

UNA MEZZA VITTORIA

L'OPERAZIONE BRITANNICA "CHARIOT"

27-28 marzo 1942

L'ATTACCO A SAINT NAZAIRE PER DISTRUGGERE IL
BACINO DI CARENAGGIO "NORMANDIE" E ALTRI
OBIETTIVI DEL PORTO TEDESCO

FRANCESCO MATTESINI



Da: *The raid on St Nazaire, 28 March 1942* –
NATIONAL ARMY MUSEUM

Roma – Luglio 2024

La preparazione dell'attacco

Nell'agosto del 1941 l'ammiraglio della Flotta Roger Keyes preposto all'attività delle operazioni combinate britanniche, aveva considerato la possibilità di un attacco contro il porto di Saint Nazaire, sulla riva settentrionale dell'Estuario della Loira, a circa 5 miglia dalla foce del fiume, che a sua volta era larga circa 6 miglia. A Saint Nazaire, città di 50.000 abitanti, il più importante porto francese dopo quello di Brest, vi erano tre chiuse. La più importante usata come bacino di carenaggio; era il più grande della costa atlantica europea, nella Francia settentrionale del Golfo di Biscaglia, e l'unica che fosse in grado di accogliere la corazzata tedesca *Tirpitz*, gemella dell'affondata famosissima *Bismarck*, considerata allora la nave da battaglia più temibile del mondo, superiore alle più moderne corazzate britanniche della classe "King George V". Il grande bacino, conosciuto come "Forme de l'E'cluse" o "Cale Normandie", quando fu realizzato nel 1932 era il più grande del mondo. Esso si trova tra il Bassin di Saint Nazaire e la Loira, con l'estremità meridionale che si affaccia sulla Loira e l'estremità settentrionale che si affaccia sul Bassin de Penhoët. Inoltre a Saint Nazaire erano in costruzione i bunker corazzati per i sommergibili della 6^a e 7^a Flottiglia. In totale quattordici locali, nove dei quali già completati, ciascuno in grado di accogliere fino a quattro sommergibili. La chiusa intermedia, doppia, serviva per l'entrata e l'uscita dei sommergibili e di altre unità.

Tuttavia i bassi fondali dell'Estuario del Fiume Loira erano considerati troppo pericolosi, e ai britannici mancava il navi di tipo adatto ad un attacco dal mare, e un'azione di sorpresa era resa impossibile dalle 250 miglia che separavano dall'obiettivo la base di partenza dall'Inghilterra, in Cornovaglia. Quando poi l'ammiraglio Keyes fu sostituito nel Comando delle Forze Combinate dal capitano di vascello Louis Mountbatten, cugino del Re d'Inghilterra George VI, l'ammiragliato aveva già preso in considerazione il progetto di Keyes, rendendosi pienamente conto dell'importanza del Bacino "Normandie" di Saint Nazaire.

Si chiamava "Normandie" perché era l'unico bacino di carenaggio, e non solo della Francia, che poteva accogliere il grande transatlantico *Normandie*, orgoglio della Marina Mercantile francese. Entrato in servizio il 29 maggio 1935, era in colosso di 79.280 tsl, aumentato nel 1936 a 83.423 tsl; era lungo 312,81 metri e largo 36,4 metri, alto 56,1 metri e pescava 11,3 metri. La sua velocità di 29 nodi (54 km/h), ne fece la nave più veloce del mondo. Il 3 giugno 1935, al viaggio inaugurale aveva conquistato il "Nastro Azzurri", concesso per la più veloce traversata dell'Atlantico. Poteva accogliere tranquillamente la *Tirpitz* che era lunga fuori tutto 251 metri.

Fu a Montbatten che il sottocapo alla pianificazione dell'Ammiragliato chiese di riesaminare le possibilità di un attacco al porto di Saint Nazaire, che divenne particolarmente urgente quando nella seconda settimana di gennaio 1942, la nave da battaglia *Tirpitz* si spostò dal Baltico, attraverso il giorno 14 canale di Kiel, verso nord, raggiungendo Trondheim, sulla costa della Norvegia.



La nave da battaglia tedesca *Tirpitz*.



Il grande bacino di carenaggio di Saint Nazaire, il più grande del mondo, con all'interno a secco il transatlantico *Normandie* di 83.000 tsl. La nave è rivolta con la prora verso l'entrata del bacino sull'estuario del Fiume Loira.

Da questo porto poteva uscire in Atlantico per attaccarvi i convogli che dagli Stati Uniti e dal Canada arrivavano con armi, e rifornimenti in Gran Bretagna, e quindi, se avesse avuto bisogno di riparazioni e il necessario riassetto, raggiungere Saint Nazaire per essere immessa in bacino in bacino, per poi ripartire per un'altra distruttiva missione oceanica. Il rientro della *Tirpitz* in Germania sarebbe stato più difficile per la necessità di dover attraversare il Canale della Manica.

Questa prospettiva, avrebbe costretto la Flotta di Casa (Home Fleet), concentrata a Scafa Flow, nelle Isole Orcadi, ad una ininterrotta vigilanza delle quattro entrate oceaniche di quel grande tratto di mare tra la Scozia settentrionale e la Groenlandia meridionale, impiegando al massimo, come era accaduto per la caccia alla *Bismarck*, quattro corazzate, sostenute da una nave portaerei. Ed occorreva anche avere disponibili grandi navi da guerra, da impiegare eventualmente nel Golfo di Biscaglia, di cui ce ne era estremo bisogno, dal momento che con l'entrata in guerra del Giappone la Royal Navy era praticamente impegnata in tutti i mari del globo.

L'ammiraglio John Tovey, Comandante della Home Fleet, riteneva che affondare la *Tirpitz* sarebbe stato "*di incomparabilmente maggiore importanza per la condotta della guerra rispetto alla sicurezza di qualsiasi convoglio*". Il Primo Ministro britannico Winston Churchill condivideva questo punto di vista del Comandante della Home Fleet, commentando che "*l'intera situazione navale nel mondo sarebbe cambiata*". Quattro tentativi dei bombardieri della Royal Air Force (RAF) di colpire la *Tirpitz* a Trondheim fallirono, con la perdita di 12 aerei, ed era necessaria una strategia diversa per impedire che la corazzata tedesca iniziasse i suoi attacchi in Atlantico, e potesse poi impiegare all'occorrenza il grande bacino di carenaggio di Saint Nazaire.

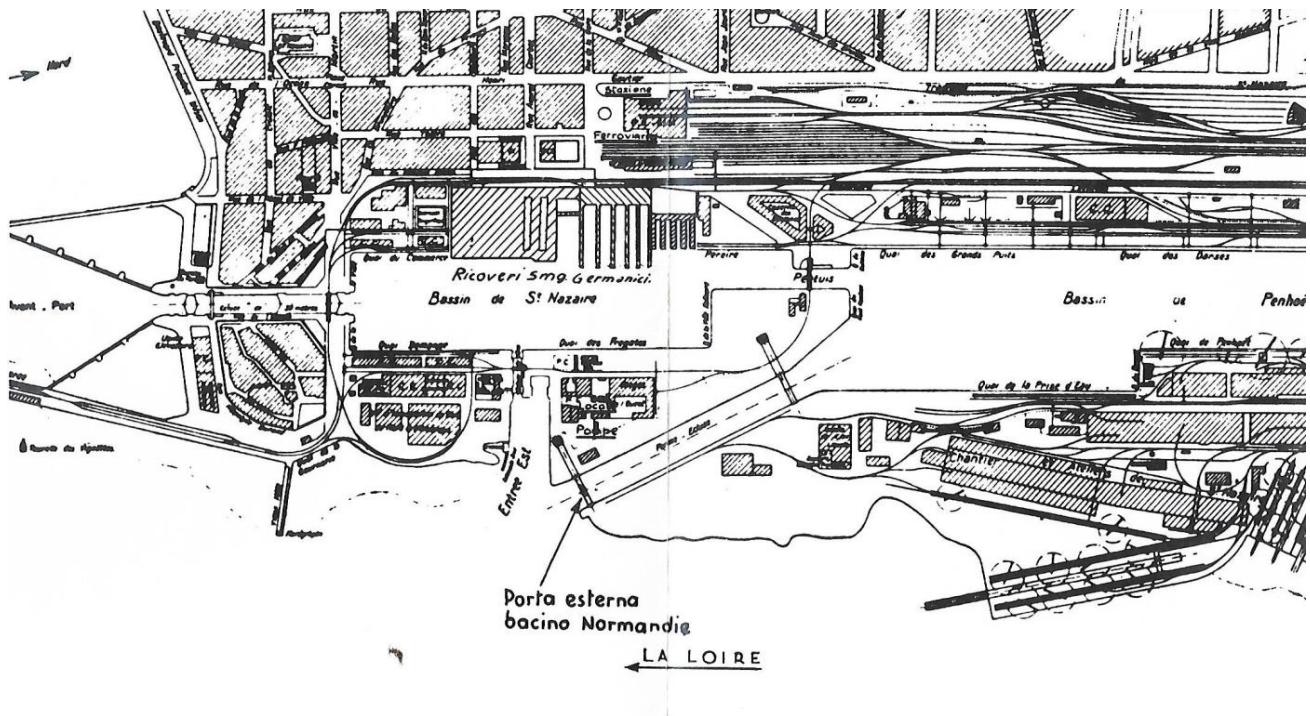
Quello che Towey e Churchill non sapevano era che il Cancelliere della Germania, Adolf Hitler, aveva cambiato la sua strategia navale. Consapevo che dai porti francesi, sottoposti a continue e devastanti attacchi aerei, non era più possibile condurre la guerra di Superficie in Atlantico, aveva deciso di spostare tutte le sue grandi navi nelle basi dei fiordi norvegesi, da dove potevano attaccare i convogli degli anglo-americani che, partendo dalla Scozia e dall'Islanda passando per il Mar di Barents e doppiando Capo Nord, portavano armi e rifornimenti all'Unione Sovietica sbucando nei porti della Russia Settentrionale. Quindi il bacino "Normandie" di Saint Nazaire non avrebbe più ospitato la *Tirpitz*, ma doveva continuare ad essere usato soltanto per le riparazioni e il riassetto del naviglio minore e mercantile. Pertanto il progetto di attacco diveniva soltanto un'azione coraggiosa e pericolosa, che però non avrebbe portato ai vantaggi che i britannici ritenevano di conseguire.

Sul piano "Chariot" gli stessi pianificatori avevano riserve e preoccupazioni sulle modalità dell'attacco al bacino "Normandie" e in particolare sulla possibilità di ritirata delle truppe impiegate, difficile da prevedere poiché molto dipendeva dall'elemento sorpresa e dall'efficacia delle forze avversarie. Tuttavia vi era la convinzione che i rischi dell'operazione erano inferiori ai potenziali benefici.

Avendo deciso l'attacco, il progetto originale dell'ammiraglio Keyes fu pertanto aggiornato a Londra sulla base delle più recenti informazioni pervenute da

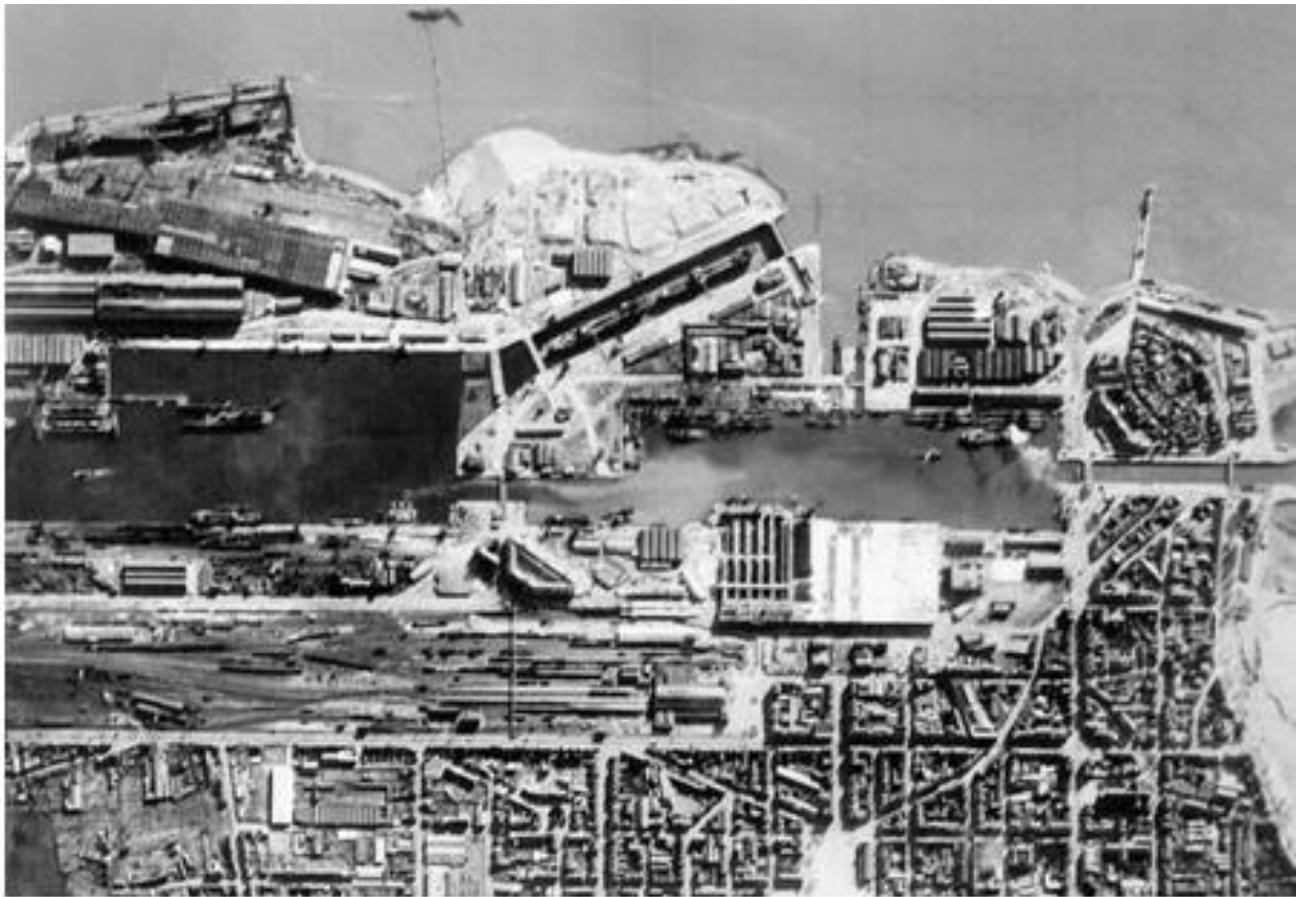
varie fonti, in particolare dalla Francia, che indicavano le difese tedesche, con numerose batterie costiere e contraeree, imponenti. A cui si aggiungevano mezzi navali che comprendevano torpediniere e dragamine armati con cannoni da 88 mm e mitragliere da 20 mm.

A preparare e guidare l'attacco delle forze terrestri, in particolare i guastatori, fu prescelto il tenente colonnello Augustus Charles Newman, Comandante del Commando n. 2 del Reggimento "Essex". Nel febbraio 1942 l'ufficiale fu convocato a Londra per venire a prendere le istruzioni e a compilare un elenco di 100 uomini, che dovevano essere addestrati, con un corso intensivo, al combattimento tra gli edifici di una città. Contemporaneamente, anche il capitano di fregata Robert Edward Dudley Ryder (ufficiale di collegamento della Marina con lo Stato Maggiore del generale Harold Alexander Comandante del fronte della Birmania) era stato convocato a Londra, dove gli venne assegnato il Comando delle forze navali che dovevano trasportare i Commando, a cui era affidato, gli dissero, di avere la direzione di una "*operazione speciale*". Il compito era quello di distruggere, con un cacciatorpediniere pieno di esplosivo, la porta (chiusa) di accesso al bacino "Normandie", in modo da renderlo inutilizzabile. Se ciò fosse avvenuto e il molo del bacino di Saint Nazaire non fosse stato disponibile, i tedeschi difficilmente avrebbero rischiato di mandare la *Tirpitz* nell'Atlantico.



Port de Saint-Nazaire

ICARTINA DEL BACINO DI CARENAGGIO "NORMANDIE" NEL PORTO DI SAINT NAZAIRE



Fotografia della zona portuale di Saint Nazaire ripresa da un aereo della RAF prima dell'operazione "Chariot".
Nel bacino "Normandie" vi sono all'ancora alcune navi mercantili. Sotto verso destra vi sono i bunker della base sommergibili, 5 dei quali, su 14, erano in costruzione.

Il Comando delle Operazioni Combinate esaminò diverse opzioni durante la pianificazione della distruzione del bacino "Normandie", dei vecchi cancelli del Bassin de St Nazaire con i macchinari per il pompaggio dell'acqua e altre installazioni e qualsiasi sommergibile o altra nave che si trovava nella zona dell'attacco, facendolo in modo da evitare vittime civili. Ciò escludeva un bombardamento mirato, con ordigni di grosso calibro, da parte del Comando Bombardieri (Bomber Command) della RAF, che all'epoca non possedeva la precisione necessaria per distruggere il bacino, che aveva porte in metallo che pesavano 1.500 tonnellate, senza gravi perdite di vite civili, che all'epoca si volevano ancora risparmiare. Inoltre Il SOE, lo Special Operations Executive, fu contattato per conoscere se i suoi agenti potevano distruggere le porte di entrata del bacino, ma arrivarono alla conclusione che la missione era al di là delle loro capacità perché il peso degli esplosivi richiesti avrebbe richiesto troppi agenti per trasportarli. Anche l'Ammiragliato britannico non era nelle condizioni di organizzare un'operazione, poiché Saint Nazaire si trova a 5 miglia (8 km) a monte dell'estuario della Loira. Qualunque avvicinamento di navi da guerra,

abbastanza grandi da causare con il bombardamento d'artiglieria pesante danni sufficienti alla distruzione del bacino "Normandie" sarebbe stata rilevata molto prima che fosse nel raggio d'azione dell'obiettivo.



