrociatori inglesi (anche l'*Ajax* è stato duramente colpito tanto che due torri vengono messe fuori uso) continua. A giudizio dei critici navali, che naturalmente giudicano con il senno di poi, Langsdorff avrebbe potuto scagliarsi contro ciascuna delle due unità inglesi, una per volta, e distruggerle a costo di subire a sua volta gravissimi danni. Invece (e qui Hitler dirà; «È inammissibile che un comandante tedesco perda il controllo dei propri nervi») Langsdorff fa un bilancio delle perdite e delle avarie; constata di avere incassato una ventina di colpi, rileva che le perdite sulla sua nave ammontano ormai a 37 morti e 60 feriti e conclude di avere bisogno di riparare le avarie e di rifornirsi. Soprattutto ha bisogno di acqua potabile, le casse si sono frantumate e anche l'acqua contenuta nel gavone di prua, in seguito allo squarcio della paratia, è fuoriuscita.

A questo punto, Langsdorff incorre in un secondo errore, che qualcuno pensa di scusare affermando che deve avere agito in preda ad una lieve commozione cerebrale, perché è stato ferito alla testa. Potendo scegliere come rifugio tra Montevideo e Buenos Aires, decide per la capitale dell'Uruguay, dove le autorità e l'opinione pubblica sono molto più favorevoli agli inglesi. In Argentina, forse, sarebbe stato diverso. Ed è una decisione sbagliata che l'ammiraglio tedesco Ruge giudicherà più tardi con estrema durezza: «Quest'ufficiale di particolare valore non era abbastanza resistente allo sforzo psichico richiesto dalla lunga crociera e dal duro combattimento».

Rotta Montevideo

Sta di fatto che, alle 9:30 del mattino del 13 dicembre, Langsdorff prende la decisione che condanna la propria nave. Convoca sul ponte gli ufficiali più alti in grado e dice: «Signori, non vi nascondo che ci troviamo in serie difficoltà. I danni riportati sono ingenti e molti i morti; abbiamo il nemico alle calcagna e fra qualche ora saranno ancora più numerosi, grazie agli appelli che l'Ammiragliato sta lanciando per ogni

dove... ». È questo, senza dubbio, il grande imperdonabile errore di apprezzamento compiuto dal comandante Langsdorff il quale non si rende conto che gli inglesi possono anche non avere disponibili altre navi da guerra, nell'intera zona dell'Atlantico meridionale. Come è in realtà.

Il capitano Langsdorff, con una ferita anche al braccio destro fasciato alla meglio e il sangue che gli inzuppa la benda, continua: «Il guaio più grave, quello che più conta per noi, è che siamo senza acqua potabile. Non è nemmeno pensabile di poter fuggire e tentare di rientrare in patria. Nelle nostre condizioni non ci rimane che una soluzione, cercare di raggiungere un porto neutrale del Sud America. Ho deciso pertanto di dirigere per Montevideo nell'Uruguay, dove potremo riparare i danni, rifornirci e dare sepoltura alle salme... Obiezioni?». Nessuno risponde.

In serata, superata L'Isla de Lobos, l'*Admiral Graf Spee* entra finalmente nel Rio de la Plata e, a mezzanotte, dà fondo alle ancore nella rada di Montevideo. Al picco sventola la bandiera a mezz'asta. Sulla coperta a poppa sono allineate 37 salme. Giù, in batteria, 57 feriti hanno bisogno di cure ospedaliere. Fuori, all'imbocco della rada, è in agguato Harwood, con i suoi due incrociatori malconci, in attesa che giungano altri rinforzi.

Ha ora inizio l'ultima battaglia, quella diplomatica. Per Langsdorff il tempo diviene un fattore di importanza determinante. Deve fermarsi in porto il tempo necessario per riparare almeno le cambuse e il fasciame delle fiancate, ma d'altra parte non deve offrire agli inglesi il tempo occorrente per far accorrere altre unità da combattimento. Chiede quindi al governo uruguayano di essere autorizzato ad una sosta sufficiente per le riparazioni, e specifica questo termine in due settimane. L'ambasciatore britannico replica facendo pressioni sulle autorità di Montevideo affinché la *Graf Spee* venga autorizzata a sostare per non più di ventiquattr'ore onde compiere le riparazioni più urgenti oppure sia internata per tutta la durata della guerra. Poi, però, gli inglesi cambiano tattica e tentano di bloccare Langsdorff nel porto, ordinando ai loro mercantili di salpare nella misura di una nave al giorno: la legge internazionale, infatti, stabilisce che un mercantile in partenza da un porto neutrale ha il diritto di salpare con ventiquattr'ore di anticipo su qualsiasi nave nemica presente nel porto, allo scopo evidente di impedire che il mercantile possa venire inseguito e affondato in mare aperto.

Gli inglesi sperano, con questo espediente, di guadagnare il tempo necessario per far affluire un maggior numero di navi da guerra nella zona. Di fronte a queste richieste contrastanti, le autorità uruguayane scelgono un compromesso: concedono alla *Graf Spee* tre giorni di sosta, a partire dalla sera successiva a quella dell'arrivo, ad ispezione ultimata. L'unità tedesca può essere riportata in condizioni di navigabilità quasi perfette, non certo ristabilita nelle sue capacità combattive contro un avversario supposto indenne.

Hitler accusa il capitano Langsdorff

Lo stesso giorno Langsdorff ha il malinconico dovere di condurre i suoi uomini ai funerali dei 37 camerati caduti, nel cimitero protestante di Montevideo. Assistono anche gli inglesi ex prigionieri della *Graf Spee* che depongono una corona di fiori con

un nastro che dice: «Ai valorosi marinai tedeschi i loro colleghi del servizio mercantile britannico». Al termine del rito, tutti i tedeschi presenti fanno il saluto nazista. Tutti meno uno: il capitano di vascello Langsdorff rende ai suoi uomini il vecchio saluto militare, al cospetto dei fotografi e della stampa di tutto il mondo. In questa circostanza, è un aperto gesto di sfida.

Passano ancora due giorni di intrighi, di false notizie (gli inglesi sono riusciti a convincere il console generale germanico a Montevideo che l'incrociatore da battaglia *Renown* e la portaerei *Ark Royal* sono arrivati nell'estuario del Rio de la Plata, e non è vero; è però davvero arrivato l'incrociatore *Cumberland* dalle Falkland), messaggi, astuzie e controastuzie. E anche di gravi delusioni per i tedeschi. Fra l'altro, in tutto l'Uruguay, non riescono a noleggiare un solo aereo privato che permetta loro di esplorare l'estuario e rendersi esattamente conto di che flotta dispongano gli inglesi e decidere eventualmente la sortita. Le riparazioni procedono a rilento. Le maestranze dei cantieri si rifiutano di lavorare per i nazisti.

