

# LA STORIA DEL PIROSCAFO ELBANO GASPERI

dal servizio nelle linee della N.T.  
al tragico affondamento sotto bandiera tedesca

di Giancarlo Molinari

Il naufragio della nave *Concordia* della “Costa Crociere”, avvenuto il 13 gennaio scorso, va ad accomunarsi alle altre tragedie del mare di cui resta, annotata dalle carte nautiche, la presenza di numerosi relitti nelle acque del Tirreno tra l’isola del Giglio, l’Argentario, le Formiche di Grosseto fino alla Bocca d’Ombrone. Fra questi relitti, 4 miglia a nord-ovest di Porto S. Stefano, diviso in 2 tronconi, giace su un fondale fangoso ad una profondità superiore a 90 metri, quello del posamine della Marina militare tedesca *Juminda*, silurato dagli Americani il 22 ottobre 1943.

La vicenda del *Juminda* riguarda direttamente l’Elba in quanto, con l’originario nome di *Elbano Gasperi*, era un piroscafo che aveva esercitato, per oltre dodici anni, il collegamento tra l’isola e il Continente.

Fu costruito e varato nel Cantiere navale Odero della Foce a Genova per conto della Società Anonima di Navigazione Toscana di Livorno con costi notevolmente superiori a quelli preventivati giacché il tonnellaggio, ai fini di una migliore efficienza nel servizio, si era dovuto aumentare portando da 500 a 741,67 la stazza lorda, per una lunghezza di 59,22 mt., una larghezza di 8,61 mt. e un’altezza di 5,94 mt. L’apparato motore era dotato di 1 macchina alternativa a triplice espansione e 3 caldaie cilindriche monofronti a carbone.

Al momento del varo, avvenuto il 24 aprile 1928, il piroscafo, preso il mare dopo lo scivolamento dallo scalo, si inclinò sensibilmente sul fianco sinistro per poi stabilizzarsi in assetto normale.

Il successivo 30 giugno l’*Elbano Gasperi* “pavesato a festa”, al comando del capitano Schezzini, compì il viaggio inaugurale da Livorno a Portoferraio in quattro ore di navigazione.