Londra, Buckingham Palace, Febbraio 1943. Il viceammiraglio Lord Louis Mountbatten con la moglie Edwina

I pianificatori delle Operazioni Combinate esaminarono quindi che vi fosse la possibilità di realizzare l'opera di distruzione nel porto francese impiegando in quel compito una forza di Commando. Nel mese di marzo 1942 era prevista una marea primaverile insolitamente alta di 4 metri che avrebbe consentito a una nave leggera di passare sopra i banchi di sabbia nell'estuario e di avvicinarsi alla porta del bacino "Normandie", aggirando il canale dragato fortemente difeso. In un primo piano, i pianificatori progettarono un raid per avvicinarsi al bacino solo con lance a motore. Il commodoro John Hughes-Hallett, Capo delle Operazioni dell'ammiraglio Mountbatten, e i suoi colleghi delle Operazioni Combinate, respinsero immediatamente questo piano, con la motivazione che non avrebbero mai raggiunto la riva dell'obiettivo.

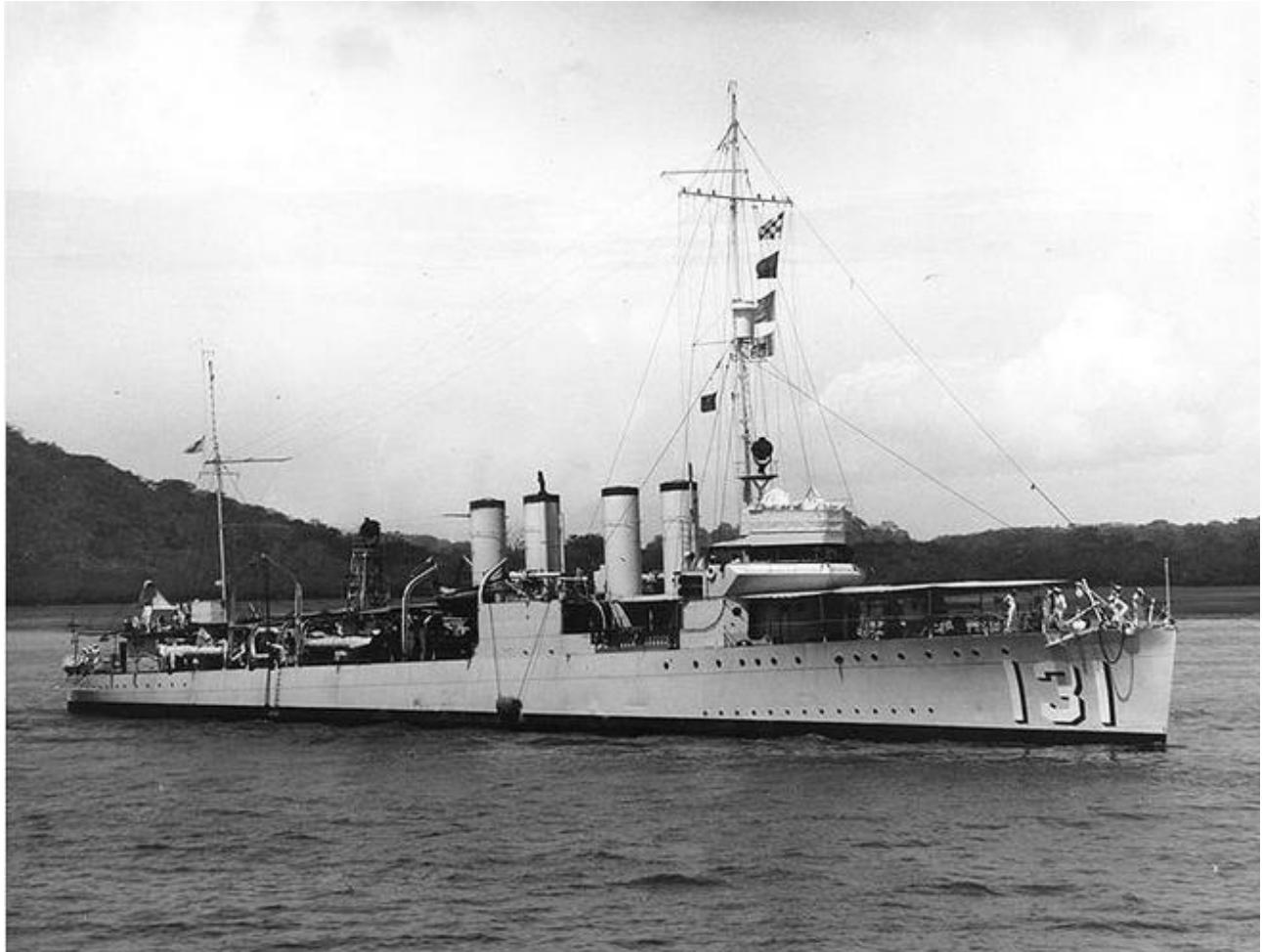
Il piano iniziale delle Operazioni Combinate comportava l'impiego di cacciatorpediniere, appositamente alleggerito per eseguire il raid. Sarebbe stato pieno di esplosivi e fatto speronare contro la principale porta di entrata del molo. A questo

punto Il cacciatorpediniere doveva essere fatto saltare in aria, facendo brillare le cariche esplosive che aveva a bordo. Allo stesso tempo la RAF avrebbe intrapreso raid aerei diversivi nell'area. Fu suggerito di poter impiegare un vecchio cacciatorpediniere della Francia Libera, l'*Ouragan*, e una flottiglia di piccole lance a motore per trasportare i commando ed evacuarli successivamente dopo che avrebbero utilizzato cariche di demolizione per distruggere le installazioni portuali, i proiettori e le postazioni delle vivane postazioni di armi difensive. Ma l'uso di una nave francese avrebbe comportato l'utilizzo delle forze della Francia libera e aumentato il numero di persone informate dell'attacco. Di conseguenza, fu deciso che la Reale Marina avrebbe dovuto fornire una propria nave. Si era pensato a due cacciatorpediniere, ma l'ammiragliato britannico si rifiutò di appoggiare il piano, che avrebbe comportato sicuramente la perdita di entrambe le navi.¹

Alla fine fu scelto il vecchio cacciatorpediniere *Campbeltown*, ex *Buchanan* della Marina Marina statunitense, già impiegato durante la prima guerra mondiale, ceduto ai britannici nel settembre 1939 in base alla Legge Affitti e prestiti. Esso fu trasferito al cantiere di Devonport per le necessarie modifiche che, svolgendosi in modo mirabilmente rapido ed efficiente, comportarono, in nove giorni di lavoro, per diminuire il pescaggio nel superare i banchi di sabbia dell'Estuario della Loira, di spogliare completamente tutti i suoi compartimenti interni. Furono asportati due dei quattro fumaioli e modificati, con camuffamento, gli altri due in nodo da far sembrare il *Campbeltown* un cacciatorpediniere tedesco della classe "Möwe". Il suo armamento originale, di tre cannoni da 4 pollici (102 mm) fu ridotto ad un solo cannone leggero da 12 libbre (76 mm) a tiro rapido, sistemato sul ponte a prora, e con otto mitragliere Oerlikon da 20 mm. Furono rimosse sul ponte i tubi lanciasiluri le bombe di profondità. Il ponte di comando e il locale timoneria furono corazzati, mentre gli altri ponti furono lasciati liberi, eccetto che per alcune corazze poste a schermo dove gli uomini destinati allo sbarco per l'opera di sabotaggio dovevano ripararsi durante l'attacco. Ventiquattro bombe di profondità, con più di 4 tonnellate di esplosivo ad alto potenziale,² innescate con un detonatore a tempo (orologeria), furono sistematiche a prora, subito dopo l'affusto d'acciaio del piedistallo del cannone, che dovevano esplodere, dopo un certo tempo dalla collisione della nave con la porta d'accesso al bacino "Normandie", e dopo che tutti gli uomini a bordo fossero scesi a terra.

¹ Combinet Operations. Operations Chariot - St. Nazair, 28 marzo 1942, in Internet.

² Supplement to The London Gazette, of Tuesdau, the 30th of September 1947. *The Attack on St. Nazaire*, 1942.



Il cacciatorpediniere statunitense *Buchanan* (n. 131), poi alla fine del 1940 britannico *Campbeltown*, protagonista dell'attacco al porto francese di Saint Nazaire. L'immagine è del 1936.

Subito dopo l'urto dovevano essere aperte le valvole di allagamento, in modo che il *Campbeltown* affondasse, per evitare che prima dell'esplosione potesse essere abbordato e spostato dai tedeschi con i loro rimorchiatori. Nel frattempo i Commando, sbarcati dal cacciatorpediniere (78 uomini) e da una formazione di sedici motolance, ciascuna con dieci uomini a bordo, e si sarebbero velocemente diretti con cariche esplosive, alcune di 80 chili, nella varie zone del porto di Saint Nazaire, per compiervi distruzioni e se possibile raggiungere anche gli ormeggi dei sommergibili tedeschi della 7^a Flottiglia. Dopo aver completato le loro distruzioni i Commando sarebbero rientrati sulle motolance, che per il loro basso pescaggio avrebbero avuto il vantaggio di navigare più agevolmente nel canale di accesso al porto di Saint Nazaire, nelle acque basse dell'Estuario della Loira, fiancheggiate da banchi di sabbia pericolosi.³

³ Il Comando Operativo delle operazioni combinate, con la sua Divisione d'intelligence; lavorò a stretto contatto con diverse organizzazioni di informazioni per pianificare l'attacco. Il Servizio Segreto Militare fornì una pianta dettagliata della città di Saint Nazaire e informazioni sull'artiglieria costiera nelle vicinanze. Le informazioni sul Bacino "Normandie" provenivano da riviste tecniche prebelliche. Il Naval Operational Intelligence Center dell'Ammiragliato selezionò il

0



Il cacciatorpediniere britannico *Campbeltown* convertito, ridotto a due fumaioli, che furono angolati e considerevolmente alleggerito per poter disporre di minore pescaggio e di una maggiore protezione sul ponte dove si dovevano trovare i Commando.

percorso e i tempi per l'attacco sulla base delle informazioni sulla posizione degli sbarramenti minati e dei segnali di riconoscimento tedeschi raccolti dalle decrittazioni dell'organizzazione crittografica Ultra, decifrando il codice della macchina cifrante Enigma, mentre il Servizio informazioni della RAF si informava su quali erano i pattugliamenti e le ricognizioni aeree della Luftwaffe. Una volta messi insieme tutti i piani e stabilito il tempismo, fu previsto che il tempo principale del l'attacco non sarebbe durata più di due ore. Cfr., *Combinet Operations. Operations Chariot - St. Nazaire, 28 marzo 1942*, in Internet.



Soldati Commando nel 1942.

Se il *Campbeltown* fosse stato colpito in modo da renderlo inutilizzabile o fosse affondato prima di raggiungere il molo, erano state progettate quattro imbarcazioni a motore per portare via gli uomini dell'equipaggio e per trasportare a terra i Commando del cacciatorpediniere. La carica esplosiva da cinque tonnellate sarebbe stata ripristinata per dopo che l'ultima motolancia fosse partita. Era previsto che dovesse esplodere alle 04.30.

Oltre a dodici motolance, che erano state armate con due cannoni Oerlikon da 20 mm montati a prua e a poppa, sostituendo i due cannoni Lewis da 0,303 pollici, all'ultimo momento furono aggiunte altre quattro motolance della 7^a Flottiglia, armate ognuna con due siluri. Invece di trasportare i Commando, queste ultime motolance dovevano ingaggiare qualsiasi nave tedesca trovata nell'estuario. Tutte le motolance portavano inoltre serbatoi di carburante aggiuntivi per aumentarne l'autonomia, di 2.300 litri (500 galloni) fissati sul ponte superiore. Vi era poi una motosilurante, la *MTB-74*, comandata dal sottotenente di vascello Michael Wynn, il cui compito era quello di penetrare all'interno del bacino per silurare la porta interna,

mentre una motocannoniera, la *MGB-314*, avrebbe trasportato i comandanti dell'operazione, ivi trasferiti durante l'avvicinamento alla costa francese dal cacciatorpediniere di scorta *Altherstone* (capitano di corvetta Robert Fergus Jenks), che inizialmente fungeva da nave comando.



I due comandanti britannici dell'operazione "Chariot". A sinistra il Comandante dei Commando, tenente colonnello Charles Newman, a destra il Comandante navale della spedizione, capitano di fregata Robert Ryder.

Infine, l'*Altherstone* e il gemello *Tynedale* (capitano di corvetta Higo Edward Forbes Tweedie), entrambi della classe "Hunt", dovevano provvedere alla scorta delle navi destinate all'opera distruttiva, accompagnandole fino al calar della notte. Vi erano poi altri due cacciatorpediniere della classe "Hunt", il *Cleveland* (tenente di vascello James Kenneth Hamilton) e il *Brocklesby* (tenente di vascello Michael Neville Tufnell), che dovevano seguire la stessa rotta delle altre navi, ma procedendo autonomamente, per poi dopo l'attacco a Saint Nazaire raggiungere le altre navi ed assumere la scorta delle motolance nella rotta del ritorno.

Il data stabilita per la partenza da Falmouth, in Cornovaglia, dove entro il 25 marzo furono concentrate tutte le navi della spedizione, che ebbe la denominazione di 10^a A/S Striking Force (10^a Forza d'Attacco Antisommergibile). era inizialmente il 27 marzo. Ma essendovi la possibilità che le condizioni del tempo cambiassero, il comandante Ryder chiese ed ottenne che la partenza venisse anticipata di un giorno, il 26 marzo.

Nel preparare l'operazione Chariot, anche in base ai riscontri delle riprese aeree fotografiche della zona di Saint Nazaire, i pianificatori britannici sapevano che la base tedesca era protetta fortemente da un concentramento di artiglieria costiera e contraerea con cannoni e mitragliere di ogni calibro. Risultava che vi erano di base nel porto cinque torpediniere, naviglio dragamine e navi mercantili armate, nonché di guarnigione un reggimento di fanteria, senza contare il temuto intervento dell'Aviazione tedesca. E pertanto era chiaro che l'audace operazione poteva riuscire soltanto se la forza navale di spedizione non fosse stata avvistata nel corso della rotta di 400 miglia, da Falmouth a Saint Nazaire, in gran parte da percorrere all'andata e al ritorno durante la notte, da percorrere nello spazio di 35 ore ad una velocità media di 11 miglia. Inoltre, oltre all'attacco di sorpresa, condizione indispensabile era la calma del mare durante la traversata, e che l'avvicinamento al porto di Saint Nazaire fosse favorito dalla foschia e dall'alta marea, che produceva una differenza di livello di 4 metri, per poter passare sopra i banchi di sabbia alla foce della Loira, e risalendo il fiume in vicinanza della costa settentrionale.⁴

Dopo che il piano elaborato dal Capo dell'Operazione Combinata, vice ammiraglio Mountbatten, fu approvato dai Capi di Stato Maggiore Imperiali britannici, l'addestramento delle varie forze e la meticolosa preparazione di tutti i dettagli dell'equipaggiamento della spedizione furono effettuati sotto la direzione dell'Ammiraglio della Flotta Sir Charles Forbes, nuovo comandante in capo del settore navale di Plymouth.⁵

Alle ore 14.00 del 26 marzo, ricevuto dal Comando dell'ammiraglio Forbes l'ordine *“Carry out Chariot”* (ossia, l'inizio ufficiale dell'attacco), sotto un cieli limpido e sorvolata da velivoli da caccia Spitfire della RAF che si mantenevano a protezione sopra le navi, le sedici motolance che trasportavano i Commando presero il mare dalla Baia di Falmouth, assieme alla motosilurante e alla motocannoniera. Un'ora più tardi presero il mare i tre cacciatorpediniere *Campbeltown*, *Altherstone* e *Tynedale*, e successivamente il *Cleveland* il *Brocklesby*. Gli uomini impiegati per l'attacco, secondo la relazione del 13 aprile 1942 dell'ammiraglio Charles Forbes, pubblicata nella *The London Gazette*, erano 621, dei quali 353 della Marina, inclusi 62 ufficiali, e 268 Commando, inclusi 44 ufficiali.⁶

La prima parte della navigazione diurna, secondo il Dispositivo di Crociera n. 2, con le navi ripartite in tre corsie, con i tre cacciatorpediniere al centro, che rimorchiavano la *MGB-314* e la *MTB.74*, e con le sedici motolance in due colonne all'esterno, si erano portate al largo delle coste della Cornovaglia, con velocità 13 nodi e rotta verso sudovest, in modo da non essere avvistate da terra, fu tranquilla, e non vi furono avvistamenti da parte di aerei tedeschi. Nel contempo le navi manovrarono in modo da far ritenere ad un avvistamento nemico che stavano effettuando un rastrello antisommergibile. Con l'avvicinarsi del crepuscolo, la loro

⁴ Romeo Bernotti, *La Guerra sui mari 1941-1943*, Secondo Volume, Società Editrice Tirrena, Livorno, 1948, p. 138-140.

⁵ S.W. Roskill, *The War at Sea*, Volume II, HMSO, London, 1956, p. 169.

⁶ *Ibidem*, p. 170.

scorta di caccia Spitfire terminò con gli ultimi velivoli che dirigevano verso l'Inghilterra. La Forza Navale Antisommergibile n. 10 assunse quindi lo schieramento per la navigazione di crociera notturna, e la velocità fu portata a 14 nodi, e la navigazione continuò tranquilla, tranne il fatto che alle 02.14 del mattino del 27 marzo, mentre le vedette delle navi effettuavano con i binocoli la più stretta vigilanza, la motolancia *ML-443* (tenente di vascello T.D.L. Platt) riportò erroneamente un avvistamento di sommergibile.

Ma poi alle 07.20, del 27 marzo (venti minuti dopo che la velocità della 10^a Forza Antisommergibile era stata nuovamente ridotta a 8 nodi assumendo rotta 112° nella speranza di non essere avvistati da aerei nemici e avendo ripreso la formazione di rastrello antisommergibile) appena oltrepassato al largo Saint Nazaire, la torretta di un sommergibile tedesco fu avvistata a 7 miglia e mezzo di distanza dal cacciatorpediniere *Tynedale*.⁷



L'ammiraglio della flotta Charles Forbes (sinistra), Comandante del Settore di Plymouth, che organizzò e diresse l'operazione "Chariot"

⁷ Supplement to The London Gazette, of Tuesdau, the 30th of September 1947. *The Attack on St. Nazaire*, 1942.