Allo scadere del tempo concesso, Langsdorff deve prendere una decisione. Ancora una volta si rivolge a Berlino. Informa che deve partire entro la sera: «Si domanda pertanto se si debba uscire in mare aperto, nonostante le preponderanti forze in agguato, o se si debba preferire il disarmo della nave con conseguente internamento dell'equipaggio in Uruguay».

Un gran brutto messaggio, per Raeder, da recapitare a Hitler. Il Führer non misura i termini e accusa apertamente Langsdorff di «mancanza di ardimento». Poi detta personalmente il telegramma di risposta. È un ordine tassativo, al quale bisogna obbedire senza esitazioni e obiezioni: «Nessun disarmo della nave e nessun internamento dell'equipaggio dovrà essere consentito. Uscite da Montevideo e cercate di raggiungere Buenos Aires, combattendo sul Rio de la Plata se necessario. Qualora ne foste assolutamente costretto, affondate la nave assicurandone la distruzione totale».

Alle 18:15 del 17 dicembre la *Graf Spee* salpa gli ormeggi nella rada di Montevideo con la bandiera di combattimento issata. Nella sua scia segue il mercantile tedesco *Tacoma*, che si trovava casualmente nel porto, e sul quale viene trasbordata buona parte dell'equipaggio della corazzata. Sul lungomare della capitale uruguayana una folla immensa, calcolata in 300.000 persone, segue gli avvenimenti come una grande festa popolare. Radiocronisti di tutto il mondo descrivono gli eventi con voce epica.

Appena fuori dal porto, la *Graf Spee* segue il canale delimitato dalle boe, quindi accosta a dritta. A tre miglia dall'ultima boa Langsdorff fa fermare le macchine, dà fondo alle ancore e ordina di collocare le micce, controllando personalmente che siano ben sistemate nei punti da lui indicati. Poi ordina agli ultimi uomini dell'equipaggio di scendere nelle imbarcazioni che erano state messe a mare.

Nessuno si muove. Langsdorff ripete l'ordine. Uno solo si fa avanti, dice che tutti i presenti lasceranno la nave soltanto insieme a lui.

Pochi minuti dopo, tre immani rombi scuotono l'aria fino a parecchie miglia di distanza. La corazzata tascabile *Admiral Graf Spee* è distrutta per sempre in un vortice di fumo e fiamme. I radiocronisti uruguayani, con voce sempre più frenetica, danno la notizia al mondo: «In questo momento vediamo di fronte a noi, a forse otto

miglia di distanza, un immenso bagliore di fiamme. L'aria è squassata da possenti fragori. È una scena indescrivibile». E così via mentre a Berlino Goebbels, cupo, medita l'articolo di fondo che il giorno dopo comparirà su tutti i giornali del Reich. In una stanza dell'Arsenale di Buenos Aires, dove si è recato in volo e ha trovato ospitalità, il comandante Langsdorff si toglie la vita con un colpo di pistola. Nella tasca della sua uniforme viene trovata una lettera, indirizzata al Comando supremo della Marina germanica tramite l'ambasciatore in Argentina. È il suo testamento.

Documenti e testimonianze

Raeder, il Führer della Marina

Erich Hans Albert Raeder – nato il 24 aprile 1876 nel Comune di Wandsbek che, negli anni seguenti, avrebbe fatto parte della città di Amburgo – reggeva le sorti della Marina fin dal 1928. Figlio di un consigliere scolastico e ufficiale della vecchia scuola, Raeder si era addestrato al mare negli anni in cui la flotta del Kaiser, forte delle proprie tradizioni prussiane, era in grado di competere realmente con la potenza navale inglese. Cadetto nel 1895, non ancora ventenne compie un viaggio di istruzione nelle Indie Occidentali a bordo della nave-scuola per mozzi *Gneisenau* e, durante quei mesi, il suo incarico è quello di fuochista semplice. L'anno seguente, inviato all'accademia di Kiel, è addestrato all'artiglieria, all'impiego delle mine e dei mezzi siluranti. Diventa ufficiale nell'ottobre 1897 con un encomio solenne e ha il comando di ufficiale segnalatore prima sulla corvetta corazzata *Sachsen* e poi sulla corazzata *Deutschland*.

Negli anni al principio del secolo, di gradino in gradino Raeder sale la gerarchia militare.

Nel 1906, il comando supremo destina Raeder a Berlino nel reparto informazioni dell'Ufficio della Marina imperiale: la nuova attività, che consisteva nell'esame della stampa straniera e nella redazione di un bollettino riservato, lo porta a lavorare fianco a fianco dell'ammiraglio Tirpitz e dello stesso imperatore Guglielmo II.

Relatore sulla battaglia di Lissa ad una conferenza speciale del Kaiser, capitano di corvetta nel 1911 e, allo scoppio della Grande Guerra, primo ufficiale dello Stato Maggiore dell'ammiraglio Hipper – che era il capo del naviglio da cognizione – Raeder vede avverarsi il suo sogno di un comando autonomo soltanto all'inizio del 1918, che doveva essere l'anno della sconfitta: promosso capitano di fregata, ha ai suoi ordini l'incrociatore *Köln*.

Di questo comando, Raeder non può goderne a lungo; dopo la battaglia dello Skagerrak, la Kriegsmarine rimane inattiva nei porti e così la coglie l'armistizio del novembre.

Tra il 1922 e il 1923 Raeder pubblica due libri e si dedica a studiare filosofia all'università di Berlino. Alla vigilia della laurea Raeder viene promosso contrammiraglio e, assieme, ha l'incarico di ispettore degli istituti navali, cioè le prestigiose accademie di Kiel-Wilk e di Flensburg-Mürwik.

Raeder lavora quasi clandestinamente a ricostituire un esercito di quadri inferiori capace, al momento opportuno, di dare alla Germania una flotta potente e moderna: i suoi corsi per allievi ufficiali e le sue scuole per specialisti di Marina sono in realtà altrettante alte accademie navali. In quegli stessi anni Raeder diventa comandante dell'incrociatore *Hamburg*, la nave-ammiraglia, dell'*Arcona* e della seconda flottiglia torpediniere. Con la promozione a vice ammiraglio ottiene il comando del famoso

dipartimento del Mar Baltico, che comprende fra l'altro le sezioni difesa costiere di Kiel e Swinemünde.

Il comando supremo della Marina – che egli avrebbe mantenuto fino al 31 gennaio 1943, decimo anniversario della salita di Hitler al potere – lo ha nel 1928 e da quel momento può dedicarsi alla ricostruzione della flotta progettata da un decennio e, sotto il nome fittizio di società aerea *Severa*, crea una aviazione da marina.

Raeder possiede doti di solido organizzatore e, nei suoi progetti, è capace e lungimirante. Crede nella conservazione delle vecchie tradizioni di obbedienza e mantiene uno stretto controllo su ogni branca della Marina, fondendole tutte in una forza solida, efficiente, capace di realizzare i suoi piani, i quali, strano a dirsi, corrispondono, nelle loro linee generali, a quelli del Lord del Mare inglese, Churchill: sposare la politica estera alla potenza navale poiché la mobilità delle forze navali, combinata con la loro capacità di esercitare una pressione continua in una zona, costituisce un fattore che può determinare o impedire una certa politica, particolarmente una politica basata sulla forza.

