

La battaglia di Piombino vista dai tedeschi

Francesco De Domenico

Dal diario di guerra (KTB) della 22. U-JägerFlottille (22ª flottiglia cacciasommergibili)

Attività dell'UJ 2209 [l'ex chalutier oceanico francese MINERVA/P 42 per la marina francese, 1.148 o 1.161 tsl/luglio 1937, costruito da Penhoët a St. Nazaire per la S.té Havraise de Pêche, in servizio con la Kriegsmarine dal 12.2.1943 a Marsiglia].

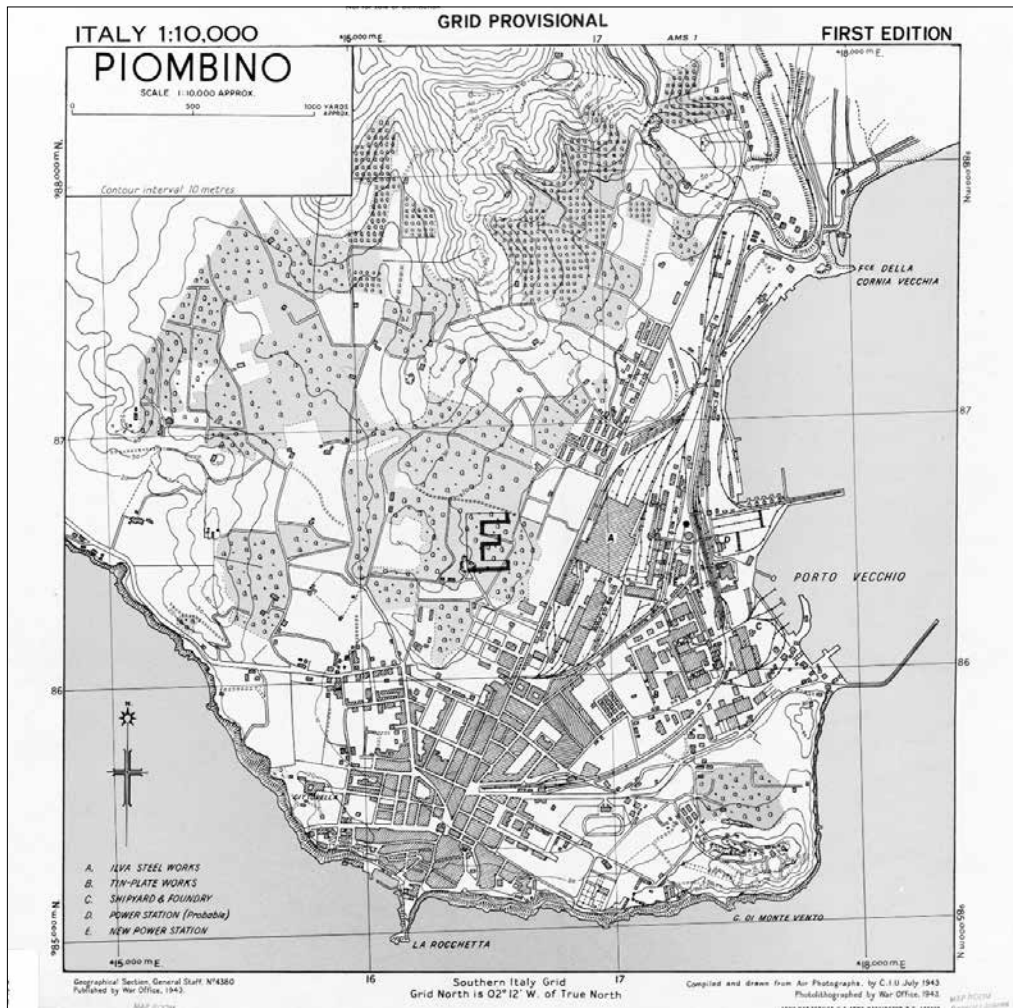
8.9.1943 ore 10.00. UJ 2209 con il suo Comandante Obltn.z.S. Schmidt entra a Piombino.

Alle ore 23.25 il Comandante dell'UJ 2209, presa conoscenza del completo abbandono delle ostilità da parte italiana, adotta le seguenti misure:

Preparazione di una partenza immediata.

Ore 23.45. Sotto il comando dell'I.W.O. (ufficiale addetto alle armi) Ltn.z.S. Mueller, una squadra d'assalto con 2 ufficiali e 12 marinai, 3 mitragliatrici, 2 machine-pistole si impadronisce del molo del porto e occupa l'edificio della capitaneria di porto. Partecipano anche gli equipaggi di R 12 e R 15. Non ci sono navi da guerra né mercantili italiani in porto da catturare.

Lo sviluppo più sorprendente per la squadra d'assalto e per la nave sta nel fatto che dopo l'iniziale attacco con 5 mitragliatrici, dalle posizioni sulle alture di Piombino circa 15 carri armati italiani avanzano provenienti



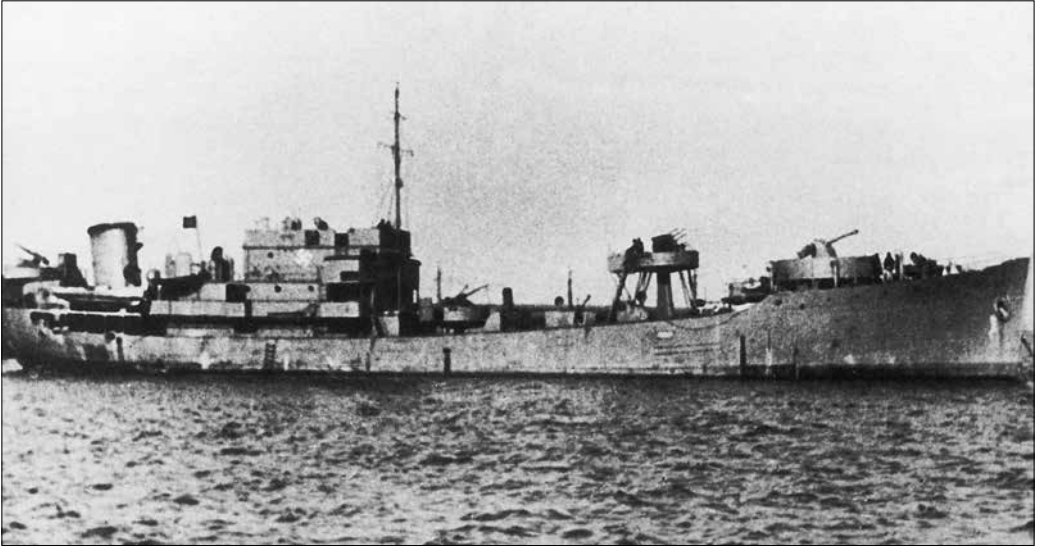
Cartina datata 1943 di Piombino (Archivio University of Texas Libraries).

La battaglia di Piombino vista dai tedeschi

dal centro città, in parte sparando, e vanno a occupare la strada costiera. Il Comandante decide di ritirare la squadra d'assalto e negozia con il Comandante dei carri armati che agli italiani spettava presidiare il versante verso terra, alle truppe tedesche assicurare il molo. Ma lui stesso, vista la superiorità avversaria, vuole salpare il prima possibile dopo la mezzanotte diretto a nord con gli R-Boote e le peniche (Chiatte motorizzate). **9.9.1943** Ore 00.25. Gli italiani si sono accorti dei preparativi per salpare. Lo UJ 2209 viene illuminato da un proiettore che si trova su un'altura sovrastante, che viene costretto a spegnere sparandogli contro con l'antiaerea da 20 mm.

Ore 01.20. Lo UJ 2209 con R 12, R 15 e le chiatte salpa per Livorno per riunirsi là con UJ 2208 e UJ 2210.

Ore 06.30. UJ 2209 entra a Livorno.



L'U.J. 2209, ex chalutier oceanico francese MINERVA/P 42 per la marina francese (collezione Günther Brede).

Dal Diario di guerra della 4. Landungsflottille (Quarta flottiglia da sbarco)

9.9.1943. Piombino vento da NW forza 2, mare forza 1.

Attacco a fuoco da parte italiana sotto l'azione dei carri armati italiani, un'imboscata dopo che sotto il comando del Lt. Krambs erano entrate in porto provenienti da Napoli le F 503, F 450, F 461, F 614. L'attacco è stato tanto più facile, in quanto il gruppo non sapeva della capitolazione dell'Italia. La F 503 risponde al fuoco con il 20 mm. Consumo di munizioni 800 colpi.

Nell'immediata uscita dal porto entrano in collisione F 450 con F 461. Nella F 450 la prua a sinistra viene spinta in dentro e il portellone rimane danneggiato. Nella F 461 danneggiamento del verricello di sinistra, ammaccatura della paratia antiscegge e della murata di sinistra. Vanno perdute due bombe di profondità con blocco antiscoppio.

Perdite e danni:

F 503: 28 colpi da 40 mm, un ferito grave e uno leggero;

F 461: pochi colpi a segno, nessuna vittima;

F 614: pochi colpi a segno, un ferito leggero;

F 450: 60 colpi a segno, un ferito leggero;

4. L.-Flottille

2. Gruppe

O.U. 10.9.1943

La battaglia di Piombino vista dai tedeschi



La Marinefährrahm (motoscafo) MFP F450 a Tolone, anno 1942 (collezione Achille Rastelli).



La MFP F614 a Piombino nel 1943 (Collezione Achille Rastelli).

Rapporto sul combattimento delle MFP contro le batterie costiere nemiche il 9.9.1943 nel porto di Piombino

Il gruppo, composto da F 503, F 450, F 461 e F 614, sotto il comando del Ltn.z.S. Krambs sulla F 503, si trovava in rotta nord provenendo da Napoli.

Il **9.9.1943** alle ore 21.15 il reparto entrò a Porto Vecchio (Piombino), con l'intenzione di ancorarvi fino alle 04.00. Il reparto si avvicinò a lento moto, e avevamo buona visibilità. Intendevo ancorarmi fuori dallo sbarramento, ma non lo potei fare perché la risacca era troppo forte. Lo sbarramento del porto era aperto e ordinai di entrare per andare ad ancorarsi vicino al grande frangiflutti con la prua verso il molo. Durante la manovra di attracco, all'improvviso cadde un colpo vicino proveniente da terra. Ho fatto sparare subito degli artifici luminosi E.S., dopo di che tutto si è calmato e F 503 si è ormeggiata e ha fermato le macchine. Ho chiamato ora le altre MFP e ho ordinato a F 450 di ormeggiarsi allo stesso modo a 50 metri sul mio fianco destro. Le due restanti dovevano ancorarsi nell'avamposto. Improvvisamente sulle MFP è caduta una pioggia di fuoco, detti subito l'ordine di uscire e feci sparare altri artifici luminosi. A questo punto il fuoco è cresciuto al punto da render impossibile presidiare le armi. Per ora eravamo colpiti solo da mitragliatrici e 20 mm, ma dopo breve tempo individuai anche dei calibri più pesanti, 40 mm e 75 mm. F450, F 461 e F 614 nel frattempo avevano lasciato il porto, mentre su F 503 solo una macchina laterale si mise in moto e il battello non era manovrabile. Contemporaneamente F 503 imbarcava molta acqua sul fianco di dritta e prese un assetto sbandato. Verso le 21.35 si produssero brevi soste nel fuoco nemico, quindi feci presidiare le armi e presi sotto il fuoco le singole batterie, quelle che potevano trovarsi sotto il nostro tiro. Tuttavia le armi di bordo non avevano a tiro tutte le batterie. Il cannone da 75 mm non aveva campo di tiro e non poté esser presidiato. F 450, F 461 e F 614 nel frattempo erano andate verso sud e aspettavano la F 503. Non fecero alcun utilizzo delle loro armi, per non mettere a rischio la F 503 che si trovava ancora in porto e per non svelare le loro posizioni. Alle 21.45 tutte le macchine si misero in moto e allora la F 503 sotto un pesante tiro passò lo sbarramento diretta in alto mare. Con l'aumento della distanza da terra il nemico ora sparava solo con i 75 mm. Abili manovre evasive ci hanno permesso di evitare il loro fuoco ben aggiustato. Alle 21.55 il bombardamento cessò. Ci siamo poi fermati a circa 5 miglia a sud di Piombino ed abbiamo accertato e segnalato perdite e danni. La F 503 aveva un totale di 28 colpi a segno di armi pesanti e un gran numero di colpi di mitragliatrici e armi leggere. In particolare vennero accertati tre colpi da 40 mm nel deposito munizioni di dritta e un colpo da 40 mm nell'armadietto di primo impiego del 75 mm. Le munizioni non si erano mai incendiate e il deposito munizioni era pieno d'acqua. Altri 4 colpi si trovavano lungo la murata di dritta e avevano dato fuoco ad una cella dell'alloggio dell'equipaggio, incendio prontamente estinto. Le perdite della F 503 erano un ferito grave e uno leggero. Il consumo di munizioni: 800 colpi da 20 mm.