Il piano di operazioni catturato dai tedeschi sul cacciatorpediniere CAMPBELTOWN

Secondo il piano dell'operazione "Chariot" (abbreviazione CHAR TWO, numero di protocollo Segretissimo Kr. W.00600), firmato dall'ammiraglio della flotta Charles Forbes, che sul cacciatorpediniere *Campbeltown*, prima dell'esplosione delle cariche, cadde in mano tedesca assieme ad altro carteggio segreto, sulle cause dell'attacco al bacino "Normandie" di Saint Nazaire (il Giorno D 1, Sabato 28 marzo 1942 alle ore 02.30) era riportato quanto segue:⁸

"Un rilevante numero di sommergibili adopera il porto di St. Nazaire la [corazzata] TIRPITZ può essere messa in bacino nella chiusa grande. L'obiettivo principale dell'operazione è la distruzione delle porte della chiusa e degli impianti del grande bacino di St. Nazaire.

Obiettivi sussidiari sono, nell'ordine seguente, la distruzione:

- a) Delle porte di chiusa più piccole dei suoi impianti;*
- b) Di altri punti importanti, come l'impianto pompe per la darsena del porto ecc;*
- c) Di tutti i sommergibili ed altre navi cui fosse possibile avvicinarsi.*

Le unità navali britanniche che partecipavano all'operazione comprendevano:

La motocannoniera *MGB-314*, che fungeva da unita comando per il Comandante delle forze navali e terrestri capitano di fregata Robert Edward Dudley Ryder.

Il cacciatorpediniere *Campbeltown* con carica esplosiva nella prua rinforzata per far saltare, dopo speronata, la porta esterna della chiusa "Normandie". Reso particolarmente protetto contro il tiro dell'artiglieria.

La motosilurante *MTB-74* con carica esplosiva e siluri per la distruzione della porta interna della chiusa "Normandie" (in caso la porta esterna fosse aperta) o altrimenti per la chiusa piccola.

I cacciatorpediniere *Antheretone*, *Tynedale*, come forza di scorta, fino a circa 30 miglia al largo di Saint Nazaire, dove restare in posizione di attesa.

I cacciatorpediniere *Clevelande* il *Brocklesby*, come scorta sulla rotta del ritorno delle navi che avevano partecipato all'attacco.

Sedici motolance, con dieci uomini delle truppe da sbarco su ciascuna. Due delle motolance erano armate di siluro e dovevano rimanere presso l'unità comando per eliminare le navi vedetta e le navi pattuglia. Due motolance avevano l'incarico di prendere a bordo l'equipaggio del cacciatorpediniere *Campbeltown* dopo riuscito lo

⁸ L'Attacco a St. Nazaire: 27-28 marzo 1942. Berlino, settembre 1942, Comando Supremo della Marina (Sezione per gli studi bellici), traduzione. * Documenti tedeschi furono trovati anche a bordo della *ML-306*.

speronamento della chiusa. Due altre motolance dovevano rimanere di retroguardia durante l'avvicinamento.

Le sedici motolance appartenevano alla 7^a, 20^a e 28^a Flottiglia, e erano ripartiti in due Flottiglie:

Prima flottiglia, *ML-192, 262, 267, 268, 156, 168, 177, 270*;

Seconda flottiglia, *ML-447, 298, 306, 307, 341, 443, 446, 457*.

Navi scorta, al largo della posizione di raduno: i cacciatorpediniere di scorta britannici *Blancathra* e *Fernie* e i polacchi *Krakowiak*, *Kujawak* Nessuna di queste quattro unità della classe "Hunt" partecipò all'operazione.

Trasporto truppe, *Princes Josephine Charlotte*. Anch'esso nella posizione di raduno e non impiegato.

Sommergibile, *Sturgeon*, doveva trovarsi nella posizione "Z", davanti a Saint Nazaire, nell'Estuario della Loira, per fare da radio faro, ossia di segnalare alle navi con il lampeggiatore le posizioni di avvicinamento, e passata l'ultima nave rimanere fino alla sera del giorno a sud di lat. 46°N, long. 03°W.

Sulle navi vi erano per lo sbarco e il sabotaggio 390 uomini, di cui 245 dell'Esercito, in gran parte del Genio, al comando del tenente colonnello Augustus Charles Newman, e 145 gli uomini di equipaggio della Marina, alle dipendenze capitano di fregata Robert Edward Dudley Ryder. Le truppe erano tutte volontari e gente scelta. Il gruppo dei guastatori era costituito da 16 ufficiali e truppa, 25 ufficiali e 136 sottufficiali e truppa, fortemente addestrate all'operazione speciale, con elevato spirito combattivo e il loro equipaggiamento adeguato all'azione notturna.

Durante la navigazione i comandanti della Marina e dell'Esercito dovevano trasferirsi dal cacciatorpediniere *Atherstone*, iniziale sede di comando, sulla motocannoniera *MGB-314*.



La motocannoniera *MGB-314*.

Erano messi a disposizione aerei del 19° Gruppo del Comando Bombardieri. I suoi velivoli, dovevano eseguire di giorni e di notte dei voli di ricognizione sul Golfo di Biscaglia nei pressi della formazione navale. Se fosse stato necessario e possibile avrebbero dovuto provvedere durante la navigazione diurna alla protezione aerea e attaccare forze di superficie nemiche. I bombardamenti aerei su Saint Nazaire dovevano svolgersi in tre ondate notturne, dalle 24.30 del 27 alle 04.45 del 28 marzo, e dovevano essere impiegate bombe di grosso calibro da non sganciare sulla città, e bombe illuminanti e incendiarie. Si trattava di impiegare bombardieri bimotori della RAF, dei quali Wellington e Whitley, degli Squadron 51°, 58°, 77°, 103° e 150°. In effetti, come vedremo, furono poi impiegati 62 bombardieri, dei quali 27 Wellington e 35 Whitley.

Le forze navali tedesche di una certa pericolosità a Saint Nazaire si prevedeva fossero costituite da cinque torpediniere, come era in effetti. Erano della 5ª Squadriglia.

La partenza delle navi britanniche doveva avvenire da Plymouth, e l'ultimo tratto della navigazione di avvicinamento a Saint Nazaire, iniziando alle ore 01.30 del 28 marzo, doveva svolgersi fino a est di Les Morées, e quindi oltre i banchi di sabbia, navigando in doppia formazione serrata con un intervallo di una gomena fra una fila e l'altra, per poi proseguire per il grande canale navigabile fino all'obiettivo..

Le quattro motolance della 7ª Squadriglia (*ML-156, ML-160, ML-177, ML-270*), armate di siluri dovevano attaccare le unità di sicurezza che si trovavano in rada.

Le navi per l'attacco a Saint Nazaire, giunte a circa 40 miglia dall'obiettivo, allo scopo di sfruttare al massimo il fattore sorpresa, dovevano alzare la bandiera tedesca, per poi toglierla subito e innalzare quella britannica all'inizio del combattimento.



Bombardiere britannico Armstrong Whitworth Whitley del 19° Gruppo del Comando Bombardieri.

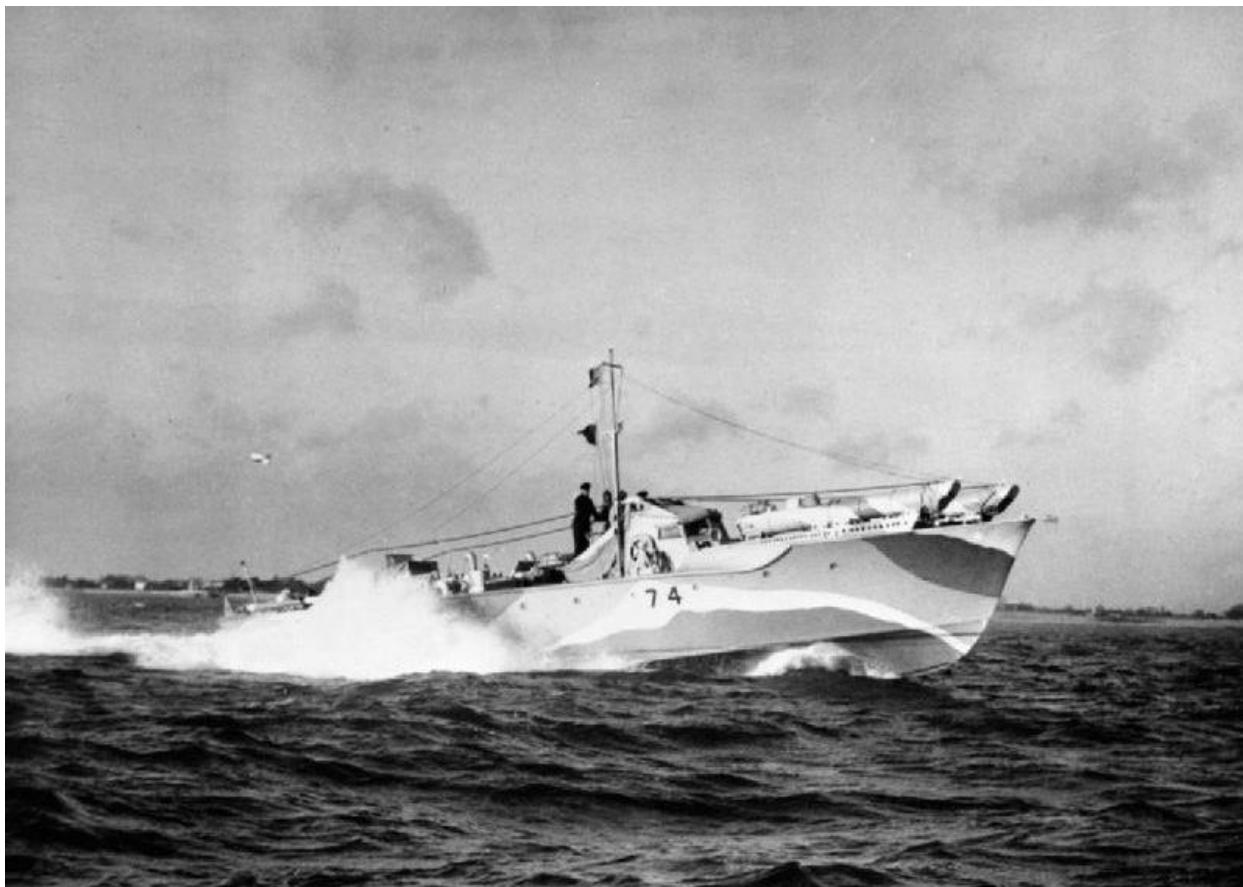


Un bimotore Wellington del 77° Squadron del 19 Gruppo del Comando Bombardieri della RAF, con il suo equipaggio.

Circa i compiti assegnati al cacciatorpediniere *Campbeltown*, l'ordine di operazione riportava:

*“Compito immediato del **Campbeltown** è di forzare il passaggio attraverso la rete anti-siluro davanti alla porta esterna della chiusa e speronare questa in modo tale che tutta la parte prodiera venga a trovarsi al di là della porta stessa. Sono poi da sbarcare le unità dell'esercito. Appena ciò è avvenuto, **Campbeltown** deve essere affondato ed accese le micce delle cariche esplosive; l'equipaggio trasborda su battelli ML secondo gli ordini del S.N.O [Comandante navale più anziano]”.*

La motosilurante *MTB-74*, nel caso in cui il *Campbeltown* non fosse riuscito a raggiungere la sua destinazione d'attacco, doveva lanciare i suoi siluri oltre la rete di protezione contro la porta esterna della chiusa. E se questa fosse stata chiusa, e avesse trovato un passaggio oltre la linea anti-siluro, doveva attaccare la porta interna della chiusa. Oppure, doveva penetrare attraversare la chiusa vecchia (chiusa piccola a est) e lanciare i suoi siluri contro i ricoveri di cemento (bunker) dei sommergibili oppure contro le navi all'ancora.



La motosilurante *MTB-74* mentre naviga ad alta velocità.

Il reimbarco delle truppe doveva aver luogo al molo vecchio due ore dopo lo sbarco e quindi alle ore 04.30, e le motolance che non fossero state danneggiate dovevano prendere a bordo ciascuna fino a 40 uomini. Dopo di che le motolance dovevano allontanarsi alla loro massima velocità verso la posizione di incontro con le navi rimaste al largo, e di queste ultime, l'*Atherstone* e il *Tynedale*, dovevano raccogliere gli equipaggi delle motolance danneggiate e riunire tutte le forze per rientrare, iniziando la navigazione per l'Inghilterra da poco dopo le ore 14.30.

Avvenimenti prima dello sbarco⁹

Quindici ore prima dell'attacco a Saint Nazaire il sommergibile tedesco *U-593* (tenente di vascello Gerk Kelbling), della 7^a Flottiglia di ritorno alla base Saint Nazaire da una missione in Atlantico, conclusa senza successi, avvistava il 27 marzo alle ore 07.20 circa 150 miglia ad ovest di La Rochelle (a sudovest di Ushant) prima cinque cacciatorpediniere e successivamente dieci motosiluranti con rotta ovest. Il

⁹ Archivio Ufficio Storico Marina Militare, Stato Maggiore Marina Reparto Informazioni (S.I.S.) Ufficio C, 8 maggio 1942-XX – C.II – 131 – INGHILTERRA – *Rapporto ufficiale della Marina Germanica sull'azione di Saint Nazaire* (traduzione).

comandante Kelbling, ritenendo trattarsi di una formazione di dragamine tedeschi fece verso di essi il segnale di riconoscimento. Il cacciatorpediniere di scorta britannico *Tynedale* (capitano di corvetta Higo Edward Forbes Tweedie) che aveva contemporaneamente avvistato il sommergibile in superficie, dopo aver scambiato con lui i segnali di riconoscimento tedeschi, che misero in sospetto il comandante Kelbling, effettuò un attacco con bombe di profondità subito dopo che l'*U-593* si era immerso. Il sommergibile tornò poi in superficie e il *Tynedale* aprì il fuoco con i suoi cannoni da 102 mm costringendolo a rimmersi; dopo di che ricercò e sottoposero a caccia il sommergibile per due ore, fino alle 09.20, prima di interromperla e raggiungere la formazione principale, con il cacciatorpediniere *Campbeltown*, diretta a Saint Nazaire. Il comandante del *Tynedale* ritenne ottimisticamente di aver affondato il sommergibile con una carica di profondità esplosa presso la torretta, e l'ammiraglio Forbes lo riportò nella sua relazione per l'Ammiragliato.¹⁰



Il cacciatorpediniere di scorta *Tynedale*, che avvistò e attaccò il sommergibile tedesco *U-593*.

Il comandante Ryder, nella sua relazione del 1° aprile 1942, ritenne che l'incontro notturno avesse compromesso la sua destinazione e il suo piano, e per fuorviare il nemico modificò temporaneamente una rotta verso sud-ovest. Le sue

¹⁰ Supplement to The London Gazette, of Tuesdau, the 30th of September 1947. *The Attack on St. Nazaire*, 1942.

preoccupazioni riguardavano il movimento di cinque torpediniere tedesche che erano state localizzate a Nantes il pomeriggio del 25 marzo.¹¹

La notizia dell'avvistamento di navi nemiche, trasmessa dall'*U-593* alle 14.47 dopo il suo ritorno in superficie, giungeva al Gruppo Ovest alle ore 15.30: “*Ora 0720: 3 cacciatorpediniere, 10 motosiluranti, quadratino BF. 5468 [lat. 46°52 N, long. 05°48'W] rotta ovest*”. Questa notizia veniva immediatamente comunicata per telefono al Comandante dell’Aviazione dell’Atlantico (Fliegerführer Atlantik), e al comando del generale Ulrich Kessler, subordinata dalla 3^a Flotta Aerea (Luftflkotte 2.) del feldmaresciallo Ugo Speerle, con sede a Parigi. Anche le altre autorità venivano informate con la situazione serale, trasmessa per telescrittente. Dalle intercettazioni radiotelegrafiche non si rilevava alcuna attività nemica in corso. Il Gruppo Ovest, nel giudicare la situazione, riteneva che le probabili intenzioni del nemico, con cacciatorpediniere e motosiluranti, vertessero su una posa di mine da effettuarsi sulle rotte di accesso germaniche o su un trasferimento di motosiluranti a Gibilterra. Non fu presa in considerazione la possibilità di un tentativo di attacco dal mare ad uno dei porti tedeschi della costa occidentale francese.¹²



Il sommergibile tedesco *U-593* al rientro alla base da una missione di guerra.

¹¹ *Ibidem*, S.W. Roskill, The War at Sea, Volume II, HMSO, London, 1956, p. 170.

¹² Secondo il Diario di Guerra della Seekriegsleitung (SKL), il Comando Operativo dell’Alto Comando della Marina Germanica, alle 08.58 del 27 marzo intercettazioni radiotelegrafiche avevano accertato la presenza di una formazione britannica a circa 60 miglia a Sud-Ovest di Saint Nazaire, e alle 09.16 localizzata a 95 miglia a Sud-Ovest, per poi essere percepita in quella zona fino alle 11.40. Traduzione di Augusto De Toro.

Il ritardo nell'arrivo della notizia di avvistamento del sommergibili, dovuta alla sua ricerca da parte dei cacciatorpediniere britannici, che evidentemente lo tennero sott'acqua per evitare che trasmettesse l'avvistamento del 10° Gruppo Antisommergibile, giunta dopo le ore 10.00 del 27 marzo, e la mancanza di forze aeree da ricognizione disponibili da parte del Gruppo Ovest rese impossibile l'adozione di misure immediate su quanto accadde in seguito.

A causa della supposta posa di mine, la 5^a Flottiglia torpediniere, comprendente cinque unità (*Riaddler*, *Irpis*, *Jaguar*, *Falke* e *Kondor*), al comando del capitano di fregata Marilz Schmidt, ricevette l'ordine di uscire dalla base per eseguire un'azione di dragaggio nella notte dal 27 al 28 marzo nelle acque di Saint Nazaire.