L'atteggiamento tenuto da Raeder nei confronti del nazismo è distaccato però cauto: un suo ordine stabilisce che nessun dipendente della Marina debba prendere parte in qualsiasi modo alla vita politica.

Raeder e le vicissitudini della Marina del Terzo Reich

L'anno 1939, primo della battaglia dell'Atlantico, vede l'affondamento della *Graf Spee*; in quello successivo la Kriegsmarine perde il suo gioiello più prezioso, la *Bismarck*; col finire del 1942, si registra una disfatta per tanti aspetti decisiva. In tutti questi anni Raeder, invano, ha cercato di far convergere l'attenzione di Hitler sul Mediterraneo, che il Grande ammiraglio considera, a ragione, la vena giugulare della Gran Bretagna.

Raeder propone la conquista di Malta, che avrebbe aperto le porte dell'Egitto a Rommel, il Canale di Suez alla Kriegsmarine e, cosa ancora più importante, il golfo Persico con i suoi ricchi giacimenti di petrolio alla Germania. Ma, ancora una volta, il mare sembra spaventare Hitler: il compito di conquistare Malta il Führer lo lascia agli italiani. A metà dicembre '42, il problema di Malta non è ancora risolto. Göring e Kesselring, da una parte, Raeder dall'altra, entrarono in vivace polemica per l'organizzazione dei trasporti marittimi nel Mediterraneo. Göring pretende che siano alle dirette dipendenze del suo ministero e, pertanto, che il comando della Luftwaffe abbia potere anche sui mezzi navali. Il Grande ammiraglio si oppone. La questione è portata dinanzi a Hitler, ma proprio in quei giorni avvenne il fatto che doveva determinare le dimissioni di Raeder. La Kriegsmarine, per i mesi di dicembre 1942 – gennaio 1943, ha progettato un grande attacco contro i convogli che, provenienti dagli Stati Uniti, raggiungono l'Unione Sovietica a Murmansk. Il 31 dicembre 1942 un convoglio è attaccato da forze della Kriegsmarine comandate dal vice ammiraglio Kummert che alza la sua bandiera sull'incrociatore *Hipper*. Nella battaglia gli inglesi del capitano di vascello Sherbrooke affrontano Kummert con estrema decisione: l'*Hipper*, colpito ripetutamente, risulta gravemente danneggiato; il cacciatorpediniere *Friedrich Eckoldt* cola a picco.

Hitler ne è infuriato, anche perché apprende la notizia della disfatta da un notiziario della BBC. «La Marina tedesca», dice ai suoi capi, «non ha mai avuto uomini capaci di battersi. [...] In realtà, la Marina non ha mai annoverato uomini in gamba».

Benché nello scontro le perdite inglesi e tedesche si pareggino, per la Germania si tratta per il vero di una grossa sconfitta. Hitler convoca Raeder, il quale tenta di affievolirne la furia. Il Signore della Guerra rileva che preziose squadriglie della Luftwaffe rimangono legate alla Norvegia soltanto per proteggere la flotta, che la Luftwaffe può fare tutto quello che fanno le navi da guerra e anche qualcosa di più e che, infine, da quelle grosse navi – se demolite – si sarebbe potuto ricavare preziosissimo acciaio.

Tutto questo costituisce un'offesa che Raeder non può lasciar passare. Egli chiede ed ottiene un colloquio privato con Hitler. Gli dice che ormai ha 67 anni e che la sua sostituzione con un uomo più giovane e più vigoroso sarebbe non solo naturale ma anche giusta. Hitler cerca di rabbonirlo forse temendo uno scandalo ma Raeder insiste: spiega che non ha intenzione di creare complicazioni di nessun genere e che anche per questo avrebbe già presentato le proprie dimissioni il 31 gennaio, decimo anniversario dell'assunzione di Hitler a Cancelliere del Reich. Il Führer gli chiede allora i nomi di due possibili successori e Raeder fa quelli di Carls, comandante di grandi unità, e di Dönitz, capo degli U-Boote.

Quando lascia il comando, Raeder spiega in un memorandum al Führer che «il disarmo delle grandi corazzate sarebbe una vittoria guadagnata dal nemico senza sforzo alcuno». Ma già il 26 gennaio, all'insaputa di Raeder, Hitler ha ordinato che «tutti i lavori sulle grandi navi debbono cessare immediatamente».

Giuseppe Mayda

L'Admiral Graf Spee

Tra le navi famose della guerra spicca il nome dell'*Admiral Graf Spee*, terza ed ultima delle corazzate «tascabili» della Kriegsmarine, la cui fama risale al combattimento del Rio de la Plata. Le unità similari che l'hanno preceduta sono state la *Deutschland* e l'*Admiral Scheer*, entrate rispettivamente in servizio nel 1933 e nel 1934.

L'idea delle «tascabili» comincia a formarsi dopo il 1925, quando la Germania deve cominciare a pensare al rinnovamento della piccola flotta concessale dal trattato di pace di Versailles dopo la Prima Guerra Mondiale. Si tratta di decidere se il compito della Marina debba essere quello limitato alla difesa degli accessi del Baltico e limitatamente offensivo entro questo, oppure quello di comportamento offensivo negli spazi oceanici. L'ammiraglio Zenker, capo della Marina a quel tempo, esclude che la flotta possa assumere un atteggiamento quale quello previsto nella prima ipotesi.

L'impiego di veloci e bene armate navi di superficie nell'attacco al traffico oceanico nemico e anche, quando in condizioni vantaggiose, a navi da guerra, aveva dato

buoni risultati nel precedente conflitto. Un altro vantaggio di questa guerra corsara era quello di far distrarre importanti aliquote delle forze navali avversarie da altre zone con conseguenti alleggerimenti di pressione e possibili favorevoli influssi di carattere strategico.

È quindi questo il tipo di guerra marittima, quella di corsa, che si confà alla Marina germanica nel caso di uno scontro con una grande potenza navale. L'obiezione che l'impiego dell'aereo può limitare le possibilità di unità di superficie, può essere rigettato con l'argomento che sui grandi spazi oceanici le possibilità degli aerei contro una o più navi isolate sarebbero state piuttosto limitate.

Scegliendo quindi l'ipotesi operativa del comportamento offensivo negli oceani, l'ammiraglio Zenker definisce anche quale tipo di nave maggiore, si debba costruire. Ne deriva un tipo del tutto nuovo: leggermente corazzato, con apparato motore diesel, capace di una velocità superiore a quella di qualsiasi corazzata, con l'armamento principale più potente di quello di ogni incrociatore e di qualsiasi altra unità più veloce, con una straordinaria autonomia di 20.000 miglia. L'apparato motore deve avere inoltre la particolarità di consentire di raggiungere in brevissimo tempo la più alta velocità per avvicinarsi rapidamente ad una nave mercantile avvistata ed eventualmente per allontanarsi da un avversario più forte.