La F 450 comunicò una falla sul fianco di dritta e sulle celle centrali. Aveva subito un totale di 60 colpi, senza perdite. F 461 aveva pochi danni da colpi arrivati a segno, nessuna perdita. F 614 aveva avuto alcuni colpi a segno, un ferito grave e due leggeri e un disperso.

Ordinai subito di turare le falle e di svuotare i compartimenti con le pompe. Sulla F 450 entrambe le pompe manuali di sentina erano distrutte dai colpi e feci dare dalla F 614 una pompa alla F 450. Durante la ritirata, da parte del battello al comando si è cercato invano più volte di far passare un messaggio radio. Andai allora a 4 miglia di distanza dalla terra a velocità ridotta verso Livorno, dove entrai il **10.9.1943** alle 07.10. I feriti sono stati subito raccolti dal medico della flottiglia e condotti nel più vicino ospedale. Io stesso ho fatto un rapporto orale al mio capo flottiglia.

Firmato Krambs

Ltn.z.S. e Comandante del Gruppo

Dal Diario di guerra della 6. Räumbootflottille (Sesta flottiglia motodragamine) R 12 e R 15

7.9.1943 ore 13.15. R 12 e R 15 entrano a Piombino provenienti da Portoferraio. Ricevono un nuovo ordine via radio secondo cui non possono ancora salpare, perché il Comando della marina italiana non ha dato

La battaglia di Piombino vista dai tedeschi

l'autorizzazione a farlo.

8.9.1943 R 12 e R 15 si ormeggiano al molo. Ricevono di nuovo l'ordine di andare a Livorno, ma non hanno ricevuto il permesso di partire dal Comando della marina italiana.

Ore 20.00: discussione sullo R 15 tra i Comandanti delle navi che si trovano in porto (U.J. 2209, KT 14, R 12, in seguito anche i capitani delle peniche. Il motivo era il comportamento della popolazione. Saranno adottate misure precauzionali, creando una guardia rinforzata. Dopo l'arrivo del messaggio radio con la parola chiave "Achse" sul da farsi in caso di resa italiana gli R-Boote presidiano la testa del molo e piazzano 6 nidi di mitragliatrici sul molo. Un nido di mitragliatrici viene rinforzato con massi piazzati in circolo. I battelli, che si sono ormeggiati con la poppa, levano l'ancora e si posizionano di fianco ad una gru galleggiante.

Dopo l'arrivo del secondo comando via radio, con l'ordine di dare esecuzione alla parola chiave, i civili italiani vengono espulsi dal porto e due bunker chiusi lungo il molo del porto vengono aperti con la forza. Un bunker verrà adibito a bunker sanitario improvvisato. Nel secondo bunker ci vanno provviste e coperte.

Le armi di bordo restano presidiate e si trovano sotto il comando del Comandante di R 12, Lt.z. See Wimmer-Lamquet. Io (Oblt.z. See Arnold) assumo il comando dei soldati schierati a terra e prendo posizione con il mio numero uno e un portaordini tra alcune grosse boe di ormeggio che giacciono in mezzo al molo.

All'arrivo dell'avanguardia dei blindati italiani, si accende contemporaneamente un grosso proiettore di fronte al molo allungato e illumina i battelli e i nidi di mitragliatrice. Viene subito preso sotto il fuoco di tutte le armi delle navi in porto. I carri sparano sugli R-Boote e spazzano il molo con il fuoco delle mitragliatrici e dei cannoni da 37 mm. Nessuna perdita o danno sui battelli.

9.9.1943 Ore 00.35. Il proiettore è stato colpito, ne deriva un forte incendio boschivo di fronte al porto, che illumina l'intera zona. Dopo un colloquio con il Comandante dello U.J. 2209, le unità tedesche se ne vanno. I capitani delle peniche ricevono da me l'ordine di andare a Livorno con noi. I mezzi danneggiati e non pronti a salpare devono esser portati fuori dal porto e affondati fuori.

Il porto non poteva più esser tenuto data la superiorità italiana. Si contavano più di 15 carri armati. Mi era noto che parecchi cannoni si trovavano sulla collina adiacente. All'inizio della giornata i battelli non sarebbero più potuti uscire dal porto.

Tutti quanti sono tornati a bordo. Durante il combattimento i due battelli hanno sparato 160 colpi di munizioni da 20 mm.

Ore 01.30. I battelli passano la punta del molo, vanno per due miglia marine verso sud e aspettano qui finché tutte le unità hanno lasciato il porto.

Ore 02.30. Canale di Piombino. Vento da Est forza 0-1, mare forza 0-1, visibilità moderata. Una volta iniziata la navigazione verso nord, si osservano due esplosioni, una nel Canale di Piombino e un'altra a circa 3 miglia marine a sud di Piombino. Ne ho concluso che erano due peniche che sono state affondate. I proiettori da terra si sono messi subito a esplorare il Canale di Piombino. I battelli si sono allontanati da terra e hanno cercato di evitare i proiettori con una rotta a zig-zag. Tentativo riuscito.

All'alba vengono fermati un rimorchio italiano con un carico di benzina e un peschereccio medio-grande. Entrambi vengono portati a Livorno.

Ore 10.15. Ci si ormeggia nel porto antico.

11.9.1943 ore 05.00 Livorno: vento forza 3-4, mare forza 3-4, tempo buono. R 12, R 15 salpano con una MFP con rotta a sud.

Ore 10.15. Allarme aereo. Un aereo italiano ci sorvola ma nessun attacco.

Canale di Piombino. Le batterie costiere puntano i loro cannoni contro il convoglio. La MFP va alla massima velocità, in modo che all'apertura del fuoco il convoglio possa subito coprirsi facendo nebbia.

Ore 12.10. Allarme aereo: sei bombardieri italiani sorvolano il convoglio. Poco dopo si allontanano in direzione della Corsica. Nella notte il convoglio è più volte sorvolato e al centro di voli circolari. Non si apre il fuoco per non svelare il convoglio con tempo nebbioso.

12.9.1943 ore 09.10. R 12 e R 15 con il convoglio entrano a Gaeta.

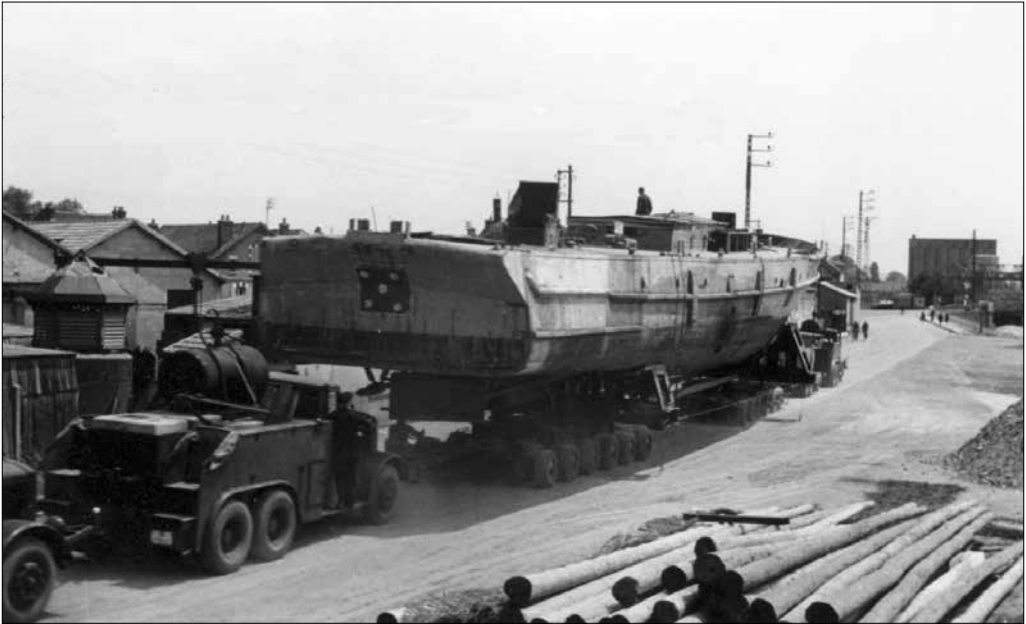
La battaglia di Piombino vista dai tedeschi

13.9.1943 ore 16.15. R 15 salpa da Gaeta per Civitavecchia con delle MFP, una delle quali ha a rimorchio la motosilurante italiana MS. 71 catturata sullo scalo a Gaeta. La VAS italiana VAS 303 viene presidiata con soldati dalla 6. R.-Flottille. R 12 ne è salpato alle 12.00 per andare a Nettuno, dove entra alle 17.20 per verificarne lo stato di occupazione.

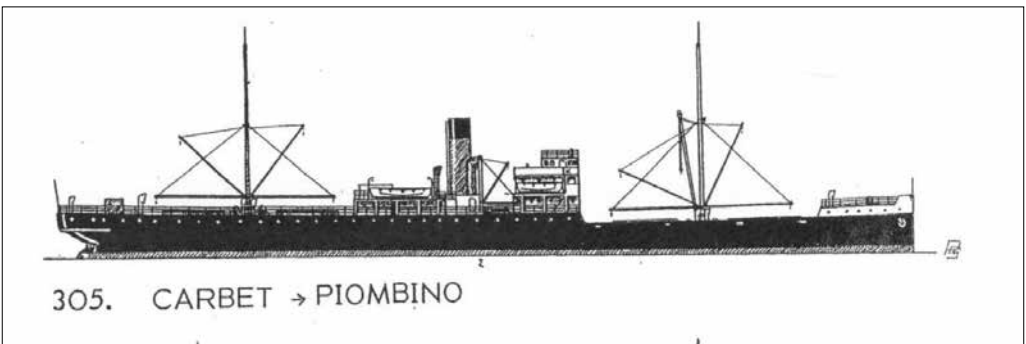
R 15 con a bordo il Kpt. Lt. Kretschmann riceve l'ordine speciale di cercare le peniche rimaste e i mezzi italiani meglio utilizzabili dalla Kriegsmarine.