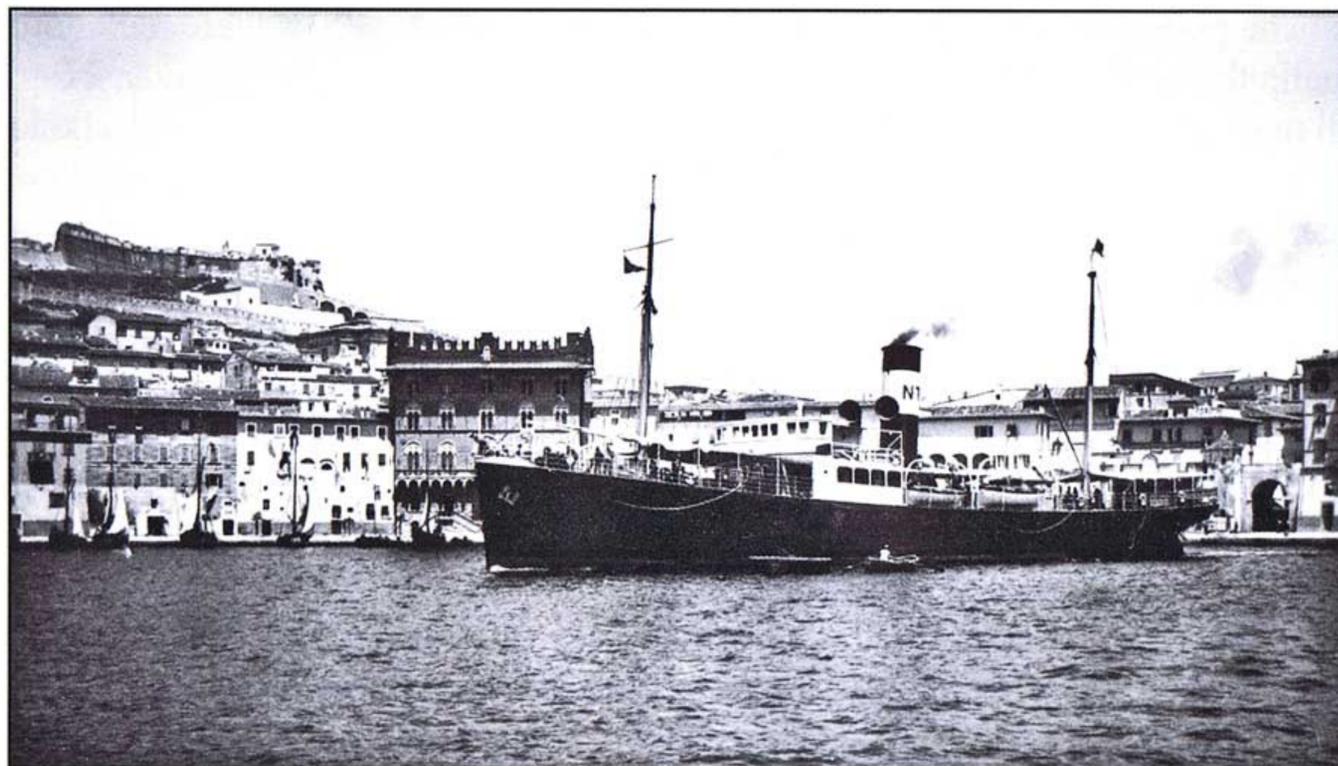
Come si legge nella cronaca del giornale locale *Il Popolano* del 4 luglio: “La calata e il pontile di sbarco eran gremiti di cittadini accorsi a salutare la nuova “unità” della flotta della N.T. e soprattutto ad esprimere con la loro presenza la gratitudine all’illustre grand’uff. ing. Giuseppe Orlando, Consigliere Delegato della N.T, che volle, con un sentimento di altissimo patriottismo e di devozione per la nostra Isola, che il piroscafo costruito al Cantiere Odero alla “Foce” portasse il nome glorioso del concittadino nostro Elbano Gasperi, capitano marittimo, l’eroico artigliere che nell’esercito di Toscana del 1848 alla battaglia di Curtatone e Montanara scrisse una pagina del più fulgido eroismo”. Di Elbano Gasperi ricorreva, proprio quell’anno, il centenario della nascita avvenuta a Portoferraio il 27 gennaio 1828.

L’episodio che vide protagonista a Curtatone l’allora Caporale di artiglieria, mentre seminudo “serviva tre pezzi di artiglieria”, era rievocato in un dipinto collocato in una saletta del piroscafo.

Alle 18 la nuova unità della N.T. ripartì per Piombino, raggiungendo la destinazione “in soli 55 minuti, battendo un vero *record* di velocità”. Iniziò subito le sue corse bigiornaliere sulla tratta Portoferraio-



L’*Elbano Gasperi* inclinato sul fianco sinistro nelle fasi del varo  
(archivio L. Foresi)



*L'Elbano Gasperi in partenza dalla darsena di Portoferraio (da una cartolina dell'epoca)*

giugno con sigla di identificazione F8, era armato di due cannoni da 76/40 mm. e di mitragliere; risultava provvisto inoltre delle attrezzature per il trasporto e la posa di mine.

Nel nuovo impiego compì diverse operazioni fra le quali lo sbarramento difensivo del canale di Piombino nell'agosto del 1941. L'anno successivo gli fu applicata la verniciatura mimetica e, col nuovo aspetto, aggregato alla forza navale speciale in vista dell'invasione di Malta.