Approvato il progetto nel 1929, tra il 1933 e il 1936 entrano in servizio queste tre navi, classificate come corazzate e che all'estero vengono aggettivate come «tascabili», per le loro dimensioni, dislocamento e armamento. In realtà parlare delle «tascabili» come delle corazzate è stato ed è senz'altro errato, perché queste navi della corazzata non hanno alcunché: né il dislocamento, né la protezione, né l'armamento.

Ufficialmente denunciate come bastimenti dal dislocamento di 10.000 tonnellate standard, al loro completamento, questo limite è superato. La protezione è abbastanza leggera: rappresenta il 20-23% del peso totale delle unità, quando invece in una vera corazzata tale coefficiente ascende al 30-40%. A parte le possibilità di autonomia, anche la nuova soluzione propulsiva non dà i risultati attesi: all'atto pratico la desiderata velocità di oltre 28 nodi non è raggiunta o mantenuta, e ci si deve accontentare dei 25-26 nodi. Ciò mette fuori causa una delle principali caratteristiche operative delle «tascabili»: colpire ed eclissarsi velocemente. Ottimi sono, invece, come tutte le artiglierie germaniche, i 6 cannoni da 280/54,5 mm, sistemati in 2 torri trinate corazzate.

La Graf Spee contro l'Exeter, l'Ajax e l'Achilles

Indubbiamente le «tascabili» sono state delle interessanti navi per soluzioni costruttive e destinazione d'impiego, tali da attirare l'attenzione preoccupata di alcuni ammiragliati, quale quello francese. L'esperienza bellica dimostra poi quali sensibili limiti abbiano queste unità: buone nelle lunghe crociere per attaccare il traffico, assai meno nello scontro con altre navi da guerra, fatto dovuto in buona parte alla loro troppo debole protezione che le mette anche alla mercé di unità minori, quali gli incrociatori, che abbiano superato il rischio del tiro dei cannoni da 280 mm delle «tascabili». È quanto accade al Rio de la Plata tra la *Graf Spee* e gli incrociatori

britannici *Exeter*, *Ajax* e *Achilles*, il primo armato con pezzi da 203 e gli altri con quelli da 152 mm.

L'*Exeter* è preso sotto il tiro assai preciso dei 280 della *Graf Spee* ed è gravemente colpito, tanto da dover interrompere il contatto. A questo punto il comandante della *Graf Spee*, Langsdorff, commette uno dei suoi errori: invece di continuare l'azione sino alla distruzione dell'*Exeter*, muta bersaglio dirigendosi verso i due incrociatori leggeri, che lo tengono in scacco grazie alla loro maggiore velocità. Intanto i colpi inglesi da 203 e da 152 sulla *Graf Spee*, proprio per la scarsa protezione, hanno ottenuto il loro effetto. La «corsara» deve quindi dirigere per Montevideo, dove si compirà il suo destino.

Comunque la *Graf Spee* e le sue gemelle sono state e restano fra le navi della Seconda Guerra Mondiale le più note e conosciute dall'opinione pubblica, con una fama forse un po' usurpata.

Giorgio Giorgerini

La guerra dei mercantili

Ordine operativo per la Marina tedesca: impedire i rifornimenti di materie prime e distruggere il traffico mercantile britannico

La situazione delle flotte mercantili delle grandi potenze allo scoppio della guerra (68 milioni di tonnellate di stazza lorda) era la seguente:

Germania	4,3	milioni t s.l.
Impero Britannico	21	milioni t s.l.
Francia	3	milioni t s.l.
Italia	3,3	milioni t s.l.
Norvegia	4,6	milioni t s.l.
Danimarca	1,1	milioni t s.l.
Olanda	2,9	milioni t s.l.
U.S.A.	9,4	milioni t s.l.
Grecia	1,9	milioni t s.l.
Giappone	5,6	milioni t s.l.

(t s.l. = tonnellate di stazza lorda)

Le importazioni totali della Germania erano di 56,5 milioni di tonnellate di cui 29 milioni provenivano da oltremare. La parte più importante, agli effetti bellici, era costituita dagli 11 milioni di tonnellate annue del minerale di ferro svedese, proveniente in estate da Lulea attraverso il Baltico, e in inverno da Narvik lungo le coste norvegesi e attraverso il Mare del Nord. C'erano fondate probabilità di far passare questo traffico attraverso acque neutrali fino ad arrivare a quelle sotto controllo tedesco. Un'altra voce importante nelle importazioni era l'olio, sia combustibile che commestibile.

Ma il controllo dell'Inghilterra sui traffici divenne ben presto efficiente, tagliando alla Germania le importazioni di diversi minerali e metalli, di legname da costruzione, gomma, lana, cotone, tè, caffè, cacao, agrumi e altro.

Il governo aveva in parte provveduto alla costituzione di riserve dei materiali importanti per la guerra. Inoltre l'accordo con la Russia fornì viveri e olio in misura sufficiente a coprire il fabbisogno minimo, sebbene a caro prezzo, pagato fra l'altro con l'incrociatore *Lützow*.

Infine, dal momento in cui l'Inghilterra si schierò con i suoi nemici, la Germania perdette le sue principali zone di pesca. La quantità di pesce annualmente sbarcata diminuì da 700.000 a 150.000 tonnellate. Ma, tutto considerato, la Germania del 1939 dipendeva dal mare meno che nel 1914: essa poteva essere colpita immediatamente e in modo decisivo dalla guerra marittima, solo interrompendo le importazioni di minerali dalla Svezia e con operazioni di sbarco.

L'accesso all'Atlantico delle navi da guerra tedesche era altrettanto difficile che nella Prima Guerra Mondiale. La flotta britannica era, è vero, meno forte di allora, ma l'aviazione rendeva facile la sorveglianza delle acque intorno all'Islanda, attraverso le quali dovevano passare le navi tedesche. Spesso questo vantaggio, che gli inglesi avevano, era annullato dal frequente maltempo e dalla nebbia, in particolare al limite della zona dei ghiacci alla deriva: ma poi il miglioramento dei radioteleметри (radar) fornì gli inglesi di occhi che potevano vedere con sicurezza anche attraverso la nebbia e durante la notte.

Il Regno Unito, invece, fulcro dell'Impero britannico, dipendeva ancora di più dal mare che nella Prima Guerra Mondiale, perché all'incremento di popolazione non aveva corrisposto un analogo incremento della produzione locale. In Inghilterra si estraevano in misura sufficiente carbone e una parte dei minerali ferrosi, ma per il lavoro nelle miniere era necessario importare il legname occorrente. Da oltremare provenivano 11 milioni di metri cubi di legno, 8 milioni di tonnellate di minerali ferrosi, gran parte dei viveri, tutti gli oli per 12 milioni di metri cubi. La resistenza o il crollo della Gran Bretagna, dipendevano da queste importazioni, che nel 1938 raggiunsero i 68 milioni di tonnellate.