Ore 15.10. Lo R 15 salpa con affiancata la VAS 303; fuori dal porto una MFP ne prende il rimorchio.

Ore 21.15. Il convoglio entra a Porto Santo Stefano.



R 38 in Francia durante il trasporto verso il Mediterraneo (foto da Forum-Marinearchiv).



Il piroscalo CARBET (da Reinhart Schmelzkopf "Fremde Schiffe in deutscher Hand" Strandgut, Cuxhaven, 2000).

14.9.1943 Ore 06.00. R 12 salpa da Nettuno ed entra a Gaeta alle 10.10; ne salpa alle 12.00.

Ore 21.05. R 12 entra a Civitavecchia, dove alle 23.00 completa il rifornimento di carburante.

R 15 ha messo in moto tutto quanto necessario per far partire le peniche guaste e prendere in carico i mezzi italiani.

Ore 21.10. Il convoglio salpa per Piombino. R 15 viene colpita con colpi di arma da fuoco e lancia un segnale

La battaglia di Piombino vista dai tedeschi

luminoso ES. Quindi va a portata di voce e il convoglio può passare.

15.9.1943. Ore 00.40. R 15 con il convoglio entra a Piombino.

R 15 ha completato nel porto di Piombino la missione di ricerca dei mezzi italiani. Il Kpt. Ltn. Kretschmann sbarca, dal momento che R 15 riceverà nuovi incarichi.

Ore 15.45 Piombino. Lo R 15 salpa per Palau con tre MFP in convoglio.

Firmato Mohn

I motodragamine R 38, R 39, R 187, R 188 della 6. Räumbootflottile.

8.9.1943 ore 23.00. R 38, R 39, R 187 e R 188 salpati da Napoli alle 19.00 ricevono in alto mare l'ordine di andare verso nord costeggiando. R 38 e R 39 vanno a 15 nodi davanti a Gaeta, essendo passata lì vicino la TA 11 con il piroscafo CARBET, per chiarire la situazione locale. R 187 e 188 fanno da protezione antiaerea nel Golfo di Gaeta.

9.9.1943 ore 12.10. Messaggio radio 1120/6 a Deutsche Marinekommando Italien e a 7. Sicherungsdivision, inviato da R 38:

"R 187 e R 188 scortano il piroscafo CARBET. Con R 39 dopo aver completato il rifornimento di carburante, con sette peniche e la F 553 alle 10.00 si esce da Nettuno, come richiesto dalla situazione locale".



La MFP F 553 a Riva Trigoso nel 1944 (collezione Marco Ghiglino)

Ore 18.05. Messaggio radio inviato da R 187 a Deutsche Marinekommando Italien, alla 7. Sicherungsdivision e alla R 38 per la 6. R.-Flottile: "alle 12.00 si entra a Civitavecchia con R 188. Quattro MFP hanno lasciato Livorno".

Ore 21.10. R 38 con R 39 e delle peniche a rimorchio sono entrati a Civitavecchia. Il Korv. Kpt. Schulz, capo della 1. S.-Boot Division è in porto a Civitavecchia con alcuni S-Boote (motosiluranti). Qualsiasi collegamento radio con il Marinekommando Italien da parte di R.-Boote e S.-Boote è venuto meno.

11.9.1943 ore 07.00. R 188 esce da Civitavecchia con il piroscafo CARBONELLO. Questo piroscafo era stato

La battaglia di Piombino vista dai tedeschi

appena approntato per salpare.

Ore 10.00. R 38 e R 187 lasciano Civitavecchia. Contemporaneamente viene trasmesso da R 38 il seguente messaggio radio 0950 KR a R 39: "Se possibile restate in prossimità del piroscifo. Vi raggiungo".

Ore 15.16. R 38 va con R 187 in ricognizione verso l'Elba, con previsto rientro a Civitavecchia. Si richiedono ordini.

Davanti all'Elba. Lo R 39 e il piroscifo DIANA (?) (salpati da Civitavecchia il 10.9. alle 20.30 diretti a nord), non si vedono.

Ore 16.00. R 38 avvista un piroscifo da carico armato di circa 1.500 tsl diretto a ovest.

R 38 gli spara un colpo da 37 mm davanti alla prua, dopo di che i serventi del cannone da 75 mm o 88 mm e di una mitragliatrice da 13 mm scappano sotto coperta, e così pure tutte le altre persone che si trovano a bordo. E quindi alcuni uomini saltano a bordo, e R 38 con R 187 si avvicinano al piroscifo. I soldati vennero catturati e tutte le armi presenti a bordo sequestrate (tra l'altro 12 piccioni viaggiatori militari piuttosto delicati) e il percussore del cannone venne asportato. Questo piroscifo, come si è accertato, era un traghetto passeggeri da Piombino a Portoferraio, lo ANDREA SGARALLINO (731 tsl/luglio 1930) Venne aggregato al convoglio con R 188 e CARBONELLO.

ore 17.35. Davanti a Piombino: R 38 e R 188 cercano di entrare nel porto di Piombino, per impadronirsi dei mezzi non ancora catturati. Nel frattempo R 187 scorta un convoglio [il piroscifo SICILIA?] davanti all'Elba. I due battelli stendevano una cortina di fumo, in modo da avere una buona possibilità di ritiro in caso di necessità. Dal posto semaforico venne emesso il segnale internazionale "non potete entrare". Il Comandante del gruppo, date le circostanze, ha considerato inopportuno l'ingresso in porto, visto che l'efficace sostegno dell'elemento sorpresa era venuto meno. I battelli andarono costeggiando verso nord fino al convoglio, dal momento che in prossimità della costa le armi leggere degli R-Boote potevano trovarsi soverchiate dal maggior angolo di tiro dei colpi delle batterie pesanti non protette di Piombino, mentre loro erano nell'angolo morto.

Alle 18.00. R 187, R 38 e R 188 si ritrovano presso il convoglio composto dai piroscifi CARBONELLO [in realtà la motonave CARBONELLO A., 1.593 o 1.597 tsl/marzo 1943, costruita da Breda a Marghera, armatore Leonardo Arrivabene, catturata a Civitavecchia il 9 settembre] e SICILIA [forse una nave passeggeri, o forse il rimorchiatore SICILIA, 146 tsl/1907 di Andrea Cirrincione, costruito a Rotterdam].

Si rinuncia a rientrare a Civitavecchia, dato che nessun ordine è arrivato via radio, e che gli R-Boote devono per prima cosa dare contezza della situazione alla 7. Sicherungsdivision.

Ore 21.07. Messaggio radio 2005/6 KR da R 38 al Deutsche Marinekommando Italien e alla 7. Sicherungsdivision:

"Ingresso con R 38, R 187 e R 188 a Livorno previsto per le 21.30. Abbiamo raccolto due piroscifi. Il segnale luminoso E.S. probabilmente non è funzionante".

Ore 23.20. R 38, R 187 e R 188 entrano a Livorno con CARBONELLO e SICILIA. R 39 è entrato anch'esso a Livorno.

12.9.1943. R 38, R 187 e R 188, entrati a Livorno alle 23.20 dell'11.9, ricevono dal Capodivisione l'ordine di compiere una ricognizione su Piombino, e alle 03.00 salpano.

Alle 05.45. Entrano nel Canale di Piombino ed iniziano a stendere una cortina di fumo per avere una buona possibilità di ritirata in caso di bombardamento.

Alle 06.11, dato che Piombino è coperto di nebbia con vento da terra, la cortina di fumo viene interrotta. Alle 06.13 I battelli si trovano in linea di fila presso lo sbarramento del porto. Vengono colpiti il gasometro, delle navi pattuglia italiane e dei bersagli civili, dato che secondo quanto comunicato dal capo della 7. Sicherungsdivision soprattutto la popolazione civile aveva partecipato all'assalto e all'affondamento della TA 11. Poi vennero colpite la stazione semaforica e la città.

Alle 06.30. Il fuoco viene interrotto.

Alle 09.00. I battelli entrano a Livorno. La stessa mattina il presidio di Piombino si arrende.

La battaglia di Piombino vista dai tedeschi

13.9.1943

Ore 00.50. Livorno allarme aereo. I battelli salpano subito e si ancorano dietro il molo foraneo.

Ore 08.00. Si leva l'ancora. Ore 08.15 tutti i battelli sono al vecchio ormeggio.

Si riceve l'ordine: R 38 e R 187 portino subito a Civitavecchia 10 barili di nafta Z.d.M. 6 per motosiluranti.

Ore 09.10. R 38 e R 187 lasciano Livorno.

Ore 09.50. Messaggio radio da R 38 al Deutsche Marinekommando Italien Operazioni e al capo della 6. R.-Flottille: "R 38 uscito alle 09.15 con R 187 per Civitavecchia a 16 nodi".

Ore 12.00. I battelli sono davanti all'isola di Palmaiola nel Canale di Piombino.

Ore 12.04. Viene aperto il fuoco da due lati contro l'isola presidiata di Palmaiola. E' un'isola munita di molti cannoni, che data la sua vicinanza all'Elba non si è ancora arresa. La resistenza era impossibile, perché i battelli stavano a ridosso della costa.

Ore 12.11. Il fuoco viene sospeso. R 187 riceve l'ordine di sbarcare dei soldati per disattivare i cannoni e prender prigioniero il presidio se ridotto di numero.

R 38 sulla base della sua ridotta velocità e per evitare perdite di tempo prosegue a 16 nodi per Civitavecchia.

Ore 12.12. Dalla cantina di una casa viene esibita una bandiera bianca. Ne escono 15 soldati che vengono prelevati da R 187.

Ore 12.25. Vento da Sudest forza 2-3, mare forza 1-2, nuvoloso, visibilità 10 miglia marine. L'artiglieria dell'Elba apre il fuoco. Quindi R 38 stende una cortina di fumo e R 187 lo segue subito con i 15 prigionieri a bordo.

Ore 13.00. Da una barca a vela vengono prelevati 3 paracadutisti italiani e presi prigionieri a bordo.



R 212 nel porto di Genova ormeggiato alla Calata Zingari, anno 1945 (foto Historisches-Marinearchiv).

La battaglia di Piombino vista dai tedeschi

Ore 13.07. L'Elba interrompe il tiro completamente inutile e con pessima mira.

Ore 17.30. R 38 e R 187 entrano a Civitavecchia. Viene consegnata la nafta alle motosiluranti e consegnati all'esercito i 18 prigionieri.

Ore 19.35. R 38 e R 187 salpano da Civitavecchia per Livorno.

14.9.1943

Ore 00.20. Vento di NW forza 1-2, mare forza 1, luminoso, visibilità 15 miglia marine.

Un proiettore si accende dall'Elba verso il Canale di Piombino, dato che il rumore dei motori degli R-Boote presumibilmente sarà stato udito. Gli R-Boote tuttavia non vengono illuminati.

Ore 00.40. Dal momento che secondo le dichiarazioni dei 15 prigionieri trovati nella cantina a Palmiolo l'isola verrà tra breve coperta di nebbia per esser subito supportata dall'Elba in caso di attacco a fuoco, ci fermiamo al molo per prender prigioniero il resto dei soldati forse rimasti sull'isola.