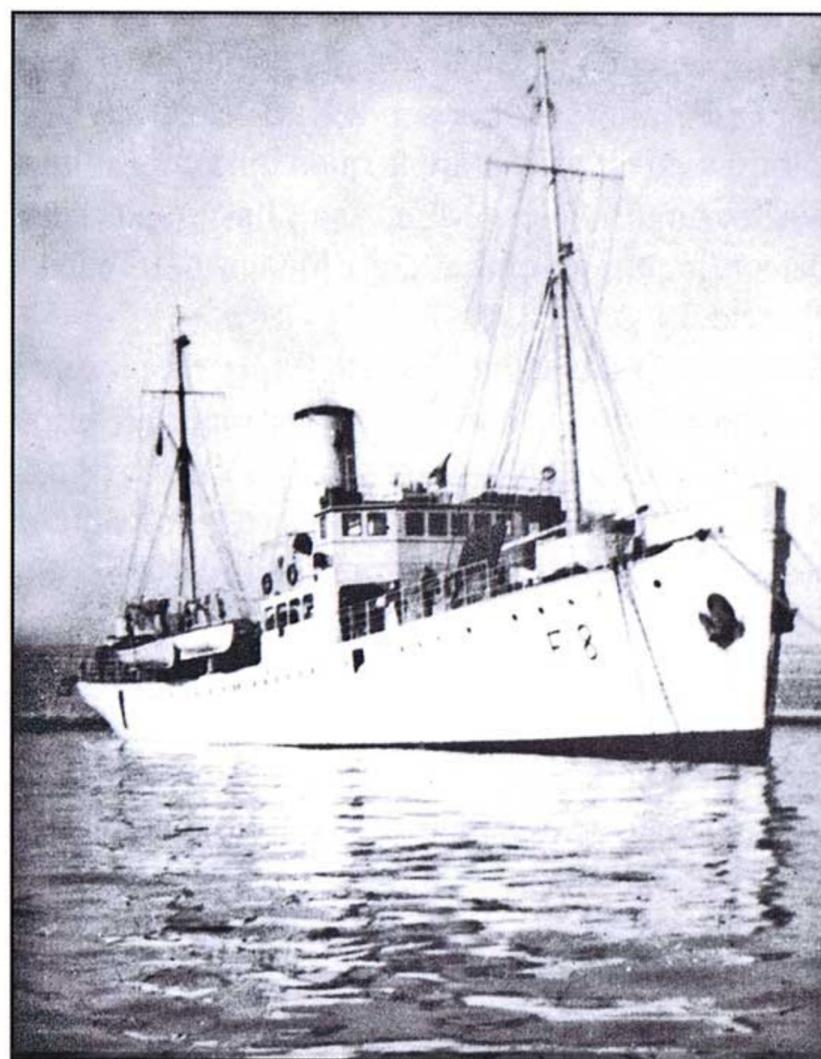
L'8 settembre 1943, nei convulsi momenti successivi alla proclamazione dell'armistizio, l'F8 (ex *Elbano Gasperi*), comandato dal sottotenente di vascello Giuseppe Fiumara, stava rientrando nel porto della Spezia al termine di una missione, ma dovette invertire precipitosamente la prua perché i Tedeschi erano già entrati in città. Superando non poche peripezie, riuscì a ripararsi a Portoferraio, dove si ancorò attorno alle 23 nella baia di San Giovanni, raggiunto a breve distanza dall'*Andrea Sgarallino*, anch'esso requisito e classificato con la sigla F123.

Sempre a Portoferraio, tra il 9 e il 10 settembre, affluirono numerose altre unità della Regia Marina (torpediniere, corvette, cacciasommergibili, sommergibili e naviglio minore) provenienti da Genova, La Spezia e altri porti del Tirreno. La mattina dell'11, al comando dell'ammiraglio Amedeo Nomis, a bordo dell'*Aliseo*, il grosso della flotta, che si era concentrata in rada, lasciò l'isola dirigendo la rotta verso sud alla volta di Palermo, già sotto il controllo degli Alleati; il giorno successivo presero il largo due sommergibili e un MAS. In porto, oltre all'*Elbano Gasperi* e allo *Sgarallino*, rimasero l'incrociatore ausiliario *Filippo Grimani* e le torpediniere *Impavido* e *Ardito* bloccate da gravi danni e avarie.

Dopo l'improvviso e devastante bombardamento tedesco su Portoferraio del 16 settembre e la conseguente

Piombino in sostituzione del *Cappellini*, in cantiere per lavori.

Le ordinarie attività dei servizi di linea per il trasporto misto di passeggeri e merci, nonché quello postale, si interruppero il 16 maggio 1940, alla vigilia dell'entrata in guerra dell'Italia, quando l'*Elbano Gasperi* venne requisito dalla Regia Marina e l'equipaggio militarizzato. Iscritto nei ruoli del naviglio ausiliario dello Stato dal 1°



*L'F8 prima della mimetizzazione.*

*(dal libro di G. Giuliani "L'Andrea Sgarallino", Portoferraio, 1990)*

occupazione militare dell'isola da parte delle truppe germaniche, pure le navi alla fonda caddero nelle loro mani e vennero annoverate nella flotta della Kriegsmarine.