Il tonnellaggio britannico disponibile per le importazioni di guerra e per il traffico costiero era di 21 milioni t s.l. In tempo di guerra, per effetto delle requisizioni necessarie ai trasporti di nafta, materiali e truppa delle forze armate, questo tonnellaggio si riduceva a 15,5 milioni t s.l. di cui circa 2 milioni erano unità minori, adibite al piccolo cabotaggio e al trasporto di carbone. L'industria dei cantieri era in grado di costruire un milione abbondante di t s.l. all'anno. Poiché era da prevedere che gli inglesi avrebbero potuto disporre anche di tonnellaggio straniero, il rifornimento della Gran Bretagna poteva, nei limiti delle previsioni, considerarsi assicurato.

La Francia dipendeva dal mare per l'intera importazione degli oli e per le comunicazioni con le sue colonie nordafricane, specialmente per il trasporto delle truppe e dei viveri, poiché l'agricoltura metropolitana era stata fortemente trascurata.

da Friedrich Ruge, *La guerra sul mare 1939-45*, Garzanti, Firenze.

I nuovi corsari

Come gli antichi pirati della Marina inglese, le navi da corsa tedesche vanno all'arrembaggio dei mercantili alleati

Nella sua lunga crociera di corsa nell'Atlantico meridionale la Graf Spee, agli ordini del capitano Langsdorff depredò e affondò parecchi mercantili nemici. Gli equipaggi, fatti prigionieri, vennero di volta in volta trasbordati su una nave appoggio tedesca, l'Altmark. Léonce Peillard, nel suo libro La Battaglia dell'Atlantico, ha ricostruito come furono catturati e colati a picco due carichi inglesi, l'Huntsman e il Trevanion.

La cattura dell'*Huntsman*

Il capitano A.H. Brown, di sessantatré anni, faceva il suo ultimo viaggio a bordo dell'*Huntsman*. Il mercantile trasportava da Calcutta a Londra 10.000 tonnellate tra tappeti indiani, gomma arabica e tè di Ceylon, quanto bastava di tè per accontentare per due mesi almeno l'intera Gran Bretagna. Il suo carico aveva un tale valore che, per non fargli correre rischi nel Mediterraneo, si era preferito mandarlo a circumnavigare l'Africa. L'equipaggio era composto da 16 marinai inglesi e da 67 indiani lascars.

Alle 18, il 10 ottobre 1940, l'ufficiale di guardia informò Brown che una nave da guerra, a circa 5 miglia sulla dritta, si dirigeva a tutta velocità verso l'*Huntsman*.

Brown non rimase sorpreso quando vide la bandiera francese in cima all'albero della nave. Sapeva che la corazzata *Dunkerque* doveva trovarsi nei paraggi. La tranquillità del capitano dell'*Huntsman* durò poco. Il tricolore fu ben presto ammainato, mentre compariva la bandiera dove troneggiava la svastica. Si trattava di una grande nave da guerra tedesca! Per ordine di Brown, che si era nel frattempo ripreso, il radiotelegrafista B.C. McCorry cominciò a trasmettere lo R.R.R. convenuto, quando un ordine perentorio gli pervenne dalla nave nemica: «Interrompete la trasmissione o vi affondiamo».

Brown cedette. Non aveva però avuto il tempo per gettare fuori bordo i documenti e i codici segreti. Precisazioni sulla rotta da seguire per le navi mercantili, trovate dai tedeschi, furono immediatamente trasmesse a Berlino. Il capitano Brown fu fatto prigioniero e trasferito a bordo della corazzata nemica.

La radio della *Graf Spee* aveva captato la trasmissione interrotta di McCorry: «RRR... 8° 13' S 8° 28' W... ». Langsdorff, paventando l'intervento di forze navali nemiche, decise d'imbrogliare le carte. Un radiotelegrafista della *Graf Spee* trasmise dalla cabina radio del cargo inglese: «SSS SSS SSS *Newton Beech* silurato! Posizione: 7° 20' S 7° 57' W».

In tal modo, gli inglesi avrebbero potuto credere alla presenza di U-Boote in quel settore. In realtà, nessuna stazione inglese raccolse il messaggio. Langsdorff era tenuto al corrente dei movimenti delle navi da guerra inglesi da messaggi radio trasmessi da agenti segreti che vivevano nei porti del Brasile e della Repubblica Argentina.

Il giorno 12, alle 15, l'*Huntsman* riprese la rotta. A fianco del capitano Brown, stava un ufficiale tedesco. Nel frattempo, si faceva l'inventario succinto delle preziose merci contenute nelle stive. La rotta era per nord-ovest e l'*Huntsman* doveva seguire la *Graf Spee* che aveva appuntamento con l'*Altmark*.

Il 14 ottobre, alle 8:24, l'*Altmark* era in vista, esattamente al posto convenuto. Sorpresa! La nave-rifornimento scappava avvolta in una cortina di fumo! Langsdorff fece immediatamente lanciare dei segnali luminosi di riconoscimento. Con circospezione, la nave-rifornimento si avvicinò. Il suo comandante, il capitano J.H. Dau, aveva creduto di riconoscere una corazzata inglese e, pronto ad auto-affondarsi, aveva già messo in mare le lance di salvataggio.

«Egli non conosceva il talento dei miei pittori!», disse ridendo l'ufficiale incaricato di camuffare la corazzata tascabile.

Su un breve ordine, il cargo inglese andò ad affiancarsi all'*Altmark*, e il capitano Brown e i suoi uomini andarono ad ingrossare le file degli equipaggi del *Newton Beech* e dell'*Ashlea* già prigionieri sull'*Altmark*. Il 16 ottobre, alle 6:40, alcune corvée di marinai tedeschi, aiutati dagli uomini dell'*Huntsman*, cominciarono a vuotare le stive del cargo inglese del suo prezioso carico. Era una bella preda, stimata 80 milioni di marchi. Oltre al combustibile, circa 80 tonnellate di materiale vario e di viveri passarono dall'*Altmark* al *Graf Spee*.

Durante tutto questo tempo, i servizi di decrittamento dell'*Admiral Graf Spee* erano occupati con i documenti trovati a bordo dell'*Huntsman*. Essi fecero un lavoro tanto intelligente che il 17 ottobre riuscivano a decrittare il codice segreto inglese.

Per Langsdorff era una grande vittoria. Da quel giorno, riuscì a comprendere tutti i messaggi radio scambiati tra le navi mercantili e quelle da guerra inglesi!

L'affondamento del *Trevanion*

«Fermate le macchine. Niente radio o apro il fuoco!».

A 100 metri appena dal *Trevanion*, un cargo di 5299 tonnellate, la *Graf Spee* puntava i suoi cannoni, alzava la bandiera della Kriegsmarine al posto dei colori francesi sotto i quali si era avvicinata.

Senza tenere minimamente conto dell'intimazione, N.C. Martinson, radiotelegrafista del *Trevanion*, cominciò a trasmettere: «*Trevanion* attaccato RRR... ».