Ore 00.45. Dei gommoni con truppe d'assalto vengono messi in mare, ma devono esser subito riportati a bordo, dal momento che dall'Elba gli si spara contro con una stella rossa (probabilmente un segnale di riconoscimento) e che verosimilmente è programmato un tiro preciso contro il molo.

Ore 00.49. I gommoni sono di nuovo attivi e si allontanano alla massima velocità dal molo e dalla nebbia.

Ore 00.51. La nebbia viene sospesa.

Ore 00.54. L'artiglieria dall'Elba spara. Tuttavia gli impatti cadono lontani dai battelli. Si stende di nuovo brevemente della nebbia.

Ore 01.00. Un aereo compare in vista nella luce lunare. Viene subito dato l'allarme aereo, ma l'aereo purtroppo non può esser colpito perché fuori della portata delle artiglierie. L'aereo passa altre quattro volte e la quarta volta entra nel raggio di tiro. Tutte le armi di entrambi i battelli gli sparano contro. Viene subito abbattuto e si inabissa davanti alla costa buia di Piombino, così che il fuoco dovette esser subito cessato.

Ore 01.15. L'Elba sospende il fuoco. Sono stati sparati in tutto circa 70-80 colpi.

Ore 03.30. R 38 e R 187 entrano a Livorno.

Firmato Stuerken

R 178, R 212

15.9.1943

Ore 05.00. Vento da sudest forza 0-1, mare forza 0-1, buona visibilità, sereno

R 178 e R 212 salpano da Livorno per Piombino.

Ore 07.00. Cinque marinai di sommergibili italiani, fuggiti dell'Elba, vengono catturati.

Ore 07.50. Si entra a Piombino.

Ore 09.00. Vento da sudest forza 1-2, mare forza 1-2, visibilità buona, sereno.

Si salpa da Piombino con negoziatori tedeschi e ufficiali italiani per l'Elba verso Portoferraio.

Ore 10.25. Lo R 212 rimane nella baia di Portoferraio, mentre lo R 178 va fino all'isolotto dello Scoglietto e trasborda il negoziatore ad un battello italiano, poi lo aspetta nella baia di Portoferraio.

Ore 12.10. Il negoziatore è di nuovo a bordo. Si fa rotta per Piombino.

Ore 13.00. Ci si ormeggia a Piombino.

Ore 15.00. Vento da sudest forza 0-1, mare forza 0-1, buona visibilità, sereno.

Si salpa da Piombino per Livorno.

Ore 18.15. Si entra a Livorno.

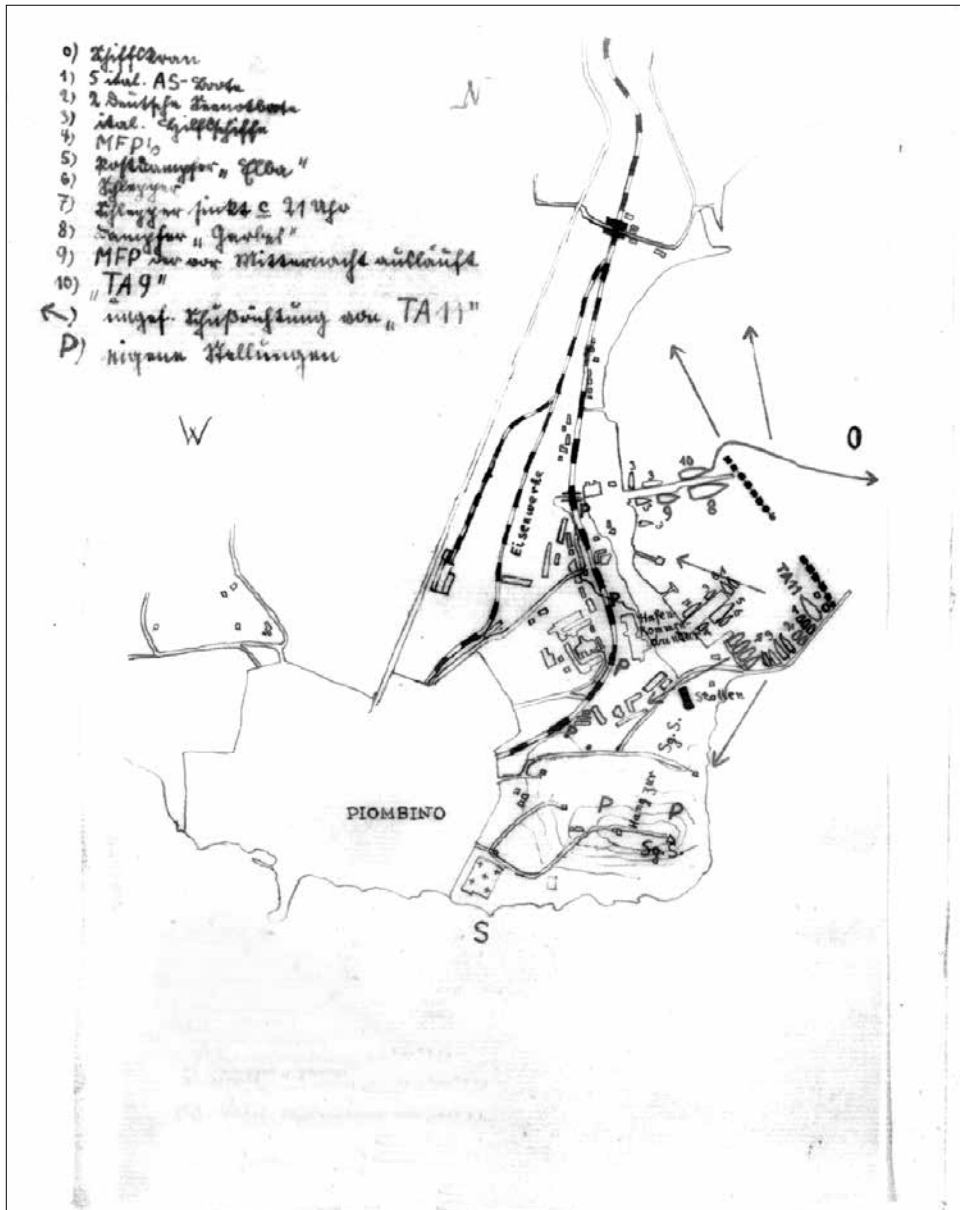
16.9.1943. R 178 e R 212 scortano SG 11 e TA 9 da Livorno a Piombino.

Firmato Mohn

Dal diario di guerra della 3. Geleitflottille (3ª Flottiglia Navi Scorta). Resoconto del Comandante della torpediniera TA 11, Kpt.Ltn. Albrand.

8.9.1943 alle 15.00 circa a Torre Annunziata. Si fa carico di acqua. Con un messaggio radio si annuncia l'avvistamento di grandi convogli da sbarco di 35, 15 e 150 navi con circa 20 ct. Le unità da sbarco si trovavano

La battaglia di Piombino vista dai tedeschi



Cartina tedesca del porto di Piombino con indicata la posizione del naviglio tedesco nei giorni immediatamente dopo il giorno dell'armistizio (NARA, Kriegstagebuch 3. Geleitflottille T-1022 Roll 3053).

intorno alle 07.30 a nord della Sicilia. Probabilmente lo sbarco avverrà nella zona Napoli-Palinuro. Calcolo una velocità dei convogli al massimo sui 10 nodi, così che il primo potrebbe apparire nella zona di Napoli alle 20.00. Ordino quindi di terminare il carico d'acqua entro le 20.00 e di esser pronti a muovere entro mezz'ora; dalle 20.00 per entrambe le navi approntamento immediato a salpare.

Alle 17.00 circa ricevo personalmente dal Kpt.Ltn. Lampe, rappresentante del capo di s.m. di Napoli, l'ordine di scortare con entrambe le torpediniere il piroscalo CARBET verso nord.

La battaglia di Piombino vista dai tedeschi

Il piroscafo CARBET [3.523 o 3.689 tsl/aprile 1920, costruito da Napier & Miller Ltd., Old Kilpatrick/Glasgow, della Cie Générale Transatlantique di Le Havre, a Marsiglia dal 28.8. al 30.12.1942, 11.1.1943 in mano tedesca in base all'accordo Kaufmann/Laval del novembre 1942, ne salpa il 4.2.1943] salpa da Napoli alle 19.00. Intendo salpare alle 20.00 con TA 11 e TA 9 per raggiungere il piroscafo sulla rotta costiera e scortarlo verso nord.

Alle 20.00 si salpa da Torre Annunziata.

Alle 21.00-22.00 circa. Forte fuoco di artiglieria e di contraerea dietro Capri nel Golfo di Salerno. Molti segnali illuminanti E.S. tedeschi lanciati da aerei. Apparentemente un attacco aereo tedesco sul grande convoglio inglese. Avvisto sulla dritta all'altezza di Capo Miseno parecchie motosiluranti con rotta verso Napoli e contemporaneamente assumo la scorta davanti al piroscafo CARBET. Faccio rotta sul canale tra le isole di Ischia e Procida e assumo una formazione stretta sotto costa con TA 11 sulla sinistra davanti al piroscafo e TA 9 sulla dritta dietro. Velocità 7 nodi. Il piroscafo comunica su richiesta che con la sua disponibilità di carbone può arrivare sino a Piombino, che ha un equipaggio civile tedesco e un carico di rottami. Nuovamente richiesto se non può arrivare a Livorno, risponde che questo sarebbe stato possibile solo se per l'ultimo tratto lo avessi preso a rimorchio. Le informazioni fornite del piroscafo, come venne fuori in seguito a Piombino, non corrispondevano alla realtà.

Il piroscafo aveva verosimilmente una scorta di carbone sufficiente per arrivare alla Spezia.

Il carico non era formato da rottami ma da munizioni.

9.9.1943 alle 09.00. Golfo di Gaeta. Riferisco via radio all'incirca quanto segue: "Alle 06.00 posizione nel quadratino GJ all'altezza di Nettuno in convoglio, velocità 7 nodi. TA 11 causa ridotta scorta d'acqua ha un raggio d'azione di 168 miglia marine a 7 nodi, di 435 miglia marine a 18 nodi. Una nave italiana tiene il contatto con noi".

Nel valutare la situazione successiva occorre tener presente che la ricezione radio di entrambe le torpediniere era pessima, e che dai messaggi radio ricevuti non si poteva ricavare un'immagine chiara della situazione. Erano presenti i seguenti messaggi radio relativi alla situazione:

"Immediata adozione della parola chiave "Achse-Ernte" [Le parole in codice per attivare le prestabilite misure di ritorzione da adottare in caso di armistizio italiano]".

Un messaggio del capo della 6. R-Flottile, secondo cui il significato di questa parola d'ordine era sconosciuto. Anche a me il significato era sconosciuto, ma non ho richiesto chiarimenti: mi sono detto che se fosse stato importante per noi, lo avrei potuto ricavare dalla risposta al capo della 6.R-Flottile.

Un messaggio radio monco in arrivo: "... assicurare ... significa impadronirsi delle navi ausiliarie e mercantili italiane e disarmo delle forze armate italiane. Implementazione da parte dell'esercito, se questo è possibile nella misura delle forze disponibili sul posto. Impedire il sabotaggio delle navi italiane. In caso di pericolo di uno sbarco nemico distruggere per quanto possibile i porti".

Ho interpretato la parte mancante all'inizio come il corretto messaggio "Achse-Ernte" e ho considerato il messaggio radio come risposta al quesito della 6. R-Flottile.