I bombardamenti degli aerei britannici e i primi allarmi della difesa di Saint Nazaire

Proseguendo la rotta per Saint Nazaire, il convoglio navale d'attacco diretto a Saint Nazaire incontrò due pescherecci francesi. Gli equipaggi furono presi a bordo delle navi britanniche, e i due pescherecci affondati (uno era l'*F-267*) dal *Tyneidale* nel timore che potessero segnalare la composizione e la rotta del convoglio, a cui alle ore 17.18 del 27 marzo fu ricevuta la segnalazione dal Comando di Plymouth che cinque torpediniere tedesche si trovavano “*nelle vicinanze di Saint Nazaire e che avrebbero potuto essere incontrate*”. Ha scritto nella sua relazione il capitano di fregata Ryder: “*Questo doveva essere considerato poiché costituivano una forza superiore*”. Considerando però che il sommergibile tedesco non aveva fatto fino a quel momento alcun rapporto e che non ci erano stati avvistamenti da aerei nemici, Ryder ritenne ancora probabile che la presenza delle sue navi non fosse conosciuta dal nemico, e non vi era pertanto “*motivo per un eventuale cambio di programma a causa della minaccia che costituivano quelle torpediniere*”.¹³

Due ore dopo un altro segnale informò che gli altri due cacciatorpediniere di classe “Hunt”, il *Brocklesby* e il *Cleveland* erano stati inviati alla massima velocità verso Saint Nazaire, per unirsi al convoglio nella rotta di ritorno, dopo l'attacco. Subito dopo il tramonto, alle 20.00, il comandante della forza navale, capitano di fregata Ryder, assieme al comandante del Commando, tenente colonnello Newman, lasciò il cacciatorpediniere *Antheretone* e con i loro diretti collaboratori si trasferirono sulla motocannoniera *MGB-314*, e a bordo di questa nave leggera diresse la navigazione per l'avvicinamento a Saint Nazaire del cacciatorpediniere *Campbeltown*, della motosilurante *MTB-74* e delle sedici motolance ripartite, in linea di fila, su due colonne parallele, con sui due lati i cacciatorpediniere *Altherstone* e *Tynedale*, secondo il dispositivo di crociera n. 3.

¹³ Supplement to The London Gazette, of Tuesdau, the 30th of September 1947. *The Attack on St. Nazaire*, 1942.



Il cacciatorpediniere di scorta *Cleveland*.



Il cacciatorpediniere di scorta *Brocklesby*.

Il convoglio raggiunse una posizione a 65 miglia al largo di Saint Nazaire e alle 21,00 e cambiò la rotta dirigendo verso l'estuario della Loira, lasciando indietro i cacciatorpediniere *Atherstone* e *Tynedale* ad agire come pattugliatori marittimi. Il convoglio adottò una nuova formazione con l'*MGB-314* e due motolance con i siluri in testa, seguiti dal *Campbeltown*. Il resto delle motolance formavano due colonne su entrambi i lati e a poppa del cacciatorpediniere, con la *MTB-74* in coda. Una di esse, la *ML-341* (tenente di vascello Douglas Briault) ebbe un problema al motore, e non potendo proseguire fu abbandonata dai Commando raccolti una delle altre motolance, e rientrò in Inghilterra. Alle ore 22.00 il sommersibile *Sturgeon* (tenente di vascello Mervyn Robert George Wingfield), trovandosi in affioramento nella posizione "Z", diresse la luce del faro di navigazione verso il mare, per guidare il convoglio verso l'interno dell'Estuario della Loira, fornendone la posizione esatta al comandante Ryder che si era avvicinato allo *Sturgeon* a portata di voce. Giunte a circa 40 miglia da Saint-Nazaire e, allo scopo di sfruttare al massimo il fattore sorpresa, le navi britanniche issarono al buio la bandiera tedesca, che però doveva essere abbassata e sostituita da quella britannica al momento dell'attacco.



Il sommersibile britannico *Sturgeon* che durante l'operazione aveva il compito di fare da radiofaro per le navi in entrata nell'Estuario della Loira per raggiungere la zona portuale di Saint Nazaire.

Verso la mezzanotte dalle navi della 10^a Forza Antisommergibile furono visti colpi di arma da fuoco in lontananza verso nord-est. Alle 00.25 di sabato 28 marzo, le navi superano il relitto del grande piroscafo passeggeri britannico *Lancastria*, che era stato affondato il 17 luglio 1940 da bombardieri tedeschi Ju.88 del KG.30. La formazione navale e puntuale e sulla rotta giusta di entrata nell'Estuario della Loira, e non era ancora stata scoperta dai difensori del porto.

Intorno le 00.30, quando le navi erano ancora a 12 miglia di distanza dall'obiettivo, apparve evidente che era in corso una notevole attività aerea poiché i lampi dei cannoni si estendevano su un ampio arco insieme ad una considerevole contraerea.

Alle ore 00.20 e fino alle 02.00 del 28 marzo, di una notte non tanto buia ma con la luna coperta da una cortina abbastanza fitta situata in media ad una quota di 1.000 metri e con il vento da sudest con forza da 2 a 4, i bombardieri Wellington e Whitley della RAF, provenienti da nord e passando per Nantes, sorvolarono in parecchie ondate Saint Nazaire,

Al bombardamento aereo, iniziato alle 23.30, parteciparono 62 bombardieri bimotori della RAF, dei quali 27 Wellington e 35 Whitley, degli Squadron 51°, 58°, 77°, 103° e 150°, ai cui equipaggi era stato ordinato di mantenersi ad una quota superiore ai 6.000 piedi (1.800 metri), e di non attaccare l'abitato di Saint Nazaire per non causare perdite civili. I velivoli dovevano sorvolare il porto e rimanervi per 60 minuti, per distogliere l'attenzione sui velivoli stessi e lontano dal mare, e colpire soltanto obiettivi militari chiaramente identificati sui quali sganciare solo una bomba alla volta. Lo stesso Primo Ministro Churchill, complicando la questione, ordinò che i bombardamenti avessero luogo solo se gli obiettivi fossero stati identificati visivamente. Come fu poi scoperto, a causa del maltempo con piena copertura nuvolosa sul porto che era scesa sotto i 1.800 metri rendendo confusi i piloti, solo quattro velivoli avevano bombardato obiettivi a Saint Nazaire. Le bombe di altri sei aerei caddero su altri obiettivi vicini.

Gli equipaggi degli aerei che non erano riusciti a identificare i propri obiettivi non sganciarono le bombe. I tedeschi ritenevano che gli aerei nemici avessero sganciato una trentina di bombe senza provocare danni di rilievo nella zona periferica della base navale; ma non fu notato alcun lancio di mine.

A causa delle nuvole basse, i bombardieri britannici vennero rilevati mediante l'impiego di tre radiolocalizzatori "Rari" (tattica navale), il radar tedesco, furono presi di mira dalle armi del 22° Reggimento di artiglieria antiaerea della Marina. E incursioni si svolsero sotto un fitto fuoco di sbarramento contraereo e non rientrò alla base un bombardieri Whitley.



Imbarco delle bombe da carrelli trasportato su un Wellington del 150° Squadron della RAF.



Un velivolo da bombardamento Witley del Comando Bombardieri (Bomber Command)..

In relazione alla persistenza dei sorvoli e al piccolo numero di bombe sganciate vi fu per i tedeschi il sospetto che il nemico avesse qualche intenzione particolare, per cui alle 01.00 fu trasmesso dal capitano di vascello Karl Conrad Mecke a tutti i Comandi militari: “*Il comportamento degli aerei da il sospetto che vengano eseguiti lanci di paracadutisti*”. Poiché la presenza degli aerei continuò a verificarsi anche dopo le 02.00 sebbene in forma più modesta verso nord, fu dato l’ordine “*Continuare l’intensificata vigilanza*”.¹⁴

Su richiesta della 7^a Flottiglia sommergibili, furono spenti i due radiofari di Belle Isle e di La Ville-ès-Martin, che erano in attività fin dalle ore 02.15.

Per la difesa contro sommergibili nemici si trovava ancora sul posto uno sbarramento di mine francese, a suo tempo non dragato. A tale sbarramento peraltro non era stato attribuito grande valore. Già tre mesi prima era stato dato l’ordine di togliere lo sbarramento, ma l’ordine non poté essere eseguito per mancanza di unità adatte a quel compito.

Sul luogo non sin trovavano neppure mine ancorate, perché non vi erano disponibili mine che potessero essere impiegate nella zona; erano attese le correnti e le maree alte 4 metri, e nulla a era stato fatto, per le urgenti esigenze di impiegare le mine disponibili in sbarramenti in bassi fondali di altri settori; anche “*perché la durata di mine ancorate davanti a una costa non protetta dai forti venti di occidente ed esposta all’insabbiamento*” era “*assai limitata*”.

Uno sbarramento di travi che, avrebbe dovuto essere lungo 2.500 metri, non era stato sistemato davanti a Saint Nazaire a causa delle correnti e delle condizioni metereologiche. Né poteva attuarsi, per mancanza di materiale idoneo, uno sbarramento costituito da navi affondate.

Per la sorveglianza esterna della Foce della Loira, erano a disposizione sei guardiacoste, senza radio. Ma di essi una era a lavori, un’altra era stato danneggiato durante un attacco aereo, due non erano pronti, e gli altri due, efficienti, si trovavano sui due canali dell’entrata al porto di Saint Nazaire, uno a nord e l’altro a sud. Con essi vi erano in mare anche due navi vedetta e due cacciasommergibili, che però non si trovarono nelle zone attraversate dal gruppo delle navi nemiche.

A Saint Nazaire non si trovavano altre forze, poiché data la situazione e le esigenze di altri teatri di operazione, le navi pattuglia e le forze di scorta erano state in gran parte ritirate dal settore occidentale francese della Manica, e le forze che erano rimaste nella zona di Saint Nazaire erano appena sufficienti per i compiti delle scorte navali e per mantenere libere le rotte dei sommergibili.

Al momento dell’attacco contro Saint Nazaire erano poste sulle due rive dell’estuario della Loira sette batterie costiere navali, di cui 2 con 4 cannoni da 240 mm, dei quali 2 ancora non pronti; 1 batteria con 4 cannoni da 170 mm; 1 batteria obici con 4 cannoni da 150 mm, di cui 1 non pronto; 3 batterie con 12 cannoni da 75

¹⁴ L’Attacco a St. Nazaire: 27-28 marzo 1942. Berlino, settembre 1942, Comando Supremo della Marina (Sezione per gli studi bellici), traduzione.

mm, di cui 3 senza personale. In tutte le posizioni le batterie erano brandeggiabili. Vi erano poi 3 batterie di artiglieria contraerea, con 12 cannoni, nonché un gran numero di cannoni contraerei leggeri de 20, 37 e 40 mm, in gran parte messi in posizione per poter sparare verso il mare.



Mitragliera singola da 20 mm tedesca a protezione di un porto della Francia.

Svolgimento dell'azione – Versione tedesca

Verso le ore 02.15 del 28 marzo 1942, con le navi nemiche che, procedendo in modo ordinato e non avendo incontrato alcuna resistenza distavano a poco più di 4 miglia dai loro obiettivi, la centrale della difesa contraerea tedesca segnalò la presenza al centro della rotta obbligata di diciassette navi con rotta di entrata alla Loria 170°, tra cui tre più grandi al limite della visibilità. L'avvistamento era stato fatto dalla vedetta dell'osservatorio di Saint Matc, assieme all'avvertimento “Attenzione – pericolo di sbarco”, che era la parola d'ordine per il passaggio della difesa contro forze navali. Il rumore delle unità in moto fu sentito più tardi, perché esso era ricoperto dal rumore dei motori degli aerei e gli apparecchi di ascolto erano gravati da un doppio lavoro. La navigazione di avvicinamento del gruppo navale nemico, che si svolgeva sotto la copertura del banco di nuvole che aveva reso difficile il bombardamento degli aerei della RAF, si svolse sui banchi di sabbia verso la chiusa di Saint Nazaire. Il minimo pescaggio delle unità del convoglio e lo sfruttamento dell'alta marea, alle ore 03.07 in aumento, resero possibile alle unità leggere

britanniche il passaggio attraverso i bassi fondali di sabbia. Il cacciatorpediniere *Campbeltown*, che procedeva alla velocità di 5 nodi, per due volte strisciò con la carena nel fondale, ma ogni volta continuò a procedere verso il porto coperto dall'oscurità.



Cannoni contraerei da 88 mm della difesa contraerea tedesca (Flak 36) su vagoni ferroviari. Erano impiegati in modo efficace anche nel tiro controcarro o per la difesa costiera.

Le navi britanniche, non segnalate dall'unico radiolocalizzatore del 280° Gruppo artiglieria della Marina tedesca situato a Capo Chémoulin, perché la sua attenzione era rivolta agli aerei nemici, risalirono la Loira mantenendosi sotto costa, sul lato nord, per evitare uno sbarramento germanico (probabilmente quello francese), usando segnali di riconoscimento tedeschi in vigore quel giorno. Furono riconosciute nemiche dai tedeschi *“solo dopo alcune esitazioni da attribuirsi a tali circostanze”*, quando già erano arrivate alla chiusa “Normandie” ed agli altri punti designati per lo sbarco.

Per le cattive condizioni di visibilità, che a mezzanotte era di 2 miglia e alle 04.00 di 5 miglia, e che a causa delle cortine di nebbia artificiale stessa dalle navi a volte scendeva a 50 metri, un guardiacoste fu oltrepassato dalle navi britanniche fuori vista, e l'altro che si accorse della minaccia, non avendo la radio, non poté fare altro che segnalare il nemico con il riflettore. Il peggioramento della visibilità

aumentava dal mare verso terra, circostanza questa che facilitò molto le inosservate penetrazioni delle unità nemiche nell'estuario della Loira.¹⁵

Nella sua Relazione sull'operazione "Chariot", l'ammiraglio Charles Forbes, non ritenne che l'attacco delle navi britanniche si fosse svolto, in seguito agli attacchi degli aerei, nelle migliori condizioni di sicurezza, scrivendo:¹⁶

"La sorpresa non fu completa, dovuta principalmente al rumore dei motori delle motolance (che, in una notte tranquilla, sono chiaramente udibili a tre miglia di distanza) e all'incapacità dei nostri bombardieri di localizzare i loro obiettivi nelle difficili condizioni meteorologiche. Sebbene i bombardieri (per cui avevo chiesto i loro servizi) soddisfcessero uno scopo utile aiutando a soffocare con i loro motori il rumore dell'avvicinamento delle motolance, la loro presenza in alto assicurava che ogni arma contraerea della zona era presidiata e pronta ad aprire il fuoco in qualsiasi momento. Sebbene l'attività aerea coprisse l'avvicinamento delle forze marittime, ciò significava che questi cannoni, senza essere ostacolati dalla caduta delle bombe, potevano concentrare il loro fuoco sulle motolance una volta dato l'allarme".

¹⁵ L'Attacco a St. Nazaire: 27-28 marzo 1942. Berlino, settembre 1942, Comando Supremo della Marina (Sezione per gli studi bellici), traduzione.

¹⁶ Supplement to The London Gazette, of Tuesdau, the 30th of September 1947. *The Attack on St. Nazaire*, 1942.



Una motolancia (ML) del tipo impiegato nell'attacco a Saint Nazaire

Il porto di Saint Nazaire era difeso dal 280° battaglione di artiglieria navale sotto il comando del capitano di vascello Edo-Friedrich Dieckmann. Il battaglione comprendeva vent'otto pezzi d'artiglieria di vario calibro, dal 75 mm al 280 mm, in cannoni ferroviari, tutti posizionati a guardia degli accessi costieri. I cannoni pesanti erano integrati dai cannoni e dai proiettori della 22^a Brigata contraerea navale sotto il comando del capitano di vascello Karl-Konrad Mecke. La 22^a brigata era equipaggiata con 43 cannoni del calibro compreso tra il 20 mm e il 40 mm, che avevano il duplice ruolo di poter essere impiegati sia come armi antiaeree e sia per la difesa costiera. Molti di questi cannoni si trovavano in postazioni di cemento sopra i bunker dei sommergibili e di altre installazioni portuali della base degli U-Boote di Saint Nazaire.¹⁷ Le compagnie di difesa portuale erano responsabili della difesa locale e della sicurezza delle navi e dei sommergibili ormeggiati nel porto. Queste compagnie e le imbarcazioni da difesa portuale utilizzate per pattugliare il fiume

¹⁷ I sommergibili si trovavano negli speciali rifugi anti bombe, in cemento armato, con copertura dallo spessore di 7 metri, eretti dall'Organizzazione Todt su disposizione di Hitler. A Saint Nazaire ne erano pronti 9 su un totale di 14.

Loira erano sotto il comando del comandante del porto, capitano di corvetta Kellerman, che però essendo in licenza era sostituito dal tenente di vascello della riserva Menges. La 333^a divisione di fanteria (maggior generale Rudolf von Tschudi), del 25° Corpo d'Armata, era l'unità dell'esercito tedesco responsabile della difesa della costa tra St Nazaire e Lorient. La divisione non aveva truppe di base nella città, ma nelle vicinanze vi era il suo 679° Reggimento fanteria, con guarnigione nei villaggi vicini, pronto ad intervenire per rispondere a qualsiasi attacco al porto.

La 6^a e la 7^a Flottiglia sommergibili, rispettivamente comandate dal tenente di vascello Georg-Wilhelm Schulz e dal capitano di corvetta Herbert Sohler, avevano sede permanente nel porto. Non si conosce quale fosse il numero dei sommergibili presenti nella base quel Sabato 28 marzo, giorno dell'attacco nemico. Come se fosse una preveggenza, la base sommergibili di Saint Nazaire era stata ispezionata dal Comandante in Capo dei Sommersigibili, viceammiraglio Karl Dönitz (OBS), il giorno prima dell'attacco. Chiese al comandante Sohler cosa avrebbero fatto se la base fosse stata sottoposta ad un attacco da parte dei Comando britannici. Avendone in risposta che "*un attacco alla base sarebbe pericoloso e altamente improbabile*".

Alle ore 02.25 del 28 marzo, dopo che i riflettori avevano scoperto con i loro fasci di luce le navi britanniche, le batterie d'artiglieria della costa e della difesa contraerea della Marina, ricevettero alle 02.28 l'ordine di "*Aprire immediatamente il fuoco con tutte le armi contro le unità*" nemiche. E ciò avvenne per iniziativa dal capitano di vascello Edo Dieckmann Comandante del 280° Battaglione della difesa contraerea della Marina, a difesa del porto. Nel contempo fu comunicato alla 333^a Divisione Fanteria, al Comando Marittimo Loira, al Comandante del porto e al 280° Gruppo artiglieria della Marina, che aveva quattro pezzi da 75 mm in posizione adatta per sparare, il segnale "*Sbarco nemico a Saint Nazaire*". Le unità nemiche furono prese sotto il fuoco dei cannoni di ogni calibro, dal 20 al 170 mm, e dalle artiglierie del dragamine [unità rompiblocco] 137 che si trovava all'ancora in rada, e che ebbe un iniziale scontro a fuoco con la motosilurante *MTB-314*. Il fuoco di sbarramento, a cui si aggiunse quello delle armi della petroliera *Schlettstadt* che assieme alla petroliera *Passat* si trovava nel bacino privo d'acqua "Normandie", fu controbattuto da quello delle navi britanniche, che ormai erano tutte nel raggio d'azione per ingaggiare bersagli a terra e stavano sparando contro le postazioni dei cannoni e i proiettori.