I proiettili delle mitragliere spazzarono la plancia del *Trevanion*. Martinson interruppe la trasmissione. Quasi immediatamente cessò anche il tiro. Allo strepito, seguì un angoscioso silenzio.

J.M. Edwards, comandante del *Trevanion*, che, dall'apparizione della corazzata nemica, non aveva abbandonato la plancia, balzò verso la stazione radio.

«Ha terminato, Martinson?»

«No, comandante. Ho trasmesso solo la metà del messaggio».

«Continui. Starò in piedi davanti a lei per coprirla. Non sia così nervoso!».

La trasmissione riprese. Martinson diede il punto. Le mitragliere ripresero a crepitare. Proiettili traccianti risuonarono sulle lamiere del cargo. Per ordine del capitano Edwards, l'equipaggio si era steso sulla coperta. Alcuni proiettili rimbalzarono

ferendo leggermente alla schiena Edwards e Martinson. «Trasmissione corretta, terminata, comandante».

Una comandata di preda accostava il fianco del *Trevanion*, quando l'ufficiale che ne era alla testa vide l'inglese piegarsi fuori bordo e gettare in mare dei sacchi zavorrati che sprofondarono rapidamente. Era il comandante Edwards che impediva così che i tedeschi s'impossessassero dei codici e dei documenti segreti. [...]

Prigioniero, mettendo piede su una nave nemica, Edwards vide avanzare verso di lui un capitano di vascello vestito di bianco.

«Sono desolato», disse Langsdorff. «Ma devo affondare la sua nave. È ferito?»

Edwards rispose con un sorriso.

«Qualcuno del suo equipaggio è stato colpito?... Ah! la guerra è la guerra!», continuò Langsdorff. I due marinai si strinsero la mano. Il *Trevanion* fu affondato il 22 ottobre 1939.

Il coraggio del suo comandante e del radiotelegrafista aveva impressionato gli ufficiali della *Graf Spee*. Langsdorff annotò sul giornale di bordo: «Con notevole coraggio, il radiotelegrafista nemico tentò di trasmettere e di dare l'allarme... Nessun segnale di "ricevuto", inteso a bordo della *Graf Spee*. Sarebbe forse preferibile impiegare i 3,7 o i 10,5 cm in luogo delle mitragliere per impedire le trasmissioni radio, in quanto l'effetto dei 2 cm (antiaeree) è insufficiente, se il radiotelegrafista dà prova di coraggio e fermezza».

da Léonce Peillard, *La Battaglia dell'Atlantico*, pp. 59-63, Mondadori 1976.

Diplomazia contro marina

Imbattuta sui mari, la *Graf Spee* viene sconfitta dalle manovre della diplomazia inglese

Secondo le convenzioni dell'Aja dell'8 ottobre 1907 (articoli 12, 14, 17), una nave belligerante non può trattenersi più di ventiquattr'ore in un porto neutrale. Un prolungamento di questa sosta può essere accordato se lo impone lo stato del mare o se le avarie subite dalla detta nave compromettono la sua sicurezza. Passato tale termine, la nave dev'essere disarmata.

Parecchie navi da guerra inglesi avevano ottenuto un rinvio di quarantotto per riapprovvigionarsi, e il governo uruguayano non poteva non accordare lo stesso periodo di tempo alla corazzata tedesca, e ciò sebbene la *Graf Spee* conservasse tutta la sua potenza di fuoco.

A bordo della corazzata, ufficiali ed equipaggio sono seri e silenziosi. Langsdorff, leggermente ferito al viso, ha raso barba e baffi. Fisicamente, moralmente non è più lo stesso uomo. [...] «Quarantotto non sono sufficienti per riparare la mia nave, mi occorrono almeno cinque giorni», dichiara il comandante della *Graf Spee*.

Dai numerosi tedeschi e simpatizzanti di Montevideo, Langsdorff non tarda a venire a sapere che la sua corazzata non troverà alcun serio aiuto in quel porto, il solo cantiere esistente apparteneva ad un certo Voulminot, un uruguayano, figlio di francesi.

Invitato ad eseguire i lavori, Voulminot aveva seccamente rifiutato. Langsdorff non avrebbe potuto contare che sui propri uomini e pochi volontari.

Gli inglesi avevano a Montevideo un ministro, Millington-Drake, intelligente, attivo, molto ben voluto dagli uruguayani. Era inoltre grande amico del ministro degli Esteri dell'Uruguay, Alberto Guani.

Giovedì, 14 dicembre, a mezzogiorno, Guani ricevette la visita di Millington-Drake e del suo collega francese, l'ambasciatore Gentil. Tutti e due consegnarono una lettera dei loro rispettivi governi. Con queste note, i due alleati invocavano la convenzione dell'Aja.

Guani riconobbe la fondatezza della richiesta alleata, mentre precisava di avere inviato due esperti a bordo della *Graf Spee* e di attendere il loro rapporto, prima di prendere una decisione. Bisognava controllare le condizioni di navigabilità della corazzata tedesca.

Alle 19 i due periti uruguayani consegnarono il loro rapporto al ministro degli Esteri: «Due fori, rispettivamente di metri 2 per 2 e di 0,70 per 0,60, nella parte prodiera della corazzata, uno quasi sulla linea di galleggiamento» rendevano pericolosa la navigazione col maltempo. E un tale tempo bisognava prevederlo, in quella stagione, nel Nord Atlantico. Con decreto predatato a venerdì 15 dicembre, il governo uruguayano decise che la *Graf Spee* aveva diritto a una permanenza di settantadue ore a partire dalle 20 del 14. Il termine scadeva alle 20 di domenica 17. Millington-Drake aveva fatto un passo personale di carattere amichevole presso Guani: «Settantadue ore, per una nave che ha percorso, dopo la battaglia, 300 miglia a tutta forza, mi paiono troppe!».

Guani, che ha appena ricevuto l'ambasciatore di Germania, gli replica: «Mio caro ministro e amico, mi permetta richiamare alla sua mente un ricordo di giovinezza: il 25 novembre 1914, tutti e due allora giovani attachés d'ambasciata, riprendevamo il nostro posto, proprio qui a Montevideo, e ci trovavamo a bordo d'un transatlantico nella rada di Rio de Janeiro. Ora, si trovava in riparazione nel porto l'incrociatore *Glasgow*, superstite della battaglia di Coronel, e il vostro ministro a Rio, Malcolm Robertson, aveva compiuto un miracolo: aveva ottenuto che l'incrociatore, molto danneggiato, entrasse in un bacino... Il *Glasgow* vi rimase cinque giorni. Si ricordi, glielo avevo fatto notare. Si lavorò giorno e notte con centinaia di operai. Esso ne è uscito rimesso a nuovo... ».

Millington-Drake non poté fare a meno di inchinarsi.