Un messaggio radio 9.9.17.55/55 delle ore 18.00 "Situazione. Tutti le navi segnalino la loro posizione. Tutti i mezzi da guerra in stato di approntamento ad un'ora". Da questo ho concluso che nei porti tutto era abbastanza tranquillo.

Un messaggio radio 9.9. delle ore 02.55 a tutte le unità che si trovavano in mare: "Costringere tutte le unità italiane trovate in mare ad entrare nei porti a nord di Civitavecchia. In caso di resistenza affondarle".

Ancora in seguito un messaggio al capo della 7. Sicherungsdivision: "disapprovare l'imbarco del BRANDBURG" [un posamine in porto a Livorno] ecc.

Ne ho concluso che la situazione a Livorno era peggiorata a nostro svantaggio.

Alle 09.00 circa all'altezza di Nettuno. Il contatto italiano se ne va, si tratta di una corvetta italiana. Su richiesta, risponde che fa rotta su Livorno. Quindi esce dalla visibilità verso nord sulla rotta costiera.

Alle 18.00 circa all'altezza di Civitavecchia: a terra è perfettamente visibile che Civitavecchia è in mano te-

La battaglia di Piombino vista dai tedeschi

desca. Dal porto esce un sommergibile italiano, che su nostra richiesta specifica di andare a nord per ordine delle autorità germaniche. E' già disarmato e ho potuto osservare passandogli vicino che la culatta del cannone è stata rimossa.

Così come la corvetta anche il sommergibile andava verso nord, ed entrambi non hanno mostrato il minimo atteggiamento ostile. Costringerci a scortarli avrebbe rappresentato un impegno pesante per la prossima notte per la sicurezza del convoglio. Di una sortita di reparti della flotta italiana dalla Spezia non sapevo nulla e parimenti nulla dei termini del tradimento badogliano. Era possibile solo la distruzione senza preavviso delle due unità da guerra italiane, per la quale non avevo ricevuto alcun ordine. La protezione del convoglio era il compito più importante, cui in mancanza di espliciti ordini diretti non potevo rinunciare.

Alle 21.00 circa allarme subacqueo. Una perfetta localizzazione sonar sulla sinistra, lancio 3 salve di bombe di profondità secondo la procedura ritardata.

Alle 23.00-23.35 circa allarme aereo. Attacco con bombe su Santo Stefano. Al messaggio radio 17.35/55 del 9.9. (informazioni sulla situazione) ho risposto con il messaggio radio 23.35/63 quanto segue: "SSD delle 22.00 posizione quadratino CJ 5165 in convoglio velocità 7 nodi. TA 11: evaporatore di nuovo a posto. La riserva d'acqua dispone ancora di 20 tonnellate. TA 11: con un lavoro ininterrotto giorno e notte da Pozzuoli il personale di macchina ha cercato di rimettere a posto l'evaporatore e il motore elettrico. TA 11 ha marciato



La MFP F503 in Nord Africa (Collezione Achille Rastelli).

per la maggior parte del viaggio senza elementi di comando e girobussola. Va ringraziato l'instancabile servizio del personale di macchina, che operando con i soli mezzi di bordo in alto mare ha fatto sì che la nave fosse fin dal mezzogiorno del 9.9. di nuovo pronta a combattere. Il ringraziamento è dovuto principalmente all'efficienza e alla disponibilità al servizio del Masch. Mt. (marinaio di macchina) Willi Bregler, matricola O.N. 1915/39 T".

10.9.1943 alle ore 00.00. All'altezza di Santo Stefano. Ricevo un messaggio radio: "A TA 11 entrare a Piombino".

La battaglia di Piombino vista dai tedeschi



La MFP F 542 nel 1942 (collezione Marco Ghigliano).

Alle 04.30 circa a Piombino. Mi anco con il TA 9 e il piroscavo CARBET davanti all'ingresso del porto. Approntamento a mezz'ora. Prevedo di entrare in porto alle 08.00.

Alle 07.30 il capitano di porto italiano mi manda un battello per chiedere informazioni se intendiamo entrare in porto. Rispondo affermativamente a questo quesito e richiedo carbone per il piroscavo e per noi acqua per esser pronti a salpare. Pochi minuti dopo compare una flottiglia antisom italiana composta da quattro VAS (208, 214, 219, 220) armate di siluri e un battello comando senza siluri. Scortano un convoglio composto da un motoveliero grande e due piccoli, tutte ausiliarie armate. Ho subito salpato l'ancora, ho ordinato "Nave pronta al combattimento", ho accerchiato i battelli con il TA 9 e li ho costretti ad entrare in porto a Piombino. Alle 08.30 circa. Mi ormeggio a Piombino con il TA 9. Gli ufficiali e gli equipaggi delle VAS sbarcano. I battelli vengono presidiati da nostre sentinelle, ufficiali e marinai vengono presi insieme prigionieri. Faccio presidiare da una sentinella e da un segnalatore la stazione semaforica di Piombino. Poi le sentinelle verranno estese fino alla capitaneria di porto. Due ufficiali italiani arrivati con una macchina mi fanno chiedere di andare a vedere il generale [il generale Perni del Regio Esercito]. Mi prendo un interprete e vado a Piombino. Davanti all'edificio del generale nella piazza del mercato c'erano 12 carri armati con i loro equipaggi in schieramento frontale. Nella trattativa con il generale vengono concordati i punti seguenti:

Nessuna attività ostile tra le due parti.

Sul mare potevo fare e partire quando volevo. In terra sulle sue posizioni comandava lui.

Gli equipaggi disarmati potevano entrare in città.

Si sarebbe fatto tutto quanto necessario perché noi ottenessimo il carbone per il piroscavo e l'acqua per le torpediniere.

Le nostre sentinelle alla stazione semaforica sarebbero rimaste.

Il servizio del piroscavo postale Piombino-Elba sarebbe stato dietro mia insistenza sospeso per un minimo di 24 ore.

La battaglia di Piombino vista dai tedeschi

Alle 11.30 circa TA 9 si ormeggia al molo dell'acciaieria per rifornirsi d'acqua. Dato che gli equipaggi dei rimorchiatori che si trovavano in porto erano scappati, mi riuscì di ottenere due rimorchiatori dall'acciaieria, che mi aveva promesso ogni sostegno, per portare anche il piroscalo al molo dell'acciaieria a fare carbone. La strada di collegamento all'estremità del porto tra il molo dell'acciaieria e il molo del porto venne presidiata da una formazione di doppie sentinelle. All'obiezione degli italiani che questi presidi non corrispondevano a quanto concordato risposi che il mare apparteneva a me e al mare appartenevano il porto, i moli e le strade di collegamento.

Verso mezzogiorno arrivano anche una dopo l'altra delle motozattere tedesche: quattro MFP (Marinefährröhme) [F 513, F 514, F 542 e F 554] e 2 battelli Fl. di soccorso aeromarittimo [Fl.B. 429 e 538] con il capo della 10. Seenotstaffel (10ª squadriglia di soccorso in mare). Nel corso del pomeriggio arrivano 3 cutter della 70.Vp. (Vorpostenboot, navi pattuglia per lo più ex pescherecci francesi) Flottille [VP 7016, 7017 o 7018, 7019] con 5 morti a bordo e a sera il motodragamine R 185 [proveniente da Baia con la MFP F 420 e con le sette chiatte motorizzate KOELN, JOERN, KURT, HAMBURG, GOTENHAFEN, MEISE e MAINZ].

Nel corso della giornata avevo osservato che il porto era stato affiancato da due batterie da 88 mm e da una forse da 150 mm e che probabilmente nell'angolo cieco si trovava una batteria da 240 mm. A Piombino si trovava un Reggimento Corazzato con 50 carri armati e per lo meno un Reggimento di Fanteria. Nel pomeriggio in città vi furono spari.

Vi erano manifestazioni organizzate dai civili. Il generale mi fa dire di non prestare attenzione alle sparatorie, i suoi carri armati sparano sui civili. Le mie sentinelle alla stazione semaforica confermano. Non c'erano da aspettarsi ostilità a breve. Soprattutto i militari e la popolazione italiana cercavano di assicurarsi le acciaierie. Da parte loro le acciaierie chiedevano continuamente se non avremmo lasciato quanto prima il porto.

Alle 15.00-16.00 circa. Si presenta un maggiore italiano e chiede quanto tempo ci è necessario per fare il carico di carbone e di acqua. Gli rispondo 24 ore.

Alle 19.30-20.30 circa. Ho ricevuto un messaggio riservato dalle acciaierie, secondo cui le truppe e anche i civili italiani sono decisi ad attaccare e i carri armati sono già schierati davanti alla città. Nel porto affonda un rimorchiatore italiano a cui avevano aperto le valvole.

Il proposito originario, per cui una volta terminato il carico d'acqua della TA 9 avremmo rimorchiato la TA 11 al molo dell'acqua mentre la TA 9 avrebbe preso il mio ormeggio, viene abbandonato. Dal molo dell'acciaieria non avevo una veduta d'insieme sul porto e avevo dovuto cedere il comando alla TA 9, che tuttavia non era ancora al corrente delle singole misure. TA 9 ha quindi ricevuto l'ordine di ancorarsi nel bacino portuale il più vicino possibile al molo contro la minaccia di sommergibili. TA 11 con la sua riserva d'acqua di sole 8 tonnellate spegne i fuochi. Se possibile al mattino seguente sarebbe stata rimorchiata a fare il carico d'acqua. La squadra d'assalto della 2a divisione della TA 11 sotto il comando del Leitende Ingenieur (ingegnere capo) Oblt. (Ing.) Behrend, esclusi gli addetti alla protezione dei feriti e delle munizioni, attrezzata con tutte le armi disponibili, le granate a mano e le machine pistole italiane che avevamo trovate sulla VAS, ricevette l'ordine di rinforzare, con il pretesto del cambio della guardia, i posti di vigilanza alla stazione semaforica. In seguito, eventualmente dopo una preparazione di artiglieria, doveva prendere d'assalto la collina della stazione semaforica e le sue due batterie, come pure i nidi di mitragliatrici e di 20 mm.

La 10. Seenotstaffel ricevette l'ordine, con una forte squadra, di avanzare di circa 250 metri lungo la strada per Piombino. Con una seconda squadra doveva presidiare il sito della capitaneria di porto. Le MFP dovevano partecipare con una loro squadra d'assalto, oppure con posti di vedetta rinforzati più a destra verso le acciaierie. Una MFP [la F 554] ricevette l'ordine di posizionarsi al molo davanti al piroscalo CARBET e di tenere sotto tiro la strada di accesso oppure il passaggio ferroviario all'interno delle acciaierie verso l'area portuale. Tutte le truppe riceverono il comando che gli spari dei cannoni da 100 mm della TA 11 avrebbero segnalato il permesso generale di apertura del fuoco.

Alle 20.30/21.00 circa sul gasometro che si trova nelle acciaierie si accendono due luci bianche in direzione delle batterie sulla sponda nord del Golfo di Follonica. Apparentemente è l'ora X. Vado sul ponte di comando.