Da parte tedesca, fu ritenuto che delle diciassette unità che erano state contate, il cacciatorpediniere e almeno altri dodici natanti erano stati colpiti. Di essi una Motosilurante, la *MTB-74*, che per ordine del capitano di fregata Ryder stava dirigendo verso la chiusa Sud, centrata dal fuoco delle artiglierie delle batterie M16 e M17 alle 02.31, fu immobilizzata prima di raggiungere l'obiettivo e poi colpita nuovamente alle 03.55 fu vista saltare in aria dai tedeschi con forti esplosioni e affondare alle 05.26 fra Villez Martin e Point de Léve. I superstiti che stavano nuotando verso la costa furono catturati da una pattuglia del Reggimento contraereo. La *ML-156* fu colpita sul ponte, e venne ferito il suo comandante, il tenente Leslie Fenton, e non gravemente il capitano Richard Hooper dei Comando. L'*ML-446* fu

colpita a centro nave uccidendo il capitano Bertie Hodgson, anch'esso dei Commando. Il tiro delle artiglierie e mitragliere tedesche di ogni calibro, compresa la batteria Behncke West con quattro pezzi da 170 mm, era particolarmente efficace. La rada era completamente illuminata dai riflettori, e dopo sei minuti dall'inizio del tiro, tra le 02.31 e le 02.37, sei navi nemiche, un cacciatorpediniere e cinque motolance, erano in fiamme. Però, le unità britanniche ancora in condizioni di navigare avevano già sorpassato quella zona di sbarramento e sbarcarono le loro truppe nei moli assegnati, tra il Molo Vecchio, la chiusa "Normandie" e il Cantiere Penhost.

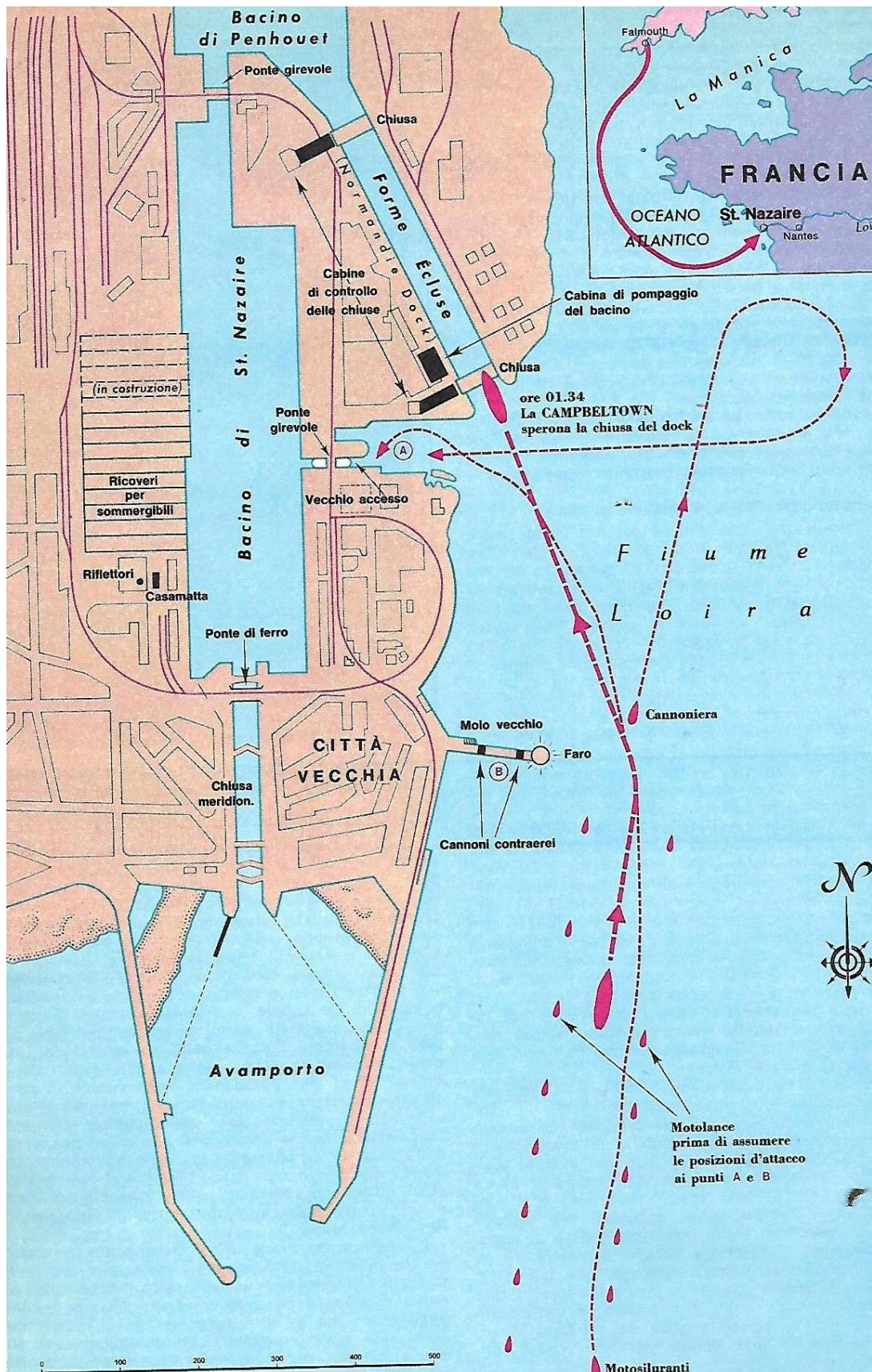
Il cacciatorpediniere in fiamme, era naturalmente il *Campbelltown*, che come ricordiamo aveva sistemato a bordo cinque tonnellate di esplosivi particolarmente protetti contro gli effetti del tiro tedesco. Esso innalzava la bandiera tedesca, issata dopo il tramonto, e nell'avanzare verso l'obiettivo, dopo trentatré ore di navigazione, doppiando il Doppio Molo aveva ripetuto l'esatto segnale di riconoscimento. Ciò convinse il caporale maggiore dislocato sulla chiusa "Normandie", avendo riconosciuto la bandiera tedesca issata sul cacciatorpediniere, a fare cessare momentaneamente il fuoco contro quella nave, a cui partecipavano le armi leggere n. 64, 65, 66 e N.10 della 6^a Batteria dell'809° Gruppo contraereo, al comando del capitano di corvetta Lothar Burhenne.

Il *Campbelltown* rispose disciplinatamente e con intensità al fuoco tedesco con il cannone da 76 mm e quattro mitragliere Oerlikon da 20 mm quando si trovava nei pressi immediati della porta della chiusa "Normandie", mettendo al silenzio le armi leggere sulle posizioni 66 e M.10, uccidendo sette uomini e ferendone altri due sui dieci che vi si trovavano. Dopo aver fatto sbarcare sulla due testate esterne delle banchine della chiusa i suoi Commando, che comprendevano due squadre d'assalto, cinque squadre di demolizione e un gruppo di mortai, sebbene continuamente bersagliato nella sua corsa verso la porta sud del "Normandie" dalle arni leggere della 6^a Batteria, alle 02.37 il *Campbelltown* raggiunse la porta esterna della chiusa; e con la prora "spezzava completamente il doppio sbarramento retale antisiluro che era disteso davanti alla chiusa" "Normandie".¹⁸

¹⁸ L'Attacco a St. Nazaire: 27-28 marzo 1942. Berlino, settembre 1942, Comando Supremo della Marina (Sezione per gli studi bellici), traduzione.



Il cacciatorpediniere *Campbeltown* dopo l'impatto con la chiusa del bacino di carenaggio "Normandie", nel porto francese di Saint Nazaire.



Il percorso delle navi britanniche per raggiungere la zona del Bacino di carenaggio
“Normandie”

Durante il primo tentativo di distruzione della chiusa, usando l'esplosivo, i soldati britannici furono contrastati dai tedeschi con i loro cannoni automatici da 20 e da 40 mm. Ma i serventi di quelle armi e le sentinelle della zona, nonostante il fuoco delle mitragliere e la protezione dei reticolati, furono sopraffatti dopo scontri accaniti, in cui caddero tutti i soldati tedeschi; fu distrutto il riflettore LS.22 e furono distrutte le postazioni di armi leggere 67 e M.10 con bombe a mano e pistole mitragliatrici, e venne annientato in un corpo a corpo il personale della posizione LS.21.

In questa prima fase dei combattimenti da parte tedesca vi parteciparono, agli ordini del Vice Comandante del Porto i seguenti reparti della Marina: 2^a e 4^a Compagnia del Cantiere KM;W Saint Nazaire: Compagnia di guardia della capitaneria di porto; Gruppi d'assalto delle unità della Flottiglia di vigilanza portuale, della 16^a Flottiglia dragamine e delle petroliere *Uckermark*, *Passat* e *Schlettstadt*; un gruppo d'assalto del Comando della Vigilanza Portuale, del reparto adibito alle reti di sbarramento MNO Saint Nazaire; Gruppi d'assalto, dalla forza di una compagnia, dei gruppi di artiglieria contraerea della Marina 703 e 705 come pure del Comando del 22^o Reggimento contraereo della Marina.

A partire dalle ore 03.00 si aggiunsero i seguenti reparti dell'Esercito: la 7^a Compagnia rinforzata del 679^o Reggimento di Fanteria; mezza compagnia di mitraglieri del 2^o Battaglione del 679^o Reggimento Fanteria, e la 2^a Compagnia del 559^o Battaglione del Genio.

Sul prosieguo dei combattimenti, riferisce il dettagliatissimo documento della Marina tedesca, pervenuto al Servizio Informazioni Segrete della Regia Marina:¹⁹

“I nemici sbarcati hanno avanzato fino alla chiusa Sud, dove si sono scontrati coi reparti di Marina che nel frattempo erano affluiti sul posto. Gli scontri più violenti si sono svolti tra la chiusa sud e la chiusa Normandie. Circa 20 inglesi hanno tentato di raggiungere a nuoto o in zattere gli scali dei sommergibili antistanti. Essi vennero però presi prigionieri, mentre si trovavano in acqua a mezzo dei dragamine che nel frattempo erano stati approntati o nel raggiungere l'altra riva, senza che potessero infliggere alcun danno.

*Sino all'arrivo delle prime truppe dell'esercito che si trovavano fuori Saint Nazaire, avvenuto alle ore 0315, il combattimento è stato sostenuto dai reparti di Marina, condotti dai comandanti dei settori marittimi, dagli operai dell'arsenale armati e da altri civili militarizzati. Verso le ore 0900 il combattimento aveva termine”.*²⁰

¹⁹ *Ibidem.*

²⁰ L'attacco britannico avvenne nel settore della 333^a Divisione di Fanteria (maggior generale Rudolf von Tschudi), nella parte di terra assegnata al 679^o Reggimento di Fanteria. Il Comandante del Reggimento era anche il responsabile della Piazza di Saint Nazaire. Egli arrivò alle ore 04.45 e, in qualità di comandante della Piazza, assunse il comando di tutte le truppe operanti a Saint Nazaire. Erano stati impiegati fino ad allora dalla Marina 3 compagnie del Cantiere e della Guardia della capitaneria di porto, cinque Gruppi d'assalto, e dall'Esercito due compagnie del 679^o Reggimento fanteria e la 2^a Compagnia del 559^o Battaglione del Genio. Arrivarono poi, per ordine

In un'altra parte del rapporto tedesco, sul fallimento delle azioni in profondità dei soldati britannici, viene spiegato:²¹

“L’azione dei gruppi d’assalto di Marina ebbe inizio poco tempo dopo avvenuto lo sbarco nel tempo fra le ore 0240 e le ore 0300. Gruppo d’assalto delle flottiglie dei dragamine e vigilanza portuale e del 22° Reggimento contraereo di Marina protessero i ricoveri dei sommergibili, ed impedirono l’avvicinarsi di nuclei di guastatori nemici. Il ponte girevole e la chiusa sud furono protetti dai gruppi d’assalto dei gruppi artiglieria di marina 703 [capitano di corvetta Hans Thiessen] e 705 [capitano di corvetta Curt Kock] unitamente al gruppo d’assalto del MNO. Nonostante il violento fuoco avversario il gruppo d’assalto del gruppo artiglieria contraereo di Marina 703 rese innocue le cariche esplosive applicate alla porta interna tagliando le micce.²² Il gruppo d’assalto del gruppo artiglieria contraerea di Marina 705 avanzò lungo l’acqua in direzione della chiusa piccola e la protesse. Gruppi d’assalto della 2^a e 4^a compagnia del cantiere [Direttore del cantiere il viceammiraglio von Trotha] avanzarono, partendo dai loro alloggiamenti situati a nord del cantiere per navi da guerra, su entrambi i lati del porto settentrionale e dietro il ricovero dei sommergibili sorpassarono combattendo il ponte girevole fra il porto settentrionale e quello meridionale come pure la chiusa sud ed attaccarono il nemico che era penetrato nella zona di entrambi i lati della grande chiusa e nel quartiere ad est della chiusa sud (opera sud).

Alla banchina sud-est del porto sud si trovavano al momento dell’attacco le unità M 1601 e M 1605 della 16^a Flottiglia dragamine il cui equipaggio si era rifugiato durante l’attacco aereo nel vicino fortino est 5 (a nord dell’ufficio di sussistenza). Appena pervenuto l’allarme di sbarco, il Comandante delle navi vedetta diede ordine agli equipaggi di salire a bordo, approntare le armi e mettere in moto le macchine. Dopo soli 10 minuti, e violentemente combattendo con il nemico che era riuscito ad avanzare fino al posto d’ormeggio delle unità (molo sudest i due battelli si allontanarono per mettersi al sicuro e per poter continuare con maggiore efficacia il combattimento difensivo del centro del porto, che si era installato nell’ufficio della sussistenza, fu costretto a tenersi al coperto facendo così in modo che non potessero essere fatte delle azioni dalla parte del porto contro i ricoveri dei sommergibili.

del Comanda del 25° Corpo d’Armata, due reggimento della 333^a Divisione, il 3° del 679° Reggimento fanteria e il 2° Reggimento artiglieria.

²¹ Archivio Ufficio Storico Marina Militare, Stato Maggiore Marina Reparto Informazioni (S.I.S.) Ufficio C, 8 maggio 1942-XX – C.II – 131 – INGHILTERRA – *Rapporto ufficiale della Marina Germanica sull’azione di Saint Nazaire* (traduzione).

²¹

²² Le cariche esplosive, che in parte pesavano 80 chili, erano state fissate, nel maggior numero dei casi, agli obiettivi da far saltare a mezzo di forti calamite.

Alle ore 04.30, essendo l'ordine di operazioni, doveva avvenire il reimbarco delle truppe inglesi. Siccome però durante le operazioni terrestri erano stati distrutti già prima delle ore 0400 oltre 11 o 12 unità ed era quindi tolta al nemico ogni possibilità di ritirata, la sua resistenza si affievolì e gli inglesi, di cui alcuni erano penetrati fino all'interno della città, cominciarono a sbandarsi nella zona del cantiere e verso l'interno. Durante il minuzioso rastrellamento, specialmente da parte di unità di riserva dell'esercito, essi furono scovati, isolati o in gruppi comandati da ufficiali, dalle cantine e nascondigli.

Alle ore 0505 la chiusa grande ed alle ore 0650 tutta St. Nazaire erano nuovamente in mano tedesca” [il grassetto è dell'Autore].

I battelli da cui erano sbarcati i soldati britannici furono affondati dalle batterie speciali e dalle batterie della difesa della Marina, tranne quattro visti allontanarsi, mentre altri due andati in secca con pochi danni apparivano recuperabili.

Quelli che erano stati costretti ad invertire la rotta o ad allontanarsi primo o subito dopo sbarcate le truppe, tentarono di raggiungere il canale navigabile della Loira per mantenersi possibilmente fuori portata dalle armi tedesche, cannoni e mitragliere, fino al momento del reimbarco delle truppe alle ore 04.30. “*In questo tempo furono distrutte le rimanenti unità che erano entrate nel porto eccetto due battelli ML, che verso le ore 0400 passarono le posizioni 1 e 2 della flottiglia di protezione portuale*”.²³

On effetti, come vedremo, soltanto tre motolance, delle diciannove unità che aveva forzato l'Estuario della Loira per l'attacco a Saint Nazaire, rientrarono in Inghilterra. Esse erano la *ML-160*, la *ML-307*, *ML-341* e la *ML-443*.

Sempre secondo le relazioni tedesche, tra le 02.57 e le 03.50 del 28 marzo 1941 furono affondate dalla difesa tedesca la motosilurante *MTB-314* e 16 o 17 motolance, delle quali dieci unità dal 22° Reggimento artiglieria contraerea della Marina e tre dal 280° Gruppo artiglieria di Marina. Le altre tre o quattro navi affondate erano da suddividere tra, l'unità rompiblocco 137, il battello di difesa portuale *LM.3*, la torpediniera *Jaguard* e l'arma aerea.

Su questi successi la relazione della Marina germanica da la seguente spiegazione:²⁴

“Mentre può essere determinata con quasi assoluta sicurezza la partecipazione delle singole armi al successo con l'annientamento delle unità nemiche, nel combattimento difensivo prima dell'avvenuto sbarco ciò non è possibile stabilire nella seguente rappresentazione poiché le unità, durante la loro corsa di andata e ritorno, dovevano passare davanti a numerose armi terrestri e di bordo cosicché venivano bersagliate da tutte le parti. Hanno però anche qui partecipato al massimo al successo, le batterie dei Gruppi di Artiglieria contraerea della Marina 703 e 809

²³ L'Attacco a St. Nazaire: 27-28 marzo 1942. Berlino, settembre 1942, Comando Supremo della Marina (Sezione per gli studi bellici), traduzione.