All' *F8* verrà poi assegnato il nuovo nome *Juminda* e per l'ex mercantile si aprirà così l'ultimo atto che lo porterà al fatale appuntamento.

La successione dei fatti è stata accuratamente ricostruita da Manfred Krellenberg, di Lubeca, autore di numerose pubblicazioni di storia militare, che vi ha dedicato un capitolo del suo libro: *U-Boot-Jagd im Mittelmeer - Der Einsatz der 22. U-Jagdflottille*, (Mittler & Sohn GmbH, Hamburg-Berlin.Bonn, 2003). Sull'affondamento dell'*Elbano Gasperi* aveva pubblicato un articolo anche in Italia sul periodico mensile "Storia Militare" n. 68/1999 (editore Albertelli, Parma).

Perché Krellenberg si è interessato alla vicenda del *Juminda*?

Lo racconta lui stesso. Nell'inverno del 1993 la madre gli consegnò, affinché lo conservasse gelosamente, il libretto di servizio militare del nonno Karl-Heinz Waack, scomparso in mare nel corso della seconda guerra mondiale a soli 26 anni. Fino a quel momento egli aveva nutrito scarso interesse per la storia della Marina, ma il suo atteggiamento cambiò del tutto quando lesse che il nonno, macchinista, era morto su una nave di scorta nel Mar Mediterraneo, vicino a Porto Santo Stefano.

Spinto dal desiderio di saperne di più, si mise alla ricerca di notizie utili a fargli conoscere il nome della nave e quanto era accaduto.

Nell'estate del 1994 gli capitò tra le mani un libro, acquistato in una bancarella, che lo mise sulle tracce del *Juminda*. Riuscì anche a contattare due dei sedici membri dell'equipaggio sopravvissuti al tragico naufragio i quali, oltre a fornirgli una circostanziata descrizione dell'ultimo viaggio compiuto dal posamine, gli consegnarono alcune foto.

Svolse allora accurate indagini nei diari di guerra tedeschi conservati al Bundesarchiv, negli archivi dell'Ufficio storico della Marina militare italiana e del Naval Historical Center di Washington, accumulando in tal modo quella completezza di informazioni che gli hanno permesso di tracciare l'intensa vicenda dell'*F8* il cui comando, quando era già ormeggiato nel porto della Spezia, venne affidato, il 25 settembre, al capitano di corvetta della riserva Karl-Friedrich Brill. Questi si trovò subito a dover affrontare la questione dei militari italiani rimasti a bordo: un ufficiale e 14 marinai. Essi non accettarono la proposta di continuare a combattere a fianco dei Tedeschi ed egli li fece sbarcare.

L'*F8*, con issata la bandiera della Kriegsmarine in sostituzione di quella della Regia Marina italiana, entrò a far parte della 3a Flottilgia di scorta con un contingente di oltre 70 marinai provenienti da altre unità della Marina militare tedesca perdute o in avaria.

Karl-Friedrich Brill, nato il 18 luglio 1898 a Stolzenau, laureato in ingegneria, era un esperto ufficiale che aveva già prestato servizio sui posamine. A lui - evidenzia Krellenberg - si doveva la posa nel Mar Baltico del banco di mine denominato "Juminda" sul quale andarono ad infrangersi numerose navi della Marina sovietica, costringendo così la flotta avversaria a restare a lungo bloccata nelle acque del golfo di Finlandia. Per questi successi il 27 dicembre 1941 era stato insignito della Croce di ferro. In ricordo dell'impresa, Brill aveva assegnato alla sua nuova unità il nome di quello sbarramento sperando che fosse di buon auspicio, "ma il destino avrebbe deciso diversamente".

La prima missione il *Juminda* la compì in tutta fretta il 5 ottobre, nonostante il suo equipaggiamento non fosse del tutto adeguato.