La battaglia di Piombino vista dai tedeschi

L'ufficiale addetto alle artiglierie su mio ordine aveva nel corso della giornata contrassegnato vari distanzamenti sulla carta nautica, e comunicai ora alla TA 9, che aveva gettato l'ancora, di agire senza riguardo, e inoltre che i seguenti segnali erano stati concordati con le squadre d'assalto:

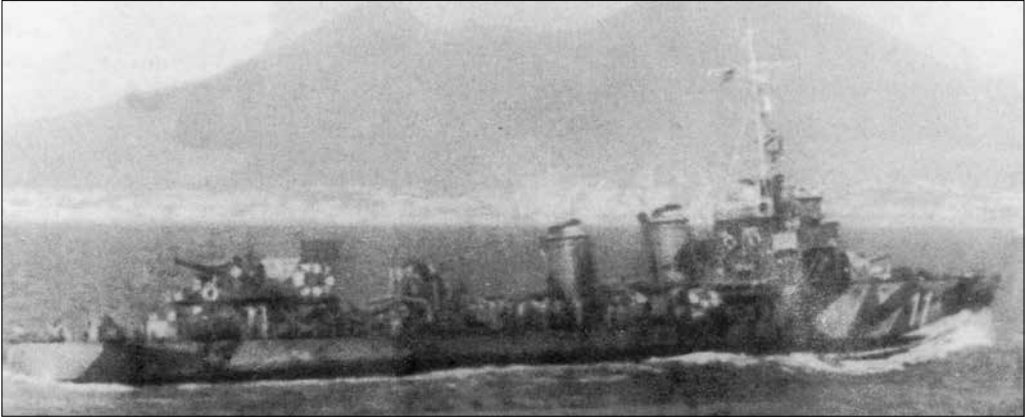
Stella verderossa: richiesta di preparare le artiglierie.

Stella verde: aprire il fuoco.

Stella rossa: rispondere al fuoco.

Stella bianca: questa è la mia posizione.

Stella bianca dalla zona della capitaneria di porto: i carri armati si trovano in questa zona, le squadre d'assalto hanno lasciato la capitaneria, si richiede fuoco di artiglieria.



La torpediniera TA 11 nel Golfo di Napoli (da Zvonimir Freivogel, "Beute Zerstoerer und-Torpedoboote der Kriegsmarine" su Marine-Arsenal n. 46 del 2000 Podzun-Pallas Verlag, Woelfesheim - Bestadt).

Essendo fallito un tentativo di infiltrazione nella stazione semaforica, i nostri sono fatti segno di spari. Contemporaneamente cadono i primi colpi provenienti dalle batterie poste sulla sponda nord del golfo. Dall'altura vicino alla stazione semaforica si apre un vivace fuoco circa 10 minuti dopo l'ora X (spegnimento delle luci sul gasometro). Dal momento che la stella verderossa predisposta non arriva (la pistola Very della squadra d'assalto della 2a divisione della TA 11 non funziona) viene dato da me il primo permesso di sparare, dato che a seguito dei ripetuti colpi della batteria appariva chiaro che non si trattava di un po' di nervosismo isolato ma di un attacco vero e proprio. Quasi contemporaneamente la TA 11 e tutte le MFP aprirono il fuoco in direzione della stazione semaforica e la TA 11 con il cannone di prua in direzione delle batterie della sponda nord. L'attacco della 2a divisione all'altura presso la stazione semaforica fallisce e si infrange nel nutrito scambio di colpi. Il fuoco dei molti 20 mm quadrupli (Vierling) aveva una tale diffusione che non c'era alcun appoggio possibile, ma al contrario c'era un grave pericolo per la 2. Divisione avanzante. Potei osservare con precisione che i due colpi della canna superiore del cannone raggiungevano o superavano la cima dell'altura, mentre quelli dalla canna inferiore colpivano le nostre linee sul pendio. Lo stesso scenario si presentò sulla strada per Piombino: anche qui era impossibile procedere oltre. In questo caso tuttavia non disponevo di alcun collegamento per fermare il reparto e dirottarlo su altri obiettivi. La TA 11 prese sotto il suo fuoco sia con i suoi cannoni da 100 mm che con quelli da 37 mm e con le armi leggere le batterie a nord, la cima dell'altura vicino alla stazione semaforica con la batteria ovest e in seguito la via di avanzamento dei carri armati, come pure la zona davanti e dietro le acciaierie dove si erano nascoste mitragliatrici e carri armati italiani.

La TA 9 all'inizio del combattimento aveva issato l'ancora, compiuto un movimento circolare verso sinistra e sparato anch'essa contro la batteria nord. I colpi dell'artiglieria italiana sono durati a lungo. Quanto agli impatti dei colpi, essi arrivavano a pochi metri dalla nave, e la nave ricevette i primi seri colpi a segno nel cannone di prua e nel deposito munizioni di prua poco prima di mezzanotte, e qualche tempo dopo tre seri colpi a

La battaglia di Piombino vista dai tedeschi

breve distanza l'uno dall'altro nella sala caldaie n. 2. Salvo il cannone di prua, che dovette esser abbandonato, il fuoco delle armi della nave era ininterrotto. Non si erano ancora verificate perdite. Parecchi colpi mancati degli italiani avevano tuttavia colpito e mandato in fiamme una dopo l'altra alcune chiatte (peniche) [MAINZ e MEISE], alcune navi ausiliarie italiane e soprattutto tre VAS italiane come pure una gru galleggiante. La TA 11 era avvolta dalle fiamme e dal fumo a destra e a sinistra. Sulla sinistra erano in corso esplosioni nei depositi munizioni delle VAS italiane. [Le quattro VAS 208, 214, 219 e 220, provenienti da Imperia e dirette a Portoferraio ma dirottate a Piombino da unità leggere tedesche il 10.9., andarono tutte perdute]

Il cannone di poppa della TA 11 nonostante l'inceppamento è stato rimesso a posto e ha continuato il fuoco. Sulle armi leggere da 20 mm le canne sono scoppiate causa surriscaldamento. Quindi continuavano il fuoco entrambi i 37 mm e il cannone di poppa. Le perdite di personale e la mancanza di munizioni hanno provocato l'abbandono temporaneo dei singoli pezzi. Alla fine l'ufficiale addetto alle artiglierie continuava a sparare colpo dopo colpo come semplice artigliere con i 37 mm di poppa, con molto personale addetto al servizio e al munizionamento, nella direzione di avanzamento dei mezzi corazzati verso le acciaierie. Quando le fiamme della nafta incendiata fuoruscita dalle VAS si sono appiccate alla TA 11 con incendi accesi ovunque, la nave è stata abbandonata e il resto dell'equipaggio che si trovava a bordo, compreso il Comandante, si è ritirato sulla punta estrema del molo e vi ha cercato riparo alla meglio. Il molo è rimasto avvolto per ore dalle fiamme, e quindi questi uomini sono rimasti tagliati fuori dal resto delle truppe fino circa alle 03.00 dell'indomani. La TA 11 ha continuato ad attirare su di sé il fuoco di tutti i cannoni ed è affondata all'alba, staccata dal molo e trascinata da entrambe le ancore in mezzo al porto. Dato che la TA 11 abbandonata ha continuato ad attirare su di sé il fuoco, le perdite a terra provocate dal fuoco di artiglieria furono minime.

11.9.1943 dalle 00.00. I feriti a terra vennero sistemati in un piccolo tunnel, che offriva riparo da ogni lato salvo che dai colpi dei cannoni dei corazzati che arrivavano da Est. A terra ora la situazione era la seguente. I carri armati non avevano attaccato durante tutta la notte, e si erano ritirati sotto la pressione del fuoco dell'artiglieria. Sulla strada di accesso orientale i carri avevano attraversato le acciaierie verso le 21.15, dopo che i posti di vedetta già nel pomeriggio erano stati a più riprese minacciati che i carri avrebbero aperto il fuoco. Il Mtr. Gefr. (marinaio scelto) Walter O. Dittgen, matricola 26212/41, ha attaccato il primo dei 4 carri armati con l'unica carica concentrata disponibile oltre che con due granate a mano. Il carro rimase immobile e poté esser considerato distrutto. Seguirono altri attacchi di carri ma non prima dell'alba. In successive azioni Dittgen finì prigioniero della fanteria italiana.

Le squadre d'assalto tennero le posizioni da loro occupate ma tutte scoperte, sia contro il fuoco delle batterie terrestri come pure contro i 20 mm e le mitragliatrici appena piazzate in postazione.

Le artiglierie completamente intatte delle MFP non avevano alcun campo di tiro, non era possibile alcuna preparazione di artiglieria per un assalto né le squadre d'assalto potevano difendersi contro l'attacco dei carri. D'altronde le MFP avevano sofferto poco ed erano tutte pronte a salpare. La MFP [F 554] che si trovava ormeggiata davanti al piroscalo CARBET al molo delle acciaierie aveva lasciato il porto poco prima di mezzanotte, aveva per breve tempo attirato il fuoco su di sé e poi si era aggregata alla TA 9. Entrambe passarono fuori vista.

Un riepilogo delle forze in combattimento dava questi risultati:

La 10. Seenotstaffel sotto il comando del capitano Treubert (?) era sufficientemente fornita di armi e di granate a mano. Era in gran parte in postazione. Nell'insieme circa 60 uomini.

Il gruppo delle MFP sotto il comando del Lt. Schipka possedeva solo poche armi. La maggior parte degli equipaggi era dotata di una sola granata a mano ciascuno. Nell'insieme circa 80 uomini.

La compagnia della TA 11 aveva una squadra d'assalto adeguatamente armata sotto il comando dell'Ob. Lt. (Ing.) Behrend e in postazione. Il resto dell'equipaggio, circa 60 uomini, era privo di armi. In tutto circa 100 uomini.

Circa 30-40 membri degli equipaggi civili delle chiatte (in parte francesi, olandesi ecc.) non possedevano armi e vennero aggregati ai feriti nel tunnel.

La battaglia di Piombino vista dai tedeschi



Cannone calibro 90/53 (Batteria antinave della Regia Marina, Sommi Picenardi) posto a Punta Falcone.

Nessuna squadra disponeva di mitragliatrici né di armi pesanti, cosicché qualsiasi avanzata non offriva prospettive di successo.

In sé e per sé il ritiro mediante le MFP disponibili sarebbe stato possibile, e tuttavia le MFP avevano bisogno di tempi abbastanza lunghi per manovrare. Le MFP sarebbero state sovraccaricate di personale e un colpo di artiglieria sarebbe costato molto sangue. Dato che il fuoco dell'artiglieria e dei carri italiani diminuì e poi cessò del tutto, e che i carri non avanzarono, mi sembrò che la cosa migliore da fare fosse aspettare la mattina.

Alle 04.00 circa. Rimandai lo R 185 a Livorno per informarli della situazione ed eventualmente per fornire un appoggio.

Alle 08.00 circa. Intorno alle 08.00 i carri armati vennero avanti e sopraffecero le nostre postazioni avanzate oppure ne presero prigionieri gli occupanti.