²⁴ Ibidem.

con le loro numerose armi contraeree, ottimamente piazzate per il tiro contro obiettivi navali, dal calibro 2 – 4 centimetri. ... Tuttavia alcune armi erano situate troppo in alto per poter centrare il bersaglio anche abbassando al massimo la canna”.

Svolgimento dell’azione – Versione britannica

Secondo le versioni britanniche, nell’ultimo tratto della navigazione l’unità di testa della formazione, la *MGB-314*, usò il radar per capire quale fosse la distanza dalla terra. Alle ore 01.22 del 28 marzo 1942 i riflettori tedeschi illuminarono le navi in avvicinamento e fu ordinato loro di fermarsi ma il segnalatore della motolancia di testa, vestito da sottufficiale tedesco, rispose chiedendo l’ingresso nel porto a causa di danni subiti nel bombardamento aereo. E, una volta superate le batterie del molo del porto, fu lanciato un razzo rosso e, come fissato nell’ordine di operazione, venne ammainata la bandiera tedesca e issata quella britannica. Il lancio del razzo avrebbe provocato l’allarme della base e, alle ore 01.27, i tedeschi aprirono il fuoco colpendo il *Campbeltown* a prua e provocando i primi morti e feriti.²⁵

Il cacciatorpediniere, imbottito di esplosivo con vari timer che si trovavano dentro cassoni di cemento per renderne impossibile la disattivazione, pur essendo stato ucciso il primo timoniere e ferito il sostituto, riuscì a lanciarsi contro il bacino alla velocità di 19 nodi e, alle ore 01.34, con tre minuti di ritardo sul previsto, avvenne l’impatto. La prua della nave s’incagliò contro la chiusa del “Normandie”

²⁵ Nella relazione del capitano di fregata Ryder, riportata nella “The London Gazette”, è scritto: “*Fino al nostro arrivo alla Torre Les Morees non erano stati utilizzati proiettori e ovviamente non eravamo stati rilevati. Ma in quel momento un faro della batteria costiera pesante n. 3 era acceso lungo il canale Charpentier. Evidentemente l’avvertimento era stato dato e questo era il segnale per accendere tutti i proiettori su entrambe le sponde del fiume. Da quel momento l’intera forza fu illuminata ma per quelli che sembrarono cinque minuti non fu aperto alcun fuoco. Durante questo periodo presentammo la nostra falsa identità al segnale di terra alla Batteria n. 3 e segnalammo in tedesco che stavamo “procedendo verso il porto secondo le istruzioni”. Al ricevimento di questo segnale alcuni proiettori si spensero ma poi fummo richiamati dall’ingresso sud e passammo un messaggio simile. Mentre questo era in corso, tuttavia, la forza è stata colpita da una leggera contraerea di una posizione, quindi abbiamo lanciato il segnale per “una nave che considerava di essere colpita da forze amiche”. Questo la fermò per un po’. In quel momento dovemmo essere stati riconosciuti come decisamente ostili poiché all’improvviso subimmo un pesante fuoco nemico e l’azione divenne generale. È difficile descrivere tutta la furia dell’attacco che si è scatenato su entrambi i lati, l’aria è diventata una massa di traccianti rossi e verdi che viaggiavano in tutte le direzioni, per la maggior parte rovesciandosi. Non sembra che nessuna delle batterie costiere di superficie abbia aperto il fuoco, anche se potrebbero aver sparato sulla parte posteriore della linea. Non appena il fuoco è stato aperto, una nave antiproiettile è stata osservata proprio davanti a lei e ha aperto il fuoco dal suo ponte con una piccola arma automatica. A causa del fuoco molto preciso del nostro pom-pom [cannone automatico da 40 mm], il fuoco della nave antiaerea era inefficace e fu presto messo a tacere, sebbene fosse necessario passarle scomodamente vicino”.*

per circa 9 metri e i primi *commando* scesero per tentare di demolire altre installazioni del porto, depositi di carburante e ricoveri per sommergibili. Ma le motolance furono inquadrate del fuoco proveniente da terra e iniziarono ad affondare e un cacciatorpediniere tedesco (era l'unità rompiblocco 137), che stava rientrando in quel momento alla base, danneggiò gravemente la *MGB-314*. Lo scontro a fuoco si protrasse fino a mezzogiorno e i danni alle installazioni furono minimi ma in quel momento esplosero, con notevole ritardo le cinque tonnellate di esplosivo ad alto potenziale contenute nel cacciatorpediniere *Campbeltown*, provocando la devastazione del bacino di carenaggio e la morte di oltre 400 soldati tedeschi, tra cui 40 ufficiali, che si trovavano nelle vicinanze: una grande ondata trascinò la nave ormai sventrata all'interno del bacino “Normandie”, che restò inutilizzabile per più di un anno e mezzo.²⁶



La posizione assunta dal cacciatorpediniere *Campbeltown* sulla chiusa meridionale del bacino di carenaggio “Normandie” dopo lo speronamento.

²⁶ Le 3 tonnellate di esplosivo avrebbero dovuto esplodere alle 04.30, ossia due ore e mezzo dopo lo speronamento della chiusa di ingresso al bacino “Normandie”.



A bordo del *Campbeltown* ufficiali e militari tedeschi.

Come si legge vi sono parecchie inesattezze, poiché soltanto la chiusa esterna del bacino fu distrutta, ma restò sana la chiusa interna e non vi fu il devastante allagamento del bacino “Normandie”, e neppure il trascinamento al suo interno del *Campbeltown*. Inoltre non decedettero 400 e più soldati tedeschi quando avvenne l’esplosione del cacciatorpediniere si ebbero a lamentare molti morti e feriti e un centinaio di dispersi, compresi molti curiosi. Alcune delle persone coinvolte nell’esplosione erano incaricate di recuperare il materiale segreto, e si trovavano sul cacciatorpediniere o nei pressi immediati.²⁷

La colonna di dritta delle otto motolance avrebbe dovuto sbarcare nel Vecchio Ingresso al bacino di St. Nazaire, la colonna di sinistra, con altrettante motolance, nella zona portuale del Molo Vecchio. La prima colonna subì gravi perdite; solo la motolancia *ML-177* (sottotenente di vascello Mark Rodier) e la motocannoniera *MGB-314* riuscirono a prendere terra come previsto. Altre motolance che si avvicinavano alle zone di atterraggio accostandosi per lo sbarco, furono costrette a reimbarcare i loro Commando di fronte al fuoco molto pesante dei cannoni tedeschi da 20 mm. I fragili scafi di legno delle motolance offrivano scarsa protezione e solo tre di esse sopravvissero all’operazione. La *ML-192* (capitano di corvetta Bill Stephens) della colonna di dritta fu la prima ad essere colpita e si arenò da un capo all’altro contro il Vecchio Molo in fiamme.

²⁷ L’Attacco a St. Nazaire: 27-28 marzo 1942. Berlino, settembre 1942, Comando Supremo della Marina (Sezione per gli studi bellici), traduzione.

Sulla colonna di destra, la motolancia guida *ML-447* (capitano di corvetta F.N. Woods) si incagliò mentre era ancora a 3 metri dal molo di fronte a un fuoco devastante proveniente dal molo stesso e dal tiro della contraerea proveniente dai tetti delle abitazioni. La *ML-447* cercò di disincagliarsi manovrando di poppa, ma nuovamente colpita non vi riuscì. I soldati e l'equipaggio furono salvati con grande coraggio dalla *ML-160* (tenente Tom Boyd) subito accorsa.

Al molo la resistenza tedesca fu ancora più decisa, e ancora una volta solo la motolancia *ML-457* (tenente di vascello Tom Collier) riuscì a portare a terra i suoi Commando. L'*ML-177* e l'*MGB-314*, dove si trovava il comandante Ryder salvarono gran parte dell'equipaggio di *Campbeltown*, ma la *ML-177* fu affondata mentre si dirigeva verso il fiume Loira e i sopravvissuti, compreso il comandante, Rodier, furono fatti prigionieri. Ryder stesso scese a terra per vedere che tutto stava andando bene con la posizione del *Campbeltown* che bloccava l'entrata sud del bacino "Normandie", con l'intenzione, non fossero esplose le cariche, di farlo silurare dalla *MTB-74*. Constatata l'esplosione di quattro cariche e rassicurato, Ryder comunicò al comandante della motosilurante, tenente di vascello Robert Charles Michael Vaughan Winn, di usare i suoi siluri contro la chiusa dell'ingresso vecchio.²⁸ Da ciò si capisce, specialmente per l'intensione del siluramento del *Campbeltown* per non farlo cadere in mano al nemico, che i siluri dovevano esplodere subito, e non con ritardo di due giorni, come è stato da taluni storici riportato, per giustificare, come vedremo, una successiva esplosione nel bacino. D'altronde lo stesso Ryder ha scritto nella sua relazione: "Dopo aver visto *MTB-74* silurare le porte della chiusa al Vecchio Ingresso e partire ad alta velocità, procedo in *M.G.B.314* per vedere come stava procedendo l'assalto al molo Vecchio". Ryder constò che le azioni andavano male, per poi rendersi conto che "in entrambi gli approdi l'opposizione aveva ormai il sopravvento".²⁹

Nel disimpegno, alla prime luci dell'alba dopo aver recuperato i Commando di una Motolancia, la *MTB-74* incontrò il dragamine tedesco (unità rompiblocco) 137 e fu da esso affondata. Le altre motolance *ML-156* (tenente di vascello Leslie Fenton), *ML-270* (tenente di vascello C. S. Irwin), *ML-446* (tenente di vascello Dick Falconer) e la motocannoniera *MGB-314* dovettero essere affondate dai britannici dopo che gli equipaggi e i Commando, tra cui molti feriti, erano stati presi a bordo dei cacciatorpediniere *Atherstone* e *Tynedale*. Al comandante dell'*Atherstone* (capitano di fregata Robert Fergus Jenks), come ufficiale più anziano in grado, il capitano di fregata Ryder affidò sulla rotta del ritorno il comando delle sue forze. Fu Jenks che ordinò l'affondamento della motosilurante e delle tre motolance, misura che il comandante Ryder non condivise. Solo quattro motolance tornano in Inghilterra sane e salve.³⁰ Esse erano: *ML-160* (tenente di vascello Ton Boyd), *ML-307* (tenente di

²⁸ S.W. Roskill, The War at Sea, Volume II, HMSO, London, 1956, p. 172

²⁹ Supplement to The London Gazette, of Tuesdau, the 30th of September 1947. *The Attack on St. Nazaire*, 1942.

³⁰ S.W. Roskill, The War at Sea, Volume II, HMSO, London, 1956, p. 172.

vascello Norman Wallis), *ML-341* (tenente di vascello Douglas Briault) e *ML-443* (tenente di vascello T. D. L. Platt).

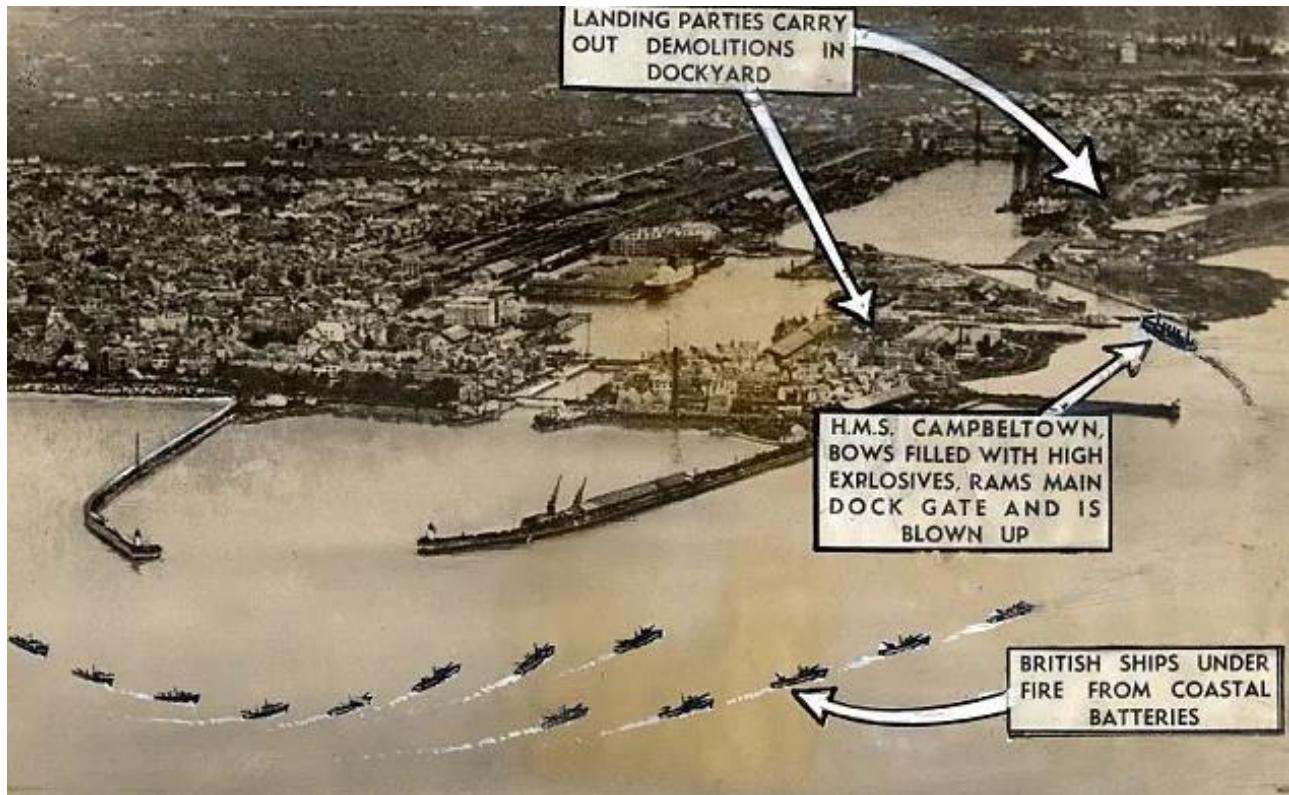
Alfine, le perdite complessive furono rappresentate da quindici navi britanniche:

1 cacciatorpediniere: *Campbeltown*;
 1 motocannoniera: *MGB-314*;
 1 motosilurante: *MTB-74*;
 12 motolance: *ML-156*, *ML-177*, *ML-192*, *ML-262*, *ML-267*, *ML-268*, *ML-270*, *ML-298*, *ML-306* (catturata), *ML-446*, *ML-447*, *ML-457*.

Il comandante del *Campbeltown*, capitano di corvetta Stephen Halden Beattie, fu catturato e finì in capo di prigonia tedesco. Lo stesso accadde al comandante della *MTB-74*, sottotenente di vascello Michael Wynn. Per l'impresa compita furono poi decorati con la Victoria Cross il comandante *Beattie* e i due ufficiali comandanti della Marina e dei Commando: il capitano di fregata Robert Edward Dudley Ryder e il tenente colonnello Augustus Charles Newman. La stessa prestigiosa decorazione, fu concessa, postuma, al marinaio scelto William Alfred Savage, mitragliere della motocannoniera *MGB-314*.

Vediamo adesso come si svolse l'attacco dei Commando e dei Guastatori.

Le direttive ricevute, erano che i Commando fossero divisi in tre gruppi: Il primo e il secondo gruppo, con la metà degli uomini, avrebbero viaggiato nelle dodici motolance senza siluri, mentre il 3° Gruppo sarebbe stato a bordo del cacciatorpediniere *Campbeltown*.



L'avvicinamento dei mezzi navali britannici alle zone di sbarco e attacco al bacino e ai moli di Saint Nazaire.



I ricoveri in cemento armato per i sommergibili di Saint Nazaire nell'aprile 1942.



Sommergibili tedeschi in uno dei ricoveri dei bunker corazzati di Sain Nazaire.

Sotto il comando del Capitano Eric Stevan Hodgeson, il primo gruppo, trasportato dalle motolance *ML-447*, *ML-457*, *ML-307*, *ML-443*, *ML-306* e *ML-446*, aveva il compito di proteggere il Vecchio Molo, situato a breve distanza a sud del bacino di carenaggio, e di attaccare le posizioni di cannoni antiaerei intorno alle banchine meridionali del porto, per eliminarle, facendo in modo da farlo nel più breve tempo possibile. I Comando del primo gruppo, ripartiti in dodici squadre (6 di sabotatori, 2 assaltatori e 4 di copertura) dovevano poi trasferirsi nella città vecchia e far saltare la centrale elettrica, i ponti e le chiuse per il nuovo ingresso nel bacino dal porto. La cattura del vecchio molo era uno degli obiettivi principali, poiché doveva essere il punto di imbarco per l'evacuazione sulle motolance dopo la missione.

Il secondo gruppo, che con sette squadre (2 di sabotatori, 2 d'assalto, 2 di copertura, 1 di Stato Maggiore e 1 di riserva) era sotto il comando del Capitano Michael Clive Burn, imbarcato sulle motolance *ML-192*, *ML-262*, *ML-267*, *ML-268*, *ML-156* e *ML-177*, doveva sbarcare al vecchio ingresso del bacino di Saint Nazaire (chiusa piccola), distruggere le postazioni antiaeree della zona e il Comando tedesco del porto, far saltare le chiuse e i ponti del vecchio ingresso nel bacino e poi difendersi da un contrattacco da parte dei soldati tedeschi a protezione della base sommergibili.

Il terzo gruppo, con dieci squadre (5 di sabotatori, 2 assaltatori, 2 copertura e 1 direzione atti sabotaggio) era sotto il comando del maggiore William "Bill" Copland, che era anche il voce comandante dei Comando. Il suo compito era di proteggere l'area della Porta della chiusa "Normandie", circostante il cacciatorpediniere

Campbeltown, distruggere i macchinari per il pompaggio dell'acqua e l'apertura dei cancelli del molo e i vicini serbatoi di carburante sotterranei.

Tutti e tre i gruppi di Commando erano suddivisi in squadre d'assalto, di demolizione e di protezione. Le squadre d'assalto, armate di mitragliatori Thompson, avrebbero aperto la strada agli altri due Gruppi, e difeso le squadre di demolizione che trasportavano le cariche esplosive, i cui uomini avevano soltanto armamento per autodifesa, come le pistole.