Ora, venerdì 15 dicembre, alle 8 del mattino, Millington-Drake ricevette istruzioni da Londra, ritrasmesse dal commodoro Harwood che incrociava sempre davanti all'estuario: «Non sollecitare più la partenza della corazzata tedesca. Al contrario, cercare di trattenerla a Montevideo per almeno cinque giorni ancora».

Un simile voltafaccia avrebbe imbarazzato chiunque, meno che Millington-Drake! Cinque giorni! Era il tempo indispensabile alla corazzata *Renown* e alla portaerei *Ark Royal* per raggiungere la divisione di Harwood!

Mentre i tedeschi seppellivano i loro trentasette morti [...] Millington-Drake si ripresentava da Guani. Situazione imbarazzante per l'inglese? Niente affatto! Riferendosi alle convenzioni dell'Aja, aveva trovato una clausola interessante.

«Ho appena saputo che un mercantile inglese, l'*Ashworth*, sta per salpare questa sera alle 18:15 da Montevideo. Ora, le convenzioni dell'Aja vietano ad una nave da guerra di lasciare un porto neutrale prima che siano passate ventiquattro ore dalla partenza da detto porto d'una nave mercantile appartenente alla nazione con la quale la prima è in guerra... Le sarò dunque grato se vorrà proibire alla *Graf Spee* di lasciare il porto prima di domani sabato alle 18:15!». Ironicamente. Guani domandò: «Quali sono le ragioni d'un tale cambiamento di atteggiamento?»

«Modificazioni di tattica», rispose imperturbabile colui che i suoi amici avrebbero chiamato un giorno sir Eugen.

Durante la notte, altra visita del ministro inglese accompagnato dall'addetto navale a Buenos Aires. Chiedeva che un picchetto armato uruguayano fosse posto a bordo della *Graf Spee*. Questa volta, con alterigia, Guani rifiutò.

Il venerdì, Millington-Drake venne a informare Guani che, il giorno successivo alle 17, un altro mercantile inglese, il *Dunster Grange*, avrebbe lasciato Montevideo, il che avrebbe dovuto prolungare di altre ventiquattr'ore supplementari la proibizione richiesta il giorno prima... Questa volta Guani si arrabbiò!

«Vogliamo sbarazzarci al più presto di questo visitatore indesiderabile, ci creda!».

da Léonce Peillard, *La Battaglia dell'Atlantico*, pp. 90-92, Mondadori 1976.

L'ultima sfida

[La fine della nave corsara tedesca nel dispaccio dell'inviato speciale della *United Press* a Montevideo](#)

La corazzata «tascabile», costretta a lasciare il porto, affonda in fiamme. Riccardo Diaz Herrera, 17 dicembre 1939. Con l'autorizzazione della *United Press*. [...] Montevideo, 17 dicembre (U.P.). Questa notte, la corazzata «tascabile» tedesca *Admiral Graf Spee*, unità bene armata, per un valore di 19 milioni di dollari, è stata fatta saltare e colata a picco dal suo stesso equipaggio nazi-tedesco all'imboccatura del porto di Montevideo, mentre le navi alleate si apprestavano ad assalire il vascello corsaro, colpito e preso in trappola.

La *Graf Spee* è stata distrutta alle 19:50 per ordine personale del Führer, che si trovava nel suo ufficio alla Cancelleria del Reich, a più di 6000 miglia di distanza.

Appena dieci minuti prima che per la *Graf Spee* scadesse l'ultimatum del governo uruguayano di lasciare il porto pena l'internamento per tutta la durata delle ostilità, potenti esplosioni sono echeggiate nei depositi delle munizioni e la nave ha cominciato subito ad inabissarsi.

I proiettori dell'incrociatore britannico *Cumberland*, che non riuscì a colpire la *Graf Spee*, non smisero un attimo di illuminare la nave da guerra tedesca che, sventrata, affondava avvolta in una gigantesca cortina di fumo e di fiamme.

La *Graf Spee*, una delle tre navi da scorreria germaniche, si è sfasciata nel Rio de la Plata, circa 8 miglia al largo del porto di Montevideo, dopo che il comandante, Hans Langsdorff, di 46 anni, si era convinto di non avere più scampo.

La nave è affondata a 34° 56' di latitudine sud e 56° 24' di longitudine ovest.

I portavoce tedeschi sostengono che nessuno dei 900 uomini che si trovavano a bordo, tra ufficiali ed equipaggio, è morto nella catastrofe. Tutti sono stati trasbordati sulla petroliera tedesca *Tacoma*, ancorata nei pressi del naufragio.

«Se non riuscirò a forzare il blocco inglese, affonderò la mia nave», così aveva detto il comandante Langsdorff, un reduce della battaglia dello Jutland. dove aveva combattuto contro gli inglesi a bordo della vecchia *Grosser Kurfürst*.

Proprio come ventuno anni prima, quando la flotta imperiale tedesca si era affondata a Scapa Flow, sotto gli occhi increduli dei capi dell'Ammiragliato inglese, schierati in uniforme di gala per riceverne la resa, così la *Graf Spee* è stata mandata a fondo dal suo equipaggio, che ha preferito distruggere la nave piuttosto che patire l'umiliazione della sconfitta e della prigionia. [...]

Al termine delle 18 ore di battaglia, sostenuta il mercoledì precedente contro gli incrociatori britannici *Ajax*, *Achilles* e *Exeter*, la *Graf Spee*, con i cannoni da undici pollici messi fuori uso, e con 36 morti e 60 feriti a bordo, aveva finito per chiedere asilo in porto; prima, però, aveva fatto in tempo a tagliare in due le 9390 tonnellate dell'*Exeter*, uccidendo 61 inglesi, tra ufficiali e marinai, e ferendone 23.

A questo punto, era scoppiata una lotta diplomatica nel corso della quale gli Alleati avevano cercato di costringere la nave «tascabile» a lasciare il porto, mentre i tedeschi si sforzavano di ottenere una promessa di asilo.

La decisione dell'Uruguay fu resa pubblica il venerdì. La *Graf Spee*, nonostante lo scafo lesionato e i cannoni muti, ricevette l'ordine di salpare il giorno stesso, prima delle 18.

Davanti all'estuario del Rio de la Plata, al confine delle 3 miglia delle acque territoriali, gli incrociatori britannici *Ajax* e *Achilles* stavano in guardia, pronti a riprendere la battaglia cominciata il mercoledì, mentre le 10.000 tonnellate del *Cumberland* si aggiravano nelle vicinanze. Correva voce che l'imponente nave da guerra francese *Dunkerque*, una delle più grandi e possenti unità navali del mondo, costruita apposta per fronteggiare le corazzate «tascabili» nazi-tedesche, incrociasse nei paraggi, pronta a gettarsi nella mischia.

Alle 15:25, le catene dell'ancora della *Graf Spee* cominciarono a stridere e cigolare. Era un bel pomeriggio soleggiato, uno dei giorni più lunghi dell'estate in Sud America.