Dato che il tunnel con i feriti, i civili e in parte anche soldati senza armi poteva trovarsi sotto il tiro diretto dei carri da distanza ravvicinata, ho stabilito un collegamento telefonico dalla capitaneria di porto con il generale. Il generale ci invia due Comandanti di reggimento che fecero le richieste seguenti: consegna di tutte le armi, gli ufficiali potevano conservare le loro armi personali, devo far conoscere la mia decisione entro 10 minuti. Dopo 10 minuti tutte le artiglierie avrebbero ricevuto l'ordine di aprire il fuoco e le zone del porto da noi occupate sarebbero state prese di mira. Ho rifiutato e ho accusato gli ufficiali di aver violato gli accordi presi il giorno prima (nessuna azione ostile), e che avevano violato il consueto diritto riconosciuto in qualsiasi porto non ostile a un margine di 24 ore per fare rifornimento di carbone e acqua. Poi l'unico ufficiale che il pomeriggio precedente mi aveva chiesto la durata del carico di carbone e di acqua fece una ridicola marcia indietro affermando che invece di 24 ore aveva capito 4 ore e 20 minut* (ventiquattro/quattro venti); entrambi

La battaglia di Piombino vista dai tedeschi

i Comandanti di reggimento affermarono che ci erano stati dei gravi malintesi e che avrebbero sottoposto al generale le mie condizioni: partenza libera verso il mare con tutte le armi e tutte le navi, supporto ai nostri feriti e prendersi cura dei morti. Dopo altre lunghe trattative il generale accettò le mie condizioni. Quando sono tornato intorno alle 10.30 i miei erano già tutti disarmati. Faccio avvicinare le squadre una per una, e tengo a ciascuna delle tre squadre (MFP, Seenotstaffel, TA 11) un breve discorso in cui sottolineo in particolare i meriti dei singoli gruppi, e per nove volte risuona attraverso il porto il Sieg Heil (saluto alla vittoria) al Fuehrer dopo aver poco prima ripreso le armi. Prima che i soldati tornassero a bordo ciascuno aveva risposto alla domanda se voleva esser internato o se intendeva partire per mare o per terra. Va da sé che nessun ufficiale e nessun uomo si fece internare. Ma anche tutti i civili stranieri (olandesi, francesi ecc.) che erano imbarcati sulle chiatte [le peniche] e che sotto la nostra protezione viaggiavano con contratti di servizio civile hanno rifiutato di farsi internare dagli italiani e sono partiti con noi verso nord. Il generale ci ha poi offerto altri 100 prigionieri da portare via, erano l'equipaggio civile del piroscafo CARBET, una squadra della Luftwaffe addetta ad un apparato radar Fu.MG. Freya che era posizionato in una batteria italiana e cinque sentinelle disperse della TA 11. A causa del sovraffollamento dei battelli mi sono rifiutato di portarli con me, dovevano esser rilasciati via terra.

Alle 11.35 si salpa da Piombino.

Alle 16.00-18.00 si entra a Livorno.

12.9.1943 All'alba gli R-Boote colpiscono la città e il porto. Le sentinelle italiane restituiscono le loro armi ai 100 prigionieri rimasti indietro (sentinelle del TA 11, equipaggio del piroscafo CARBET, singoli appartenenti alla Luftwaffe), a cui se ne aggiunsero altri: soldati e civili tedeschi occuparono la città, le batterie e il porto. Il capitano del piroscafo CARBET elogia soprattutto il già menzionato Mtr. Gfr. Walter Dittgen. Sono bastati pochi colpi per espellere dalla zona le truppe italiane ancora presenti. I carri armati vennero in parte fatti saltare in aria. Le truppe e gli ufficiali hanno indossato abiti civili o se ne sono andati. Altre 24 ore dopo comparve un treno antiaereo tedesco con i pezzi da 37 mm che ha sopraffatto la fortezza Piombino.

Dal commento sulla situazione al 10.9.1943 del Kpt.Ltn. Albrand

Erano stati trasmessi messaggi radio che avevano all'incirca il testo seguente:

Circa alle ore 08.00. "Entrati con il convoglio alle ore 05.00 a Piombino".

Circa alle ore 10.00. "Piombino è occupata da carri armati che non vogliono lasciarsi disarmare. Tengo presidiato il porto. Carbone e acqua disponibili. Chiedo ordini".

Circa alle ore 17.00. "I VP. 7017, 7016, 7019 entrano a Piombino alle ore 15.00 [VP 7016 ex JOSEPH FRANÇOIS, uno chalusier di Marsiglia, 18 tsl del 1933; VP 7017 ex ST. COME ET DAMIEN, uno chalusier di Agde, 23 tsl del 1923; VP 7019 ex NOTRE DAME DES MERS, uno chalusier di Sète. Oppure VP 7018 ex ST. CHRISTOPHE, uno chalusier di Sète, 19 tsl del 1932, anziché VP 7016. Molte MFP [F 513, F 514, F 542 e F 554] sono entrate qui causa la situazione meteo".

"Il messaggio F.T.2300/59 non è stato ricevuto".

Circa alle ore 16.00. "R 185 entra a Piombino con un convoglio [di peniche o chiatte]".

Circa nella fascia di tempo intorno alle ore 18.00: "alle ore 15.30 circa TA 9 ha una scorta di nafta combustibile di 75 tonnellate, a Piombino non ce n'è. Le forze armate italiane chiedono di lasciare il porto senza fare carbone né acqua. In porto ci sono bloccate cinque VAS e parecchi mezzi minori. Chiedo urgentemente ordini". Questi ultimi messaggi avrebbe dovuto inviarli la TA 9, dove io mi trovavo verso le ore 15.30, ma non è riuscita a farlo, e sono tornato sulla TA 11, che li ha trasmessi. Di qui purtroppo una grossa perdita di tempo. Verso le ore 15.00 è comparso il maggiore italiano già menzionato, che ha chiesto la durata della sosta. Invece di 24 ore ha capito 4 ore. L'ho corretto con decisione. Ora se n'è uscito con 4 ore e 20 minuti. La domanda diretta se si doveva lasciare il porto subito o entro 4 ore o 24 ore non è stata posta. Attraverso la richiesta di 24 ore volevo guadagnare tempo per la trasmissione dei messaggi. D'altro canto attraverso il margine a questo punto un po' esagerato per la composizione dei messaggi radio (richiesta di salpare) volevo ottenere aiuto

La battaglia di Piombino vista dai tedeschi

oppure un cambiamento del comando "entrare a Piombino" cui ero vincolato; mediante la cattura delle VAS e delle ausiliarie italiane gli altri compiti erano stati adempiuti. Dalle ore 15.30 mi aspettavo un tradimento, ma non si era ancora manifestato. Non conoscevo le condizioni dell'armistizio di Badoglio.

Circa alle ore 21.30. "Segnale luminoso acceso apertamente, poi richiuso: saremo attaccati".

Lista delle perdite della TA 11: 2 morti, 3 dispersi, 9 feriti gravi, 6 feriti leggeri in grado di camminare, incluso il Comandante Kpt.Ltn. Albrand.

Dal resoconto del Comandante della TA 9, Kpt.Ltn. Otto Reinhardt, dal libro di Wirich von Gartzon "Die Flottille. Außergewöhnlicher Seekrieg deutscher Mittelmeer-Torpedoboote", Koehler, Herford, 1982

L'8 settembre 1943 TA 9 e TA 11 si trovavano per la revisione delle macchine a Torre Annunziata presso Pompei. Il trambusto simile ad una festa popolare nelle strade mi ha spinto a mandarvi il caporale italiano addetto ai segnali Palmosi. Palmosi ritornò singhiozzando e disse "Mi vergogno tanto, questi ragazzi hanno capitolato". Dietro sua richiesta, gli fu immediatamente fatta indossare l'uniforme di caporale tedesco addetto ai segnali.

TA 9 e TA 11 sono salpate subito e hanno navigato con una sola macchina in servizio. Il Golfo di Napoli era fortemente illuminato dalla luna. Al di là di Capri vedemmo le tracce del combattimento di Salerno e sentimmo i bombardamenti a tappeto. Degli aerei rombavano sopra di noi, ma noi siamo rimasti silenziosi. Con nostro fastidio una petroliera fuggita da Napoli ci ha chiesto di scortarla. Siamo andati di soppiatto al riparo della costa verso nord, ma davanti a Gaeta ci siamo trovati in piena luce, dato che contro la fortezza e la città aveva luogo un bombardamento alleato. Questo tuttavia ci ha liberato dalla cisterna, che ha fatto dietrofront. Durante la notte osservammo verso il largo un cacciatorpediniere che faceva rotta verso nord. Abbiamo incontrato anche unità italiane che quando siamo comparsi diretti a nord hanno virato di bordo e avendo noi gridato "Evviva Mussolini - Evviva Hitler" hanno lanciato dei siluri contro di noi. Gli italiani ubbidienti avevano naturalmente subito acceso le micce!

Dal momento che non avevamo abbastanza nafta, ci ancoriamo alle prime luci del **9.9.1943** davanti a Piombino. Poco tempo dopo arrivarono dal versante nord 5 motosiluranti italiane [le VAS]. Gli abbiamo subito puntato contro i nostri cannoni e gli trasmettiamo l'ordine attraverso il nostro caporale segnalatore italiano Palmosi: "Entrare subito in porto per disarmarsi", mentre alleggerivamo rapidamente l'ancora, la cui catena ora si trovava "a sosta breve". Dopo una breve, terribile esitazione, con i tubi lanciasiluri puntati contro di noi, le motosiluranti entrarono, seguite da noi. Venimmo a sapere che la città era occupata da carri armati italiani, che tenevano i cannoni puntati verso il porto. Non potevamo neppure far uscire gli equipaggi dalle loro scatole di ferro per parlare. Era uno spettacolo comico, come se danzassimo intorno ai carri per tenerci fuori dalla linea di tiro delle loro armi, mentre i carri le giravano continuamente, nel timore di perdersene un paio. Il Kpt.Ltn. Albrand decise di prender contatto con il Comandante delle forze corazzate, mentre io andavo al molo della nafta per riempire almeno a metà i serbatoi, in modo che anche TA 11 potesse fare rifornimento di nafta prima dell'oscurità.

Il Kpt.Ltn. Albrand tornò con la disposizione "la città ai carri armati italiani, il porto ai tedeschi" e mi ordinò di ancorarmi in mezzo al porto. La mia proposta che la TA 11 doveva ora fare rifornimento non fu da lui recepita; TA 11 rimase ormeggiata al molo, senza fare bunkeraggio. Dato che il posto di ancoraggio doveva essere con la prua verso il porto, rifiutai l'ordine e andai ad ancorarmi con la TA 9 più lontano fuori dal porto.

Con l'arrivo dell'oscurità cominciò la sparatoria. Quasi tutte le unità tedesche in porto furono distrutte dai carri armati. TA 9 issò l'ancora e prese sotto il fuoco la città e le batterie nel golfo. Dopo aver esaurito tutte le munizioni pesanti, la TA 9 non è andata nel Canale di Piombino con l'unica nave tedesca riuscita ad uscire, una MFP [la F 554], in quanto lì si trovava una batteria italiana da 240 mm, ma verso sud, intorno all'Elba, anche se c'era il pericolo di incappare nel nemico a ovest dell'Elba. La nostra domanda via radio "Livorno è libera?", rimase senza risposta, dalla capitolazione italiana in avanti non avevamo ricevuto neanche un solo

La battaglia di Piombino vista dai tedeschi



La torpediniera TA 9 ex francese BOMBARDE (collezione Marco Ghiglino.).

segnale radio o ordine dall'alto.