Dopo essere scesi dalle navi che si erano attraccate ai moli meridionali e della chiusa del bacino di carenaggio “Normandie”, il tenente colonnello Newman e il suo gruppo di commando e di guastatori, si erano diretti di corsa tra gli edifici dei magazzini, dove Newmann pose il suo comando, restandovi investito da un intenso fuoco d'artiglieria e mitragliere proveniente dalla costa e dalle navi tedeschi in porto. Il compito di rendere inutilizzabile la chiusa meridionale era compito del capitano William Henry Pritchard, l'ufficiale che comandava tutte le squadre di demolizione, sbarcato sul vecchio molo, con una squadra di protezione al comando del tenente Philip Walton, che aveva il compito di distruggere il ponte all'estremità nord della chiusa, dove furono attaccate cariche esplosive a due rimorchiatori ormeggiati alla banchina, che poi esplosero affondando le due navi. Ma sotto un intenso fuoco d'artiglieria fallì il tentativo di fissare le carche sotto il ponte, e nel combattimento con i tedeschi Pritchard decedette assieme sottotenente Walton. “*I tedeschi stavano vincendo la battaglia impegnata a sud del vecchio accesso*”.³¹

A nord del vecchio accesso i combattimenti andavano in modo diverso, poiché gli uomini del Comando rimasti incolumi a bordo del cacciatorpediniere *Campbeltown* avevano preso d'assalto e catturato postazioni di cannoni e di riflettori, distruggendoli con cariche esplosive, per poi accorrere a difendere il ponte che serviva per la ritirata. Nel contempo la squadra del tenente Stuart Chant avevano piazzato l'esplosivo ai giunti della stazione di pompaggio del bacino (un grande edificio in cemento armato con grossi cannoni piazzati sul tetto), che saltò in aria facendo crollare l'intero soffitto. Il macchinario di manovra sprofondò con esso. Un altro importante obiettivo, il locale del meccanismo di manovra della chiusa dove si trovava incastrato il *Campbeltown*, era già stato fatto saltare e distrutto dal tenente Christopher John Smalley e da quattro uomini della sua squadra demolizione. Ciò avvenne con un ritardo nel far brillare le cariche esplosive, perché dall'altra parte del bacino le squadre demolizioni erano ancora intente a piazzare le loro cariche da 8 chili nella chiusa settentrionale. Quando gli uomini si allontanarono e le cariche esplosero, fatte brillare dal sergente Francis Carr, l'acqua si riversò nel bacino attraverso la breccia prodotta dall'esplosione. Nel ritirarsi il tenente Corran Purdon fece saltare il locale dei congegni meccanici di manovra della chiusa, completando, secondo il giudizio che poi riferirono i partecipanti alle missioni di distruzione, la demolizione nella zona del bacino. Perse la vita il tenente Robert James Glover

³¹ T.W.Williams, p.35

Burtenshaw che, con i suoi uomini, dopo aver scambiato colpi d'arma con gli uomini di una petroliera tedesca, mentre si ritiravano furono attaccati ed uccisi da un gruppo di soldati tedeschi.



Nilitari del 2° Commando che parteciparono al raid di Saint Nazaire. Da destra il tenente Hopwood, il tenente colonnello Charles Newman, il tenente Jonny Proctor, il maggiore Bill Copland e il capitano Stan Day.

Quando tutti gli uomini superstiti, in tutto una settantina, sfuggendo al tiro tedesco, raggiunsero la zona dei magazzini in cui dovevano imbarcarsi sulle motolance, per riprendere la via di ritorno a casa, ebbero la sgradita sorpresa di trovarle tutte distrutte, o in preda alle fiamme. Il fuoco tedesco era stato così intenso che nessuna piccola imbarcazione rimase nella zona per evadere i Commando. Il tenente colonnello Newman disse loro che per non farsi catturare occorreva attraversare la città e cercare di raggiungere la Spagna neutrale, lontana circa 500 chilometri. Egli riferì che le poche imbarcazioni non distrutte erano state costrette ad allontanarsi dirigendo al largo. Per cui occorreva tentare quel lungo trasferimento, che non poteva riuscire ad uomini indivisi e armati e per di più non francesi. Ed in effetti, nelle ore e nei giorni successivi quei settanta uomini, compreso Newman, furono tutti catturati. Soltanto cinque Commando raggiunsero la Spagna con l'aiuto di cittadini francesi per poi rientrare in Inghilterra imbarcati su un piroscalo.³²

³² S.W. Chant & Frederick Saunder Jr., *Commando a Saint-Nazaire*.



Soldati britannici deceduti durante l'attacco agli obiettivi di Saint Nazaire.



Un soldato britannico gravemente ferito ed un altro anch'esso ferito che gli danno assistenza assieme a soldati tedeschi.



Stesi a terra ci sono altri britannici feriti, e un soldato tedesco, che si aggrappa a due marinai germanici

Dalle prime comunicazioni giunte alla Seekriegsleitung, nel suo Diario di Guerra alla data del 28 marzo è riportato:³³

“Le sporadiche informazioni raccolte sul nemico si correlano tutte con un attacco inglese di disturbo alla base di sommergibili di St. Nazaire, preceduto da una violenta incursione aerea eseguita alle 23.30 e conclusosi nelle prime ore del mattino [del 28 marzo, n.d.t.] con un secco insuccesso del nemico. Favorito dalla distrazione della difesa antiaerea, dalla mancanza di riconoscione aerea e di attività di vigilanza in mare, è riuscito a un vecchio cacciatorpediniere, attrezzato a nave rompisbarramento con carico di esplosivo, assieme a una decina di motosiluranti [sic] di penetrare nella Loira con l’alta marea e ad essere lanciato, attraversando lo sbarramento retale, contro la porta esterna della chiusa Normandie.

Grazie alla reazione delle batterie costiere e antiaeree della Marina, alle quali si sono uniti efficacemente lo Sperrbrecher 137 [unità rompiblocco], le unità dell’8^a e della 2^a Flottiglia motodragamine e le unità della difesa di porto si è riusciti a distruggere le restanti unità (da 1 a 4), prima che raggiungessero la riva. L’equipaggio del cacciatorpediniere ha reso inutilizzabile l’impianto di pompaggio della chiusa ed è penetrato nelle strade e negli abitati adiacenti, dove è stato eliminato o catturato da reparti della Marina e da un reparto dell’Esercito frattanto allertato. Tre unità della 16^a Flottiglia motosiluranti sono intervenute negli scontri a terra e hanno protetto il lato aperto dei bunker dei sommergibili. Per la gran quantità delle comunicazioni pervenute, non è possibile per ora farsi un chiaro quadro della situazione. Resta, in ogni caso, il fatto che il nemico non a conseguito qualsivoglia risultato contro i sommergibili e i loro equipaggi e che i restanti danni sono relativamente lievi e facilmente riparabili. Deplorevolmente, alle 11.45, esplose la carica di scoppio del cacciatorpediniere, quando nostro personale si trovava già a bordo, per mettere in sicurezza inventari e materiali, e, purtroppo, anche diversi curiosi, per lo più lavoratori del cantiere, si trovano nelle vicinanze, così che il numero delle nostre perdite complessive è sensibilmente cresciuto. Per fortuna le cassette segrete del cacciatorpediniere e le carte più aggiornate degli sbarramenti di mine erano già state poste al sicuro. ...

Si contano 21 morti e 140 prigionieri inglesi a terra. Le nostre perdite, incluse le vittime causate dall’esplosione del cacciatorpediniere “Campbeltown” fra i lavoratori del cantiere, ammontano a 67 morti, 62 feriti gravi e 74 leggeri. Fra le carte segrete catturate si sono trovate istruzioni sui segnali di riconoscimento per la identificazione delle nostre navi sui segnali pirici e ottici per il 26-31 marzo 1941”.³⁴

³³ Traduzione di Augusto De Toro.

³⁴ Traduzione di Augusto De Toro.



Saint Nazaire, 28 marzo 1942. Soldati e marinai britannici, ed anche un civile, catturati, uno dei quali ferito, si spostano sotto il controllo di soldati tedeschi.



Altri soldati britannici feriti



Prigionieri britannici dopo l'attacco e il rastrellamento dei tedeschi. Sopra, un ferito si appoggia ad un suo camerata, mentre due marinai tedeschi li seguono sorvegliandoli armati di mitra.



Prigionieri britannici della Marina e dell'Esercito sorvegliati da soldati tedeschi a Saint.Nazaire.

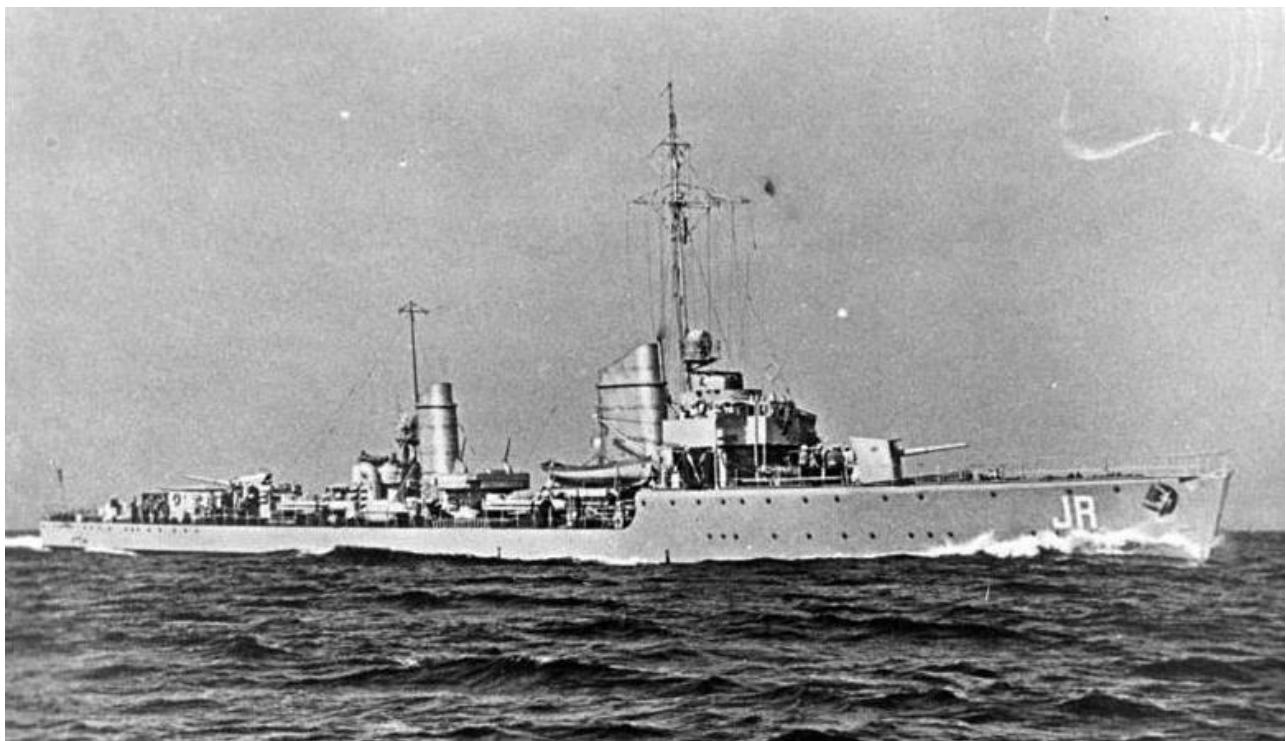


Commando feriti dopo la cattura.

L'intervento della 5^a Flottiglia torpediniere tedesche

A seguito all'azione delle truppe e delle unità navali britanniche le torpedinieri tedesche della 5^a Flottiglia al comando del capitano di fregata Marilz Schmidt, che si trovavano al largo, con gli apparecchi di dragaggio a rimorchio alla ricerca di mine, alle ore 03.51 appresero dalla radio l'attacco a Saint Nazaire, distante 95 miglia. Il capo flottiglia, con giusto spirito d'iniziativa, ordinò immediatamente a tutte le sue cinque torpedinieri di dirigere immediatamente contro le forze nemiche sbarcate a Saint Nazaire, alla massima velocità di 25 miglia. Pochi minuti dopo che il capo squadriglia aveva riunito le sue navi e ordinare di recuperare gli apparecchi di dragaggio, gli arrivò dal Gruppo Ovest l'ordine di dirigere contro il nemico. Trovandosi alle ore 05.24 a circa 30 miglia a sudovest di Saint Nazaire, le torpedinieri individuarono parecchie luci, riconosciute appartenenti a pescherecci francesi, e poi incontrarono altri pescherecci anch'essi illuminati.

Alle ore 06.30 la torpediniera *Jaguar* (capitano di fregata Paul) effettuò un breve scambio di colpi con la motolancia *ML-306* (tenente di vascello Ian Henderson) che si trovava in mezzo ai pescherecci, e affiancandosi all'imbarcazione britannica la catturo facendo 25 prigionieri e prendendola a rimorchio. Ma nell'azione a fuoco la *Jaguar* era stata colpita da un proietto da 40 mm, presso il cannone n. 1, le cui munizioni saltarono in aria, danneggiando anche l'apparato radio della torpediniera, che pertanto perdeva contatto con la sua flottiglia.



La torpediniera tedesca *Jaguar*

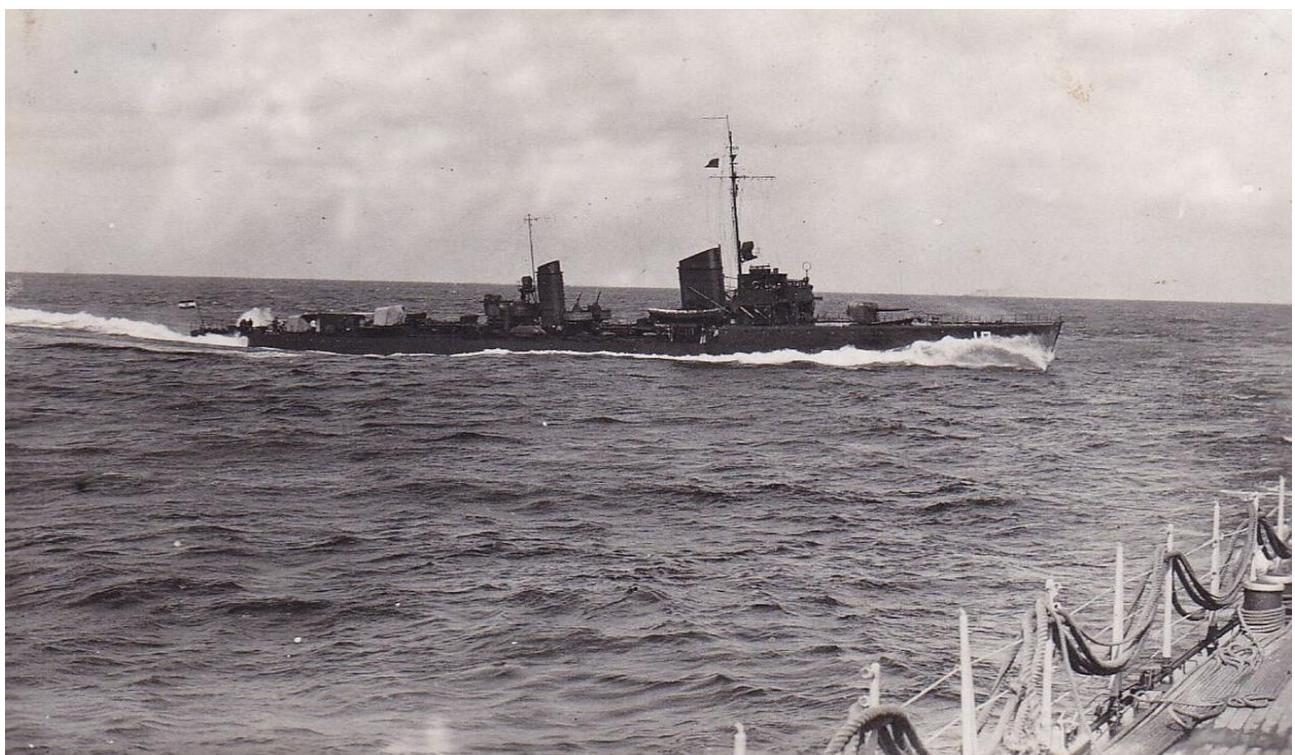
Alle 07.25 la 5^a Flottiglia, trovandosi a breve distanza da Saint Nazaire si scontro con un gruppo di 6 – 8 cacciatorpediniere britannici, numero dedotto dalle osservazione delle vampe dei cannoni, tra cui uno dei cacciatorpediniere ritenuto fosse della classe *Jervias*. In realtà si trattava di due soli cacciatorpediniere di scorta, l'*Atherstone* e il *Tynedale*, ciscuno armato con sei cannoni da 102 mm, che aprirono il fuoco sulle unità tedesche alla distanza di 13.000 metri. Nel corso di un breve ma intenso scambio di colpi, le torpediniere *Seeadler* e *Iltis* effettuarono un lancio triplo di siluri da posizione favorevole, ma senza poterne osservare il risultato a causa delle cortine di nebbia stese dal nemico, mentre fu ritenuto che almeno quattro proietti avessero colpito i primi due cacciatorpediniere britannici. La torpediniera *Jaguar*, che rimorchiava la motolancia *ML-306* e che aveva tra i 25 uomini catturati 8 feriti, 3 dei quali gravi, non partecipò allo scontro. Raccolse l'equipaggio della motolancia, che il *Jaguar* non affondò essendovi rimasti a bordo tre feriti gravi. In un secondo tempo la motolancia fu presa a rimorchio da un battello vedetta germanico e portata a Saint Nazaire. A bordo della *ML-306* furono trovati documenti segreti sullo scopo della missione e di altro genere.



I superstiti feriti della motolancia *ML-303* stesi sul ponte della nave tedesca che li portò a Saint Nazaire.



La torpediniera tedesca *Iltis*. Era l'unità comando della 5^a Squadriglia torpediniere.



Un'altra immagine della gtorpediniera tedesca *Jaguar*.

Le superstiti navi britanniche nella rotta di rientro in Inghilterra

La ricognizione aerea tedesca , nonostante le cattive condizioni di visibilità, si era levata in volo a partire dalle prime luci del 28 marzo, e aveva continuato nell'avvistare e tenere sotto osservazione i vari gruppi di navi nemiche, che dirigevano verso le coste dell'Inghilterra. Soltanto un'occasione si ebbe, alle ore 08.55, l'attacco di un gruppo di bombardieri a 50 miglia a sudovest di Saint Nazaire, mentre in azione di velivoli isolati gli equipaggi sostennero di aver affondato una motosilurante alle 08.30 a 30 miglia a sud di Saint Nazaire e probabilmente un'altra alle 18.42.