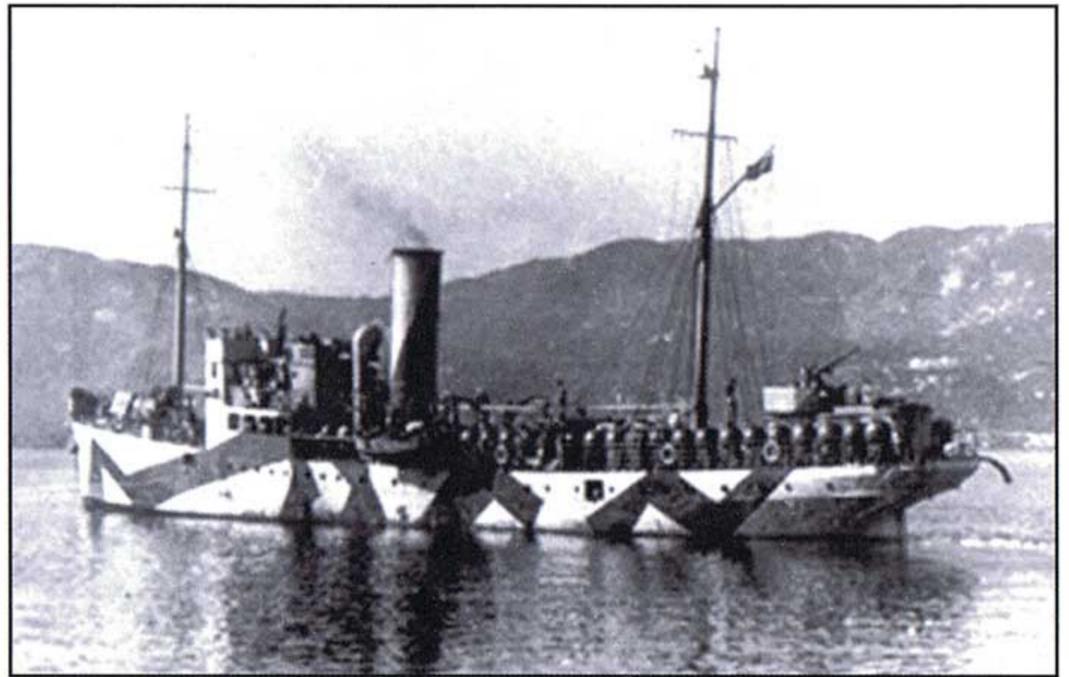


*Il comandante del Juminda ing. Karl-Friedrich Brill mentre tiene un discorso al suo equipaggio (archivio M. Krellenberg)*

L'impianto radiotelegrafico poteva solo ricevere messaggi e non trasmetterli, la girobussola e il timone non funzionavano perfettamente e i razzi da segnalazione erano bagnati. Per quanto riguardava l'armamento, era stato possibile solo ottenere quattro mitragliere da 13,2 mm, il reimbarco dei due vecchi cannoni da 76 mm, che facevano parte della precedente dotazione sotto bandiera italiana, e il caricamento di 62 mine.

A questa missione, che non riuscì con gli esiti sperati per problemi tecnici, seguirono altre: l'8 ottobre (operazione con il nome in codice "Dennoch"); l'11 ottobre (operazione "Sperling"). Al rientro dall'operazione "Motte", iniziata il 16, il *Juminda* e i dragamine di scorta subirono l'attacco di quattro caccia *Spitfire* inglesi che causò danni e la morte del nostromo di bordo.

La mattina del 21 ottobre il posamine lasciò La Spezia per completare una missione precedente intesa all'allungamento verso sud-est dello sbarramento "Sperling" alla foce del Tevere. Era scortato da due motodragamine cui si aggiunsero in seguito altre due.



*Il Juminda in navigazione (archivio M. Krellenberg)*

Alle 20.00 la fotoelettrica di una batteria costiera dal promontorio di Piombino illuminò la superficie del mare in direzione dell'Elba, catturando nel suo raggio la sagoma del *Juminda*.

A bordo tutti erano concitati per il timore che un sommergibile potesse intercettarli anche perché, nonostante il comandante Brill avesse fatto immediatamente lanciare i razzi di identificazione, il fascio di luce continuò a tenere in evidenza il mezzo navale per tre interminabili minuti.