Poi, alle 16:19, quando 300 uomini d'equipaggio furono passati a bordo della *Tacoma*, la *Graf Spee* lasciò lentamente l'attracco.

Una folla sempre più fitta attendeva con ansia di vedere la nave da guerra prendere il largo e dirigersi o verso l'imboscata delle imbarcazioni nemiche o verso sud, per risalire il Rio de la Plata alla volta di Buenos Aires.

Lentamente, quasi esitante, la nave da 10.000 tonnellate si avvicinò alla costa argentina, si fermò come recalcitrante davanti alla morte, poi riprese la rotta.

Alle 17:30, la *Graf Spee* si trovava a 8 miglia dal porto, un miglio al di là delle acque territoriali uruguayane.

Improvvisamente, con un boato di tuono, un'esplosione scosse la nave da prua a poppa. Il primo deposito era saltato.

Alcuni minuti prima, l'ambasciata tedesca aveva respinto sdegnosamente l'ipotesi che la *Graf Spee* rischiasse di esplodere.

Dalla riva, fu testimone dell'esplosione una folla di 50.000 persone, richiamate dalla possibilità di assistere ad una grande battaglia navale, qualora la *Graf Spee* avesse raccolto la sfida degli Alleati. [...]

Grosse bolle di fumo nero scaturirono dallo scafo e dalle torrette. Il battello sbandò, s'inclinò e s'inabissò a vista d'occhio. Intanto le sirene delle altre navi alla fonda nel porto cominciarono a fischiare unendo il loro sibilo al rumore delle esplosioni. Gli scoppi si ripetevano, e ogni volta la *Graf Spee* affondava un po' di più.

Mentre l'imbarcazione s'inabissava lentamente da poppa, le fiamme continuavano a crepitare.

La prima esplosione sradicò la torretta di comando e tutta la nave, cosparsa di nafta, fu preda delle fiamme.

Alcune di queste raggiungevano i 30 metri di altezza.

Mentre lo scafo affondava, il *Cumberland* e un caccia britannico non identificato si avvicinavano in fretta.

Il quotidiano semi-ufficiale *El Pueblo* aveva contemporaneamente annunciato la partenza della *Graf Spee* da Montevideo e aveva reso nota la frase del comandante Langsdorff: «Se non riuscirò a forzare il blocco inglese, affonderò la mia nave alle ore 20».

Lo scafo era ormai sommerso, ma le fiamme continuarono ad avvolgere le sovrastrutture della *Graf Spee* per parecchio tempo.

Due rimorchiatori del porto di Montevideo e due vaporette, il *La Valleja* e il *Jaguari*, si avvicinarono ai resti della *Graf Spee*. Anche due rimorchiatori argentini si tenevano nelle vicinanze. Uno di questi rientrò in porto e fece rapporto di non avere potuto raggiungere la nave da guerra a causa delle grandi piastre d'acciaio che si erano accartocciate per gli scoppi.

Alle 20 la *Tacoma*, con a bordo la maggior parte dell'equipaggio della *Graf Spee*, entrò nel retroporto di Montevideo. Non si sapeva bene quale sorte l'attendesse, ma gli uruguayani erano certi che tutto l'equipaggio sarebbe stato internato per il resto della guerra. La *Tacoma* era scortata dall'incrociatore uruguayano *Uruguay*. I tedeschi tennero a precisare che nessun ufficiale e nessun membro dell'equipaggio erano rimasti a bordo della nave condannata.

Il comandante Langsdorff, accompagnato da alcuni dei suoi uomini, attraversò il Rio de la Plata a bordo di una vedetta, i suoi occhi guardavano bruciare la nave con la quale aveva terrorizzato, per tre mesi, le imbarcazioni alleate nell'Atlantico del Sud.

Il rimorchiatore uruguayano *Huracan* intercettò la vedetta che portava a Buenos Aires il comandante Langsdorff e chiese via radio al quartier generale della marina se poteva lasciar passare l'ufficiale tedesco. Gli risposero che il comandante Langsdorff era libero di recarsi dove voleva.

Morte di un capitano

La lettera «testamento» di Langsdorff: «Sono felice di pagare con la mia vita per ogni possibile ombra sull'onore della bandiera»

Il 19 dicembre 1939, al momento di togliersi la vita, il comandante della Admiral Graf Spee, capitano di vascello Langsdorff invia questa lettera all'ambasciatore tedesco a Buenos Aires, con la preghiera di trasmetterla al comandante in capo della Marina, il Grande ammiraglio Erich Raeder.

All'ambasciatore tedesco – Buenos Aires.

Eccellenza, dopo una lunga lotta sono giunto alla grave decisione di affondare la nave da battaglia tascabile *Graf Spee*, allo scopo di impedire che essa cada nelle mani del nemico.

Sono tuttora convinto che, date le circostanze, una volta che io avevo condotto la mia nave nella trappola di Montevideo, questa fosse l'unica decisione rimasta. Poiché, con le munizioni che rimanevano, ogni tentativo di aprirmi, combattendo, la via del mare aperto e profondo era condannato a fallire. E in tal caso, dopo avere consumato le munizioni che rimanevano, solo in acque profonde avrei potuto affondare la nave, per evitare che cadesse in mano al nemico.

Piuttosto che esporre la mia nave al pericolo che, dopo una lotta valorosa, cadesse in parte o del tutto in mano al nemico, decisi di non combattere, ma di distruggere l'attrezzatura e poi affondare la nave. Era chiaro per me che questa decisione poteva essere travisata coscientemente o inconsciamente da persone all'oscuro dei miei moventi, ed essere attribuita, in tutto o in parte, a considerazioni personali.

Pertanto decisi fin da principio di portare le conseguenze implicite nella decisione stessa. Non occorre dire che per un capitano che abbia sentimento di onore la sua sorte personale non può essere separata da quella della sua nave.

Ho posposto la mia intenzione finché ho avuto la responsabilità delle decisioni concernenti il benessere dell'equipaggio da me comandato. Dopo la decisione presa oggi dal governo argentino,¹ null'altro posso fare per il personale della mia nave. Né mi sarà possibile prendere parte attiva alla lotta che il mio paese sostiene. Posso soltanto dimostrare con la mia morte che i combattenti del Terzo Reich sono pronti a morire per l'onore della bandiera.

Io solo ho la responsabilità dell'affondamento della nave da battaglia tascabile *Admiral Graf Spee*. Sono felice di pagare con la mia vita per ogni possibile ombra sull'onore della bandiera. Affronterò la mia sorte con salda fede nella causa e nell'avvenire della nazione e del mio Führer.

Scrivo questa lettera a Vostra Eccellenza nella tranquillità della sera, dopo una calma deliberazione, così che Ella possa essere in grado di informare i miei superiori e di smentire pubbliche voci, se questo divenisse necessario.

Firmato: Langsdorff – Capitano di vascello – Comandante dell'affondata nave da battaglia tascabile *Admiral Graf Spee*.

¹ Il Governo argentino diede ospitalità all'equipaggio, che venne internato.