Ci siamo avvicinati a Livorno alle prime luci dell'alba del **10.9.1943** e abbiamo riconosciuto, con grande sollievo, delle navi con la bandiera di guerra tedesca. Al molo ci attendeva un motociclista portaordini con il messaggio "Livorno libera". Siamo stati piacevolmente sorpresi dalla nostra premurosa leadership! Il nostro resoconto di Piombino ha suggerito di inviare a Piombino nella notte senza ordini specifici un gruppo di R-Boote della 11. R-Flottille [anzi della 6. R-Flottille] sotto il loro Comandante di flottiglia per crivellare di colpi la città e il gasometro. Non c'è stata resistenza, in quanto i carri armati italiani erano stati trasportati all'Elba. Pochi giorni dopo andammo a Portoferraio con un carico di truppe alpine per occupare l'Elba, mentre contemporaneamente dei reparti di paracadutisti si lanciavano. Al molo si trovava l'IMPAVIDO, che dopo divenne TA 23, che si era ormeggiata al molo in quanto con altre unità si era rifiutata di andare con gli Alleati [in realtà era stata danneggiata da un attacco tedesco a Bastia e quindi lasciata a Portoferraio, dove era caduta in mano tedesca il 18 settembre. In servizio come TA 23 il 17 ottobre 1943].

La TA 9 non valeva più molto, come stabilì un comando del Kvt. Kpt. Kramer [il Capoflottiglia]: la torpediniera fu trasferita a Tolone con un equipaggio ridotto, mentre l'equipaggio restante doveva approntare la vecchia torpediniera GENERALE ACHILLE PAPA anch'essa catturata [a Genova il **9 settembre**: in servizio per i tedeschi il 17.10.1943 diventerà TA 7 (ii) poi SG 20, ma subì subito come posamine una grave deformazione dello scafo l'1.11.1943], sebbene ora la preziosa futura TA 23 si trovasse ormeggiata al molo.

La fortuna ci ha aiutato. Mi sono seduto alla sera per cenare con i miei ufficiali all'albergo Columbia di Genova, quando un eccitato, grasso ma agile tenente ha annunciato a tutti i presenti nella sala che l'ammiraglio (Meendsen-Bohlken) [il capo del MarineKommando Italien] avrebbe presto fatto la sua comparsa. Ha fatto naturalmente piacere all'ammiraglio che noi fossimo gli unici ufficiali ad alzarsi in piedi e a salutarlo in modo intelligente, mentre gli altri ufficiali hanno celebrato solo con un piccolo, benevolo Heil Hitler restando seduti. L'ammiraglio mi ha fatto avvicinare e mi ha chiesto un rapporto. Ho espresso il mio rammarico per aver dovuto spezzettare un equipaggio provato in combattimento, mentre potevo tenerlo unito sull'IMPAVIDO.

La battaglia di Piombino vista dai tedeschi

L'ammiraglio: "Mettete in servizio l'IMPAVIDO, ma insieme approntatemi anche la PAPA." (La TA 9 aveva un equipaggio di 140 uomini, mentre TA 23 alla fine aveva 200 uomini).

Abbiamo quindi smontato tutti i cannoni antiaerei della TA 9 e l'abbiamo portata a Tolone con i cannoni da 20 mm fino a 100 mm e una antiaerea da 20 mm senza munizioni. Eravamo sulle spine, dato che un ricognitore ci ha accompagnato a lungo; ma è andata bene.

Naturalmente il nostro Capoflottiglia non aveva gradito quando ci ha visto trafficare con la TA 23. Ma ha preferito non intervenire contro l'ordine dell'ammiraglio. E in seguito il capitano di corvetta Kramer ed io abbiamo continuato ad andare d'accordo e a collaborare armoniosamente.

Del resto, all'epoca gli ordini non venivano sempre eseguiti all'istante e senza pensarci su, come in genere si sostiene. Quando mi sono rifiutato di ormeggiare la TA 9 nel porto di Piombino a fare da bersaglio dei rinnegati carri armati italiani, qualcuno voleva biasimarmi per "rifiuto di obbedire agli ordini di fronte al nemico". Ma significativamente l'ammiraglio Meendsen-Bohlken ha scribacchiato al margine "Ha salvato una nave!" E questa fu la conclusione del caso per tutti i soggetti coinvolti.

L'opinione del Capoflottiglia Kvt. Kpt. Kramer sul diario di guerra della TA 11

Dal 7.9. al 9.9. Il rientro delle due torpediniere poco in grado di navigare (macchina elettrica ed evaporatore guasti) è stato condotto con particolare prudenza ed energia. La prestazione del personale di macchina, che ha risolto i problemi durante il viaggio, merita un riconoscimento.

Sul 10.9. ore 10.00. Il Comandante ha condotto bene le trattative, tanto da imporsi all'attenzione della Wehrmacht tedesca.

Sul 10.9. alle ore 20.30. L'equipaggio della torpediniera si è battuto con coraggio sotto la guida del suo Comandante. Nonostante la forza nemica soverchiante e la perdita della nave, ha resistito al nemico ed ottenuto un esito onorevole, sia pure nella ritirata.

Sul 12.9. La indomita combattività dei soldati e dei civili tedeschi prigionieri degli italiani, che il 12.9. hanno occupato la città, è particolarmente degna di nota.

E.O. 3 novembre 1943.

L'opinione del Capoflottiglia sul diario di guerra della TA 9

Si deve innanzitutto evidenziare che il Comandante ha condotto la sua nave sana e salva, nonostante i guasti in macchina, fuori dal pericoloso Golfo di Napoli. Il suo comportamento durante la battaglia di Piombino non ha nulla da rimproverarsi. La decisione del Comandante di mantenere in movimento la sua nave davanti al porto era giusta. Va approvata anche la decisione di andare verso nord separatamente dalla MFP F 554.

Nel dettaglio niente da rilevare.

L'opinione del Capodivisione della 7. Sicherungsdivision (settima divisione di sicurezza) sul diario di guerra della TA 11

Sul 9.9. ore 18.00. Sulla base della situazione a quel momento, la decisione del Comandante non ha nulla da rimproverarsi. Ma avrebbe dovuto cercar di determinare il nome della corvetta e del sommergibile. Entrambi, per quanto se ne sa, non sono più rientrati in un porto italiano.

Sul 10. e l'11.9. Il comportamento e le misure adottate dal Comandante dopo l'ingresso a Piombino meritano riconoscimento. La perdita della nave nelle condizioni date era inevitabile. Con un contegno sicuro di sé ed energico di fronte agli italiani non solo la loro superiorità è stata tenuta sotto controllo, ma nel combattimento l'onore tedesco è stato pienamente salvaguardato. Alla fine il Comandante è riuscito a portar fuori dal porto i mezzi e la maggior parte del personale con le sue armi. La decisione di lasciarsi dietro in prigionia una parte del personale, tra cui il personale di servizio del radar Fu.M.G. della marina (non si trattava di un apparato Freya della Luftwaffe) non è del tutto comprensibile. Questi uomini avrebbero potuto anche esser ospitati a bordo.

Non c'è nient'altro da aggiungere all'opinione del Capoflottiglia.

Levico, 17.12.1943.

La battaglia di Piombino vista dai tedeschi

ADDENDA dell'autore (da Historisches MarineArchiv)

L'8.9.1943 alle 19.00 salpano da Baia la MFP F 420 e le sette peniche KOELN, JOERN, KURT, HAMBURG, GOTENHAFEN, MEISE, MAINZ con la sola scorta di R 185. Entrano tutti a Piombino il **10.9.1943** alle 17.30.

Il **10.09.1943** alle 15.25 entrano a Piombino anche le quattro MFP provenienti da Civitavecchia F 513, F 514, F 542 e F 554, reduci da uno scontro navale alle 06.30 del 10.9. contro le VAS 247 (affondata) e VAS 248.

Il **10.9.1943** alle 13.30 le corvette FOLAGA, APE e CORMORANO salpate dall'Elba intercettano un convoglio di cinque MFP provenienti da Napoli, F 249, F 456, F 479, F 509 e F 587 nel Canale di Piombino e dopo un breve scontro lo costringono a rifugiarsi nel Golfo di Baratti.

F 554 salpa da Piombino con la TA 9 alle 20.30 del 10.09.1943 diretta a Bastia e poi a Livorno.

L'11.9.1943 alle 11.30 F 513, F 514, F 542 e F 420 salpano da Piombino dirette a Livorno insieme alle sei chiatte (peniche) BREMERHAVEN, KOELN, JOERN, KURT, HAMBURG e GOTENHAFEN. MEINZ e MEISE infatti erano state affondate dalle artiglierie italiane alle 21.00 del 10.09., mentre un'altra peniche, la KARIN, si era autoaffondata il **9.9.1943** alle 14.00 all'ingresso del porto come ostruzione. Le peniche MOEVE e SPERBER avevano lasciato il porto il **9.9.1943**, la MOEVE diretta a Livorno dove arriva il 10.9. e la SPERBER diretta a Juan-les-Pins.

Il piroscafo CARBET, danneggiato, venne autoaffondato in porto l'**11.9.1943** e il CAPITANO SAURO/F. 85 [194 tsl/1908, un piccolo piroscafo passeggeri della SANV Istria-Trieste, costruito da S.T.T. a Trieste, usato come traghetto per la Corsica] il **12.9.43** al mattino a causa dei danni riportati. Andarono perdute anche le motolance di soccorso della Luftwaffe Fl.B.429 e 538 e le piccole Fl.C.504, 528, 3046 e 3099.

Il piroscafo passeggeri/traghetto per l'Elba ALFREDO CAPPELLINI [637 tsl del 1912, costruito dai F.Ili Orlando a Livorno, della Navigazione Toscana] lascia Piombino con truppe tedesche a bordo per Livorno l'**11.9.43** nel pomeriggio.

C'erano in porto anche (forse) i motovelieri (golette da pesca)/cacciasommergibili AS 54 LIDO di 17 tsl del 1929, AS 65 TETI II di 30 tsl del 1930, AS 74 LA NUOVA SANTA RITA di 32 tsl del 1932.

La torpediniera TA 9 era la ex francese BOMBARDE del marzo 1936, catturata dagli italiani a Biserta con l'occupazione della Tunisia l'8.12.1942, portata alla Spezia e immessa in servizio nel marzo 1943 come F.R. (Francia Recuperi) 41, ma ceduta subito alla Kriegsmarine il 5 aprile 1943 come SG 48 (Schnell Geleitfahrzeug, nave scorta veloce), ribattezzata TA 9 il 15 maggio 1943 (Torpedoboot Ausland, torpediniera straniera). La TA 11 era la gemella ex francese L'IPHIGENIE dell'agosto 1936, catturata a Biserta, poi italiana F.R. 43, poi tedesca SG 46 poi TA 11 dal 15.5.1943. Si trattava di unità particolarmente fragili e soggette a guasti; per questa ragione la TA 9 fu messa in disarmo a Tolone sin dal 27.9.1943, appena quindici giorni dopo la Battaglia di Piombino.

La battaglia di Piombino vista dai tedeschi

RINGRAMENTI

Devo ringraziare Gabriele Milani per la ricerca il reperimento del KTB e Marco Ghiglino per le foto.

BIBLIOGRAFIA

- Von Gartzzen, W. (1982), "Die Flottille. Außergewöhnlicher Seekrieg deutscher Mittelmeer-Torpedoboote". Herford, Koehler.

FONTI

- NARA: Kriegstagebuch, 4. Landungsflottille.
- University of Texas Libraries Archives.
- NARA: Kriegstagebuch, 3. Geleitflottille, T-1022 Roll 3053 PG-49465.
- NARA: Kriegstagebuch, 6. R-Boot Flottille, T-1022 Roll 3433 PG-73449.
- NARA: Kriegstagebuch, 4. Landungsflottille, T-1022 Roll 3077
- NARA: Kriegstagebuch, 22. U.-Jagdflottille, T-1022 Roll 3796 PG-82138.
- University of Texas Libraries Archives.
- <https://www.historisches-marinearchiv.de/>