Il suo affondamento, attribuito in un primo tempo dai Comandi tedeschi ad un sommergibile, era solo rimandato di qualche ora.

Infatti non fu un sommergibile, come nel caso dello sfortunato *Sgarallino* il mese precedente, a provocare la tragica sorte del posamine, bensì tre motosiluranti del 15° PT Squadron dell'U.S. Navy, in quel momento ancora lontane per poterlo individuare.

“Il gruppo navale tedesco - osserva Krellenberg - venne scoperto solo più tardi. Alle 00.23 le *PT 206*, *PT 212* e *PT 216* captarono coi loro radar, alla distanza di otto miglia, il *Juminda* e i quattro motodragamine in una posizione a circa dieci miglia dall'isola del Giglio. Con precauzione le tre motosiluranti si avvicinarono all'obiettivo e, arrivate sulla sinistra dei Tedeschi, passarono poi a dritta. Il caposquadriglia, tenente di vascello DuBose, decise per un attacco silurante sul bersaglio maggiore, il *Juminda*. Gli Statunitensi non sapevano che si trattava di un posamine e credevano che fosse una nave mercantile”.

Furono effettuati lanci a più riprese dalle motosiluranti *PT 206* e *PT 216*, ma non centrarono il bersaglio; un loro siluro deviò la traiettoria rischiando, addirittura, di colpire la *PT 212*. Quest'ultima, collocatasi nella giusta posizione a 800 iarde, ne lanciò due che iniziarono la corsa normalmente. “Dopo pochi secondi - prosegue Krellenberg - il comandante Brill avvistò scie di siluri in avvicinamento sul lato destro; immediatamente ordinò: “Tutta la barra a sinistra!”. La prua del *Juminda* cominciò ad accostare e sarebbero bastati ancora pochi metri per evitare uno dei siluri. All'improvviso ci fu un'esplosione: l'arma aveva colpito il *Juminda* a poppa. Il comandante Brill comprese che la nave sarebbe affondata in breve tempo e diede quindi ad alta voce l'ordine di abbandonarla immediatamente saltando in mare. Alcuni marinai si buttarono in acqua dal lato sinistro e grazie a questo si salvarono la vita. I marinai che saltarono invece dal lato destro morirono tutti, uccisi dall'esplosione del secondo siluro che colpì il posamine in rapida successione. In 39 secondi il *Juminda* affondò e tutti quelli che erano all'interno dello scafo non ebbero



PT boats dell'U.S. Navy, analoghe alle motosiluranti che hanno affondato il Juminda (da Wikipedia)

importante decorazione della Marina tedesca: l'insegna per l'attività di scorta antisom e guerra di mine con brillanti". Alla sua memoria e a quella degli altri marinai caduti venne eretto a La Spezia un monumento che oggi non esiste più.

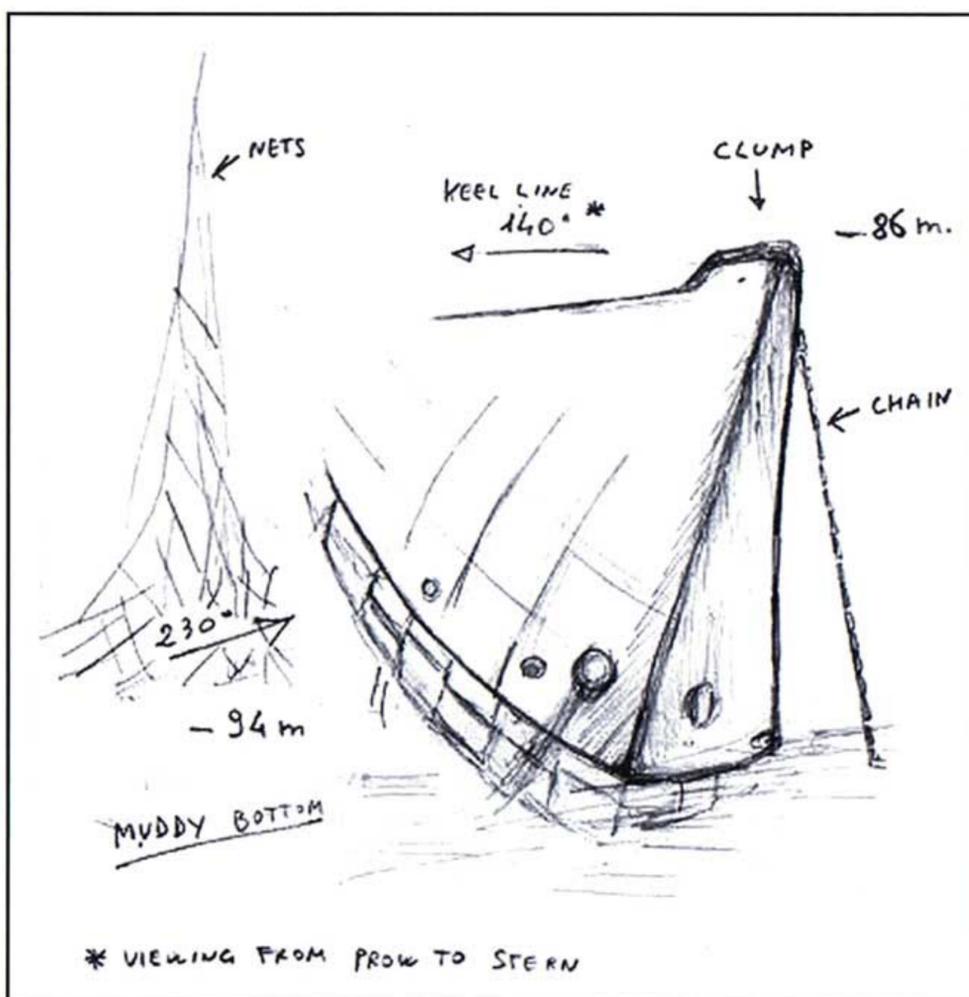
Nel luglio del 2002 un gruppo di sommozzatori, coordinati da Piero Buselli, è riuscito ad individuare il punto dove giace il relitto. Si sono immersi a più riprese, fino a settembre, Claudio Amerini, Luca Lucarini, Andrea Nicolao, Massimo Patania e Loretta Caravita. Il relitto è stato identificato, esplorato, misurato ed anche filmato ed ora è meta di escursioni subacquee. La mattina del 17 settembre 2005, in occasione del IX congresso della CMI (*Confederazione Marittima Internazionale*), si è svolta a La Spezia, a bordo del CT *Ardito*, una cerimonia in ricordo di tutti i Marinai Caduti in mare e nell'affondamento del *Juminda*. Su invito dell'Ammiraglio Silverio Titta, presidente di turno della Confederazione, ha preso parte anche Manfred Krellenberg il quale, ai Congressisti convenuti da molti Paesi europei e alle Autorità presenti, ha tenuto una relazione sulle vicende e sul tragico destino del posamine tedesco.

alcuna possibilità di salvezza.”

I motodragamine di scorta iniziarono la ricerca dei superstiti. In mezzo a rottami galleggianti trovarono 16 marinai e li recuperarono. Con questi, e con alcuni cadaveri raccolti in mare, le unità tedesche si diressero verso Santo Stefano.

Le vittime dell'equipaggio tedesco furono 63 tra le quali lo stesso comandante Brill il cui corpo, ritrovato a distanza di due giorni da una motozattera al largo di Punta Lividonia, fu sepolto con gli onori militari il 27 ottobre nel cimitero di Orbetello e in seguito riesumato e tumulato in quello Militare Germanico di Pomezia.

“Oltre alle Foglie di quercia, tradizionale supplemento alla Croce di ferro - riferisce Krellenberg - gli fu concessa, postuma, anche una



Il relitto del Juminda, con le coordinate della posizione, in un disegno del sub C. Amerini (archivio M. Krellenberg)

\* \* \* \* \*

Ringraziamo sentitamente il dott. Manfred Krellenberg che ci ha autorizzato ad utilizzare testi e foto ed invitiamo i nostri lettori a consultare il suo sito internet: <http://www.manfred-krellenberg.del> che contiene una documentazione di notevole interesse.