Tornando ai racconti britannici, alle 09.00 i cacciatorpediniere *Cleveland* (capitano di corvetta Guy Bourchier Sayer) e *Brocklesby* (tenente di vascello Michael Neville Tufnell) avevano raggiunto l'*Atherstone* e il *Tynedale*, e restarono in attesa dell'arrivo della motosilurante *MTB-314* e delle motolance *ML-270* e *ML-446*, che fortemente danneggiate provenivano da Saint Nazaire. Poco dopo le navi furono avvistate da un idrovolante da ricognizione tedesco Heinkel He.115. Successivamente un velivolo Junkers Ju 88, fu attaccato da un Bristol Beaufighter della RAF che era arrivato nell'area in precedenza. Nello scambio di raffiche di mitragliatrici, entrambi gli aerei entrarono in collisione e precipitarono in mare. Alla scorta alle navi, oltre ai Beaufighter, parteciparono anche gli aerei antisom Hudson entrambi del Comando Costiero (Coastal Command) con base in Cornovaglia.³⁵

Nella navigazione di ritorno le condizioni meteorologiche dell'Atlantico Settentrionale erano peggiorate, ed oltre alla crescente preoccupazione per la presenza degli aerei tedeschi vi era la consapevolezza che le piccole motolance danneggiate non sarebbero state in grado di tenere il passo dei cacciatorpediniere. Per cui delle sette motolance, sulle originali undici, che erano in navigazione per l'Inghilterra tre *ML-270*, *ML-446* furono affondate, assieme alla fortemente danneggiata motosilurante *MTB-314*, per ordine del comandante del cacciatorpediniere *Cleveland*, che non fu condiviso dal capitano di vascello Ryder. Le superstiti *ML-160*, *ML-307* e *ML-443* raggiunsero l'appuntamento e aspettarono fino alle 10.00 l'arrivo dei cacciatorpediniere. Nel frattempo erano già state attaccate una prima volta dagli aerei tedeschi, e per evitare altre incursioni si erano spostate più al largo nell'Atlantico per cercare di evitarle, Uno Ju 88 arrivato ad alta quota alle 07:30

³⁵ Nella relazione per l'Ammiragliato dell'Ammiraglio Forbes riportata dalla The London Gazette, è riferito: “*Gli aerei del 19° Gruppo della R.A.F. anno svolto un lavoro molto utile nel coprire il ritiro delle nostre forze da St. Nazaire. Furono effettuate 20 sortite che occuparono 105 ore di volo durante le quali furono incontrati 1 He.111 e 2 He.115 e un aereo nemico fu distrutto. Sono stati effettuati anche controlli antisommergibili nel Golfo di Biscaglia durante il passaggio delle forze verso l'Inghilterra; essi furono organizzati perché tali controlli sono la procedura normale in condizioni meteorologiche adatte e fornivano una misura di sicurezza per le nostre forze di superficie senza destare sospetti del nemico*”.

si era avvicinato alle motolance a bassa quota per osservarle più da vicino, ma era stato accolto dal fuoco delle mitragliere e fu visto schiantarsi in mare. Poi sopraggiunse un idrovolante da ricognizione Blohm & Voss, ma anch'esso fu colpito e danneggiato dal tiro delle mitragliere e fu costretto ad allontanarsi. Poi non accadde più nulla e al fine le quattro motolance l'indomani raggiunsero l'Inghilterra.



Il cacciatorpediniere di scorta *Atherstone*

I risultati dell'attacco al bacino "Normandie" secondo la versione tedesca

Sui risultati dell'attacco, che comportò tentativi dinamitardi con cariche esplosive di 80 chili, con obiettivi le porte e le gru dei bacini, gli impianti macchinari e le navi che si trovavano nella zona dell'Arsenale, e che in parte le esplosioni furono neutralizzate dall'uccisione durante il combattimento degli incaricati al sabotaggio, il danno maggiore fu procurato al bacino "Normandie" dall'esplosione del

Campbeltown. Esplosione che i tedeschi avevano tentato di neutralizzare spostando il cacciatorpediniere, come appare nella parte della relazione che segue:³⁶

“Appena è giunta la notizia che il cacciatorpediniere era giunto presso la porta del bacino è stato dato subito ordine di cercare di rimuoverlo: Tale ordine non è stato potuto eseguire perché il cacciatorpediniere si era completamente incastrato per speronamento nella porta della chiusa ed in seguito ad allagamenti od a piccole esplosioni era affondato con la prora. Non è stato possibile compiere accertamenti sugli esplosivi che si trovavano a bordo del cacciatorpediniere a causa di una errata interpretazione di ordine di un ufficiale che ha fatto sbarrare ogni accesso al cacciatorpediniere. Alle ore 11.45 seguiva l’esplosione del cacciatorpediniere, provocato dal funzionamento di ordini esplosivi ad orologeria. Questa esplosione danneggiava lievemente due cisterne che si trovavano in bacino dietro le chiuse e distruggeva la porta esterna della chiusa ‘Normandie’. La porta interna della chiusa è stata danneggiata dall’esplosione, però essa a resistito e continua a contenere l’acqua. In seguito all’esplosione del cacciatorpediniere si sono verificate gravi perdite germaniche in morti e feriti, particolarmente numerose, poiché oltre al personale che si accingeva a recuperare il materiale segreto sul cacciatorpediniere si trovavano sul posto nelle adiacenze della porta del bacino molti curiosi.

Le esplosioni di altre cariche hanno completamente distrutto gli impianti dei macchinari per l’esercizio della chiusa nonché le sistemazioni delle pompe della chiusa ‘Normandie’. Un’unità guardia porto è stato affondato dal Comandante presso la banchina nella tempe che potesse cadere nelle mani del nemico. Il Comandante è successivamente perito. Il dragamine [unità rompiblocco] 137 è stato danneggiato”.

Nel pomeriggio del 30, probabilmente a causa di esplosioni ritardate, la piccola chiusa che si trovava accanto alla chiusura ‘Normandie’ ha subito lievi danni alla porta esterna ...

La base dei sommergibili non ha subito danni. La chiusa Sud di essenziale importanza per l’uso del porto è completamente efficiente: Tale circostanza assicura l’incondizionato impiego della base sommergibili.

Per esplosione o cannoneggiamento si incendiaron completamente le officine di fronte alla chiusa grande (Forges de l’Ouest). Ciò causò una rilevante diminuzione della capacità lavorativa dei suoi impianti per un periodo piuttosto lungo.

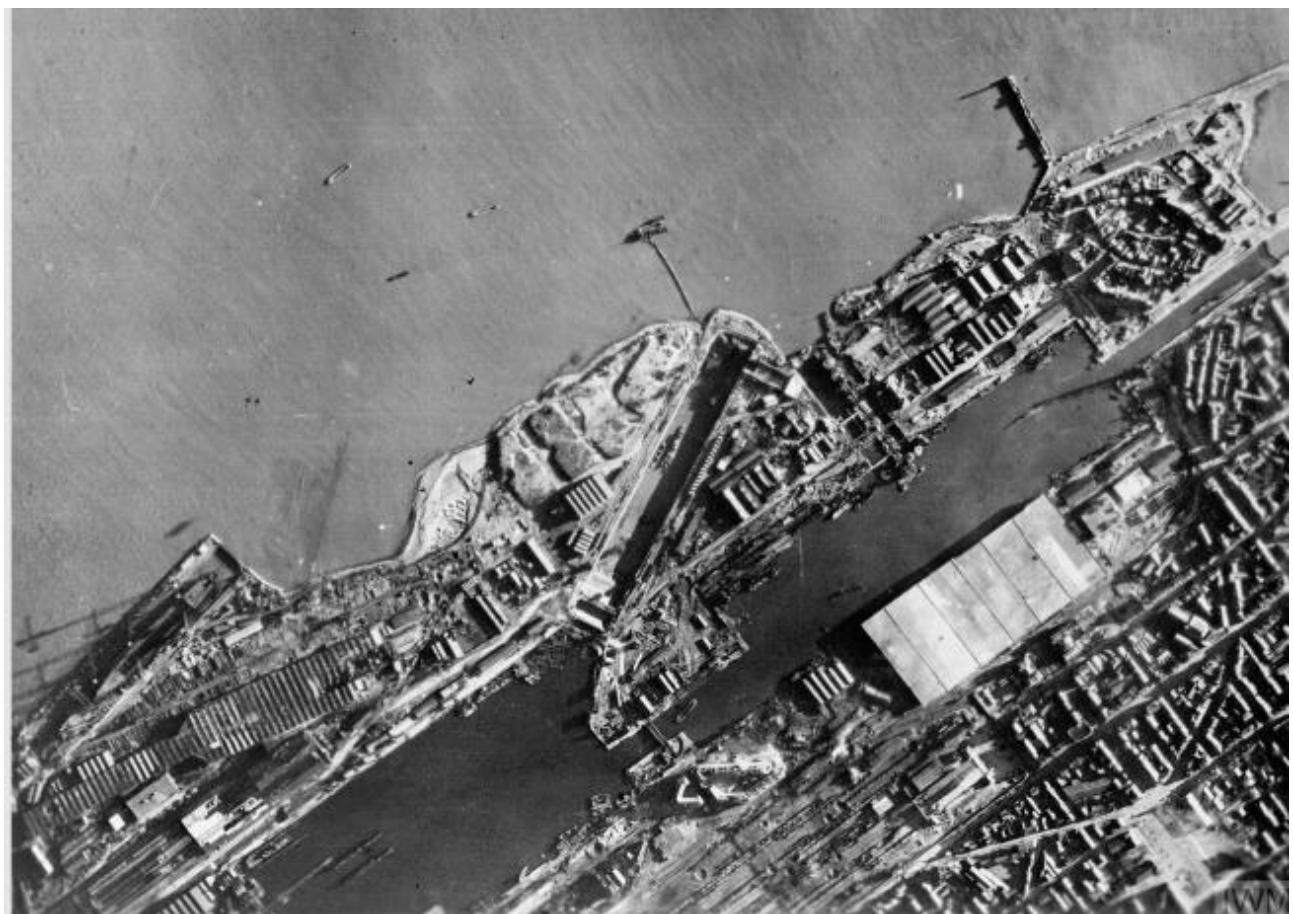
Altre perdite tedesche causate dalle cariche esplosive sistematate dai britannici furono l’affondamento dei rimorchiatori *Champion* e *Pornic* presso la porta interna della chiusa sud, mentre il battello di difesa portuale *LM-5* fu fatta autoaffondare, nel timore potesse cadere in mano britannica, dal suo comandante, che successivamente

³⁶ L’Attacco a St. Nazaire: 27-28 marzo 1942. Berlino, settembre 1942, Comando Supremo della Marina (Sezione per gli studi bellici), traduzione.

decedette. Le tre unità affondate furono riportate a galla dopo qualche giorni e successivamente reimpiegate.

A conclusione dei danni un'altra relazione tedesca riporta:³⁷

“Durante la riuscita operazione del compito di distruzione principale degli impianti della chiusa ‘Normandie’, il nemico penetrò fino alla chiusa sud, applicò alla porta interna le cariche esplosive ma si scontrò con le unità di marina. Il nemico non riuscì più a far saltare la porta interna. Anche qui, come in vari altri posti, gli inglesi sono caduti presso le cariche esplosive già applicate ma non più accese”.



Una fotografia della ricognizione aerea britannica scattata dopo l'esplosione del cacciatorpediniere *Campbeltown*. Immagine dell'Imperial War Museum. La didascalia è errata dal momento che non vi è il cacciatorpediniere *Campbeltown* incagliato alla parte sud del bacino “Normandie”.

³⁷ Archivio Ufficio Storico Marina Militare, Stato Maggiore Marina Reparto Informazioni (S.I.S.) Ufficio C, 8 maggio 1942-XX – C.II – 131 – INGHILTERRA – *Rapporto ufficiale della Marina Germanica sull'azione di Saint Nazaire* (traduzione).



Prevista per la mattina alle 04.30, l'innesto degli esplosivi sul *Campbeltown* tardo a verificarsi, e la imponente esplosione avvenne alle 11.34 del 28 marzo 1942, uccidendo un'ottantina di ufficiali e soldato tedeschi che si trovavano a bordo del cacciatorpediniere, ma che prima ebbero il tempo di impossessarsi di importanti documenti, incluso l'ordine di operazione della "Chariot". La fotografia, molto reclamizzata, mostra i danni al bacino di carenaggio "Normandie", con la porta di accesso (in basso) danneggiata ma non distrutta altrimenti il bacino sarebbe stato invaso dall'acqua della Loira. I resti del cacciatorpediniere, di oltre 1.000 tonnellate, sarebbero stati spostati dall'esterno della chiusa di entrata al centro del bacino di carenaggio. E ciò è un controsenso, perché il bacino andava liberato da rottami e detriti! Con il sistema di pompaggio distrutto dalle cariche esplosive dei Commando, l'espulsione dell'acqua dal bacino sarebbe stata impossibile. Inoltre nel bacino mancano le due grosse cisterne la *Schlettstadt* e la *Passat* che si trovavano leggermente danneggiate dietro le chiuse, e ciò significa che, al momento che è stata fatta la fotografia, erano già state fatte uscire dal bacino allagato, e quindi con le chiuse (barca porta) ancora funzionanti. In definitiva la fotografia propagandistica è stata ripresa in altra occasione magari dopo uno dei tanti bombardamento aerei dell'8° Corpo Aereo statunitense diretti contro i bunker della vicina base sommergibili.

Al contrasto allo sbarco e alla distruzione dei mezzi navali britannici avevano contribuito: il 22° Reggimento difesa della Marina, la 230^a Divisione artiglieria della Marina la Squadriglia guardiacoste di Saint Nazaire, il dragamine [unità rompiblocco] 137 (che aveva riportato gravi perdite umane per colpi di artiglieria nello scontro con la *MBG-314*), e la 16^a Flottiglia dragamine. Perdite complessive della Marina tedesca: 42 morti, 127 feriti, 80 dispersi, a causa dell'esplosione del cacciatorpediniere *Campbeltown* e del personale dell'Arsenale. Perdite britanniche riscontrate: 34 morti e 225 prigionieri. Circa altri 70 morti furono rigettati dal mare una settimana dopo l'attacco. Si ritennero affondate, oltre al cacciatorpediniere *Campbelltown*, una motosilurante e quindici motolance nemiche.³⁸

³⁸ L'Attacco a St. Nazaire: 27-28 marzo 1942. Berlino, settembre 1942, Comando Supremo della Marina (Sezione per gli studi bellici), traduzione.

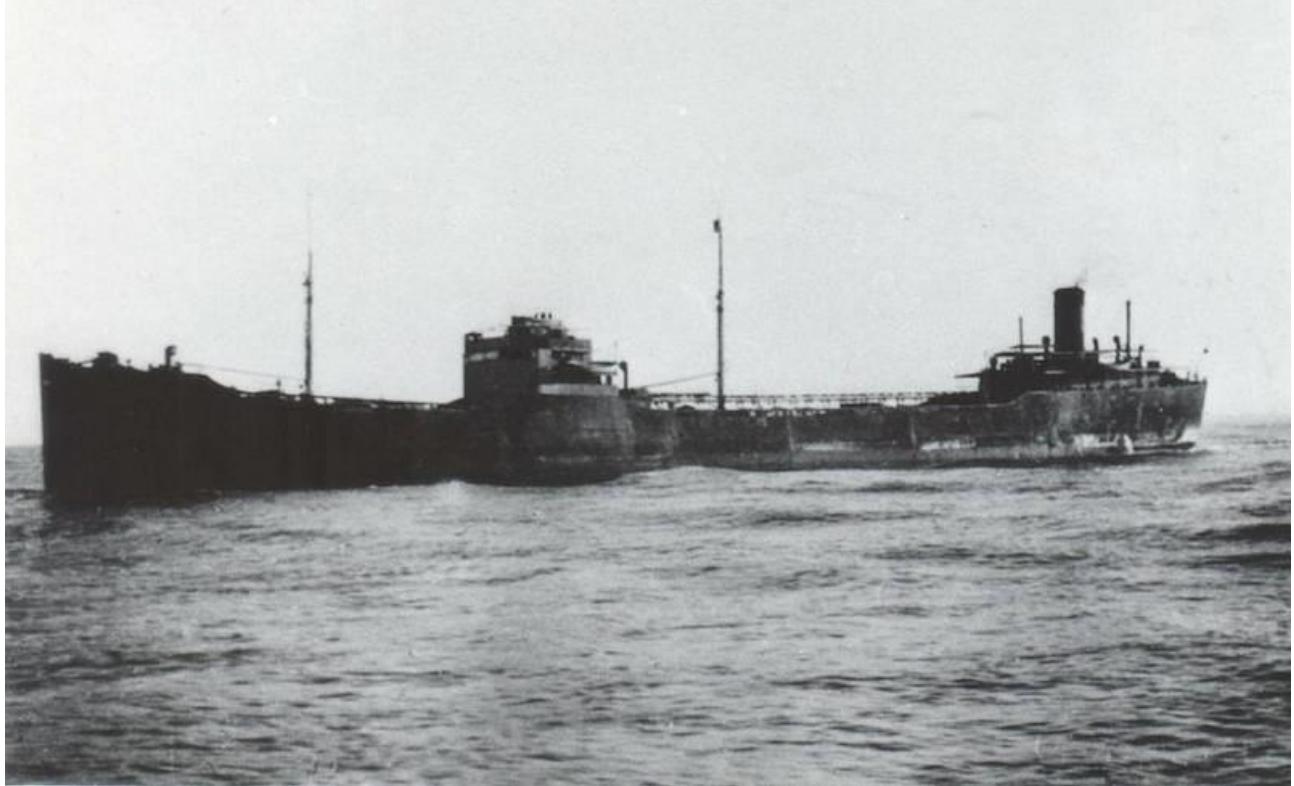


28 marzo 1942. Quello che rimane di una Motolancia britannica.

Secondo quanto riporta il grande storico britannico Roskill, le perdite britanniche, su 15 navi perdute, furono di 34 ufficiali e 157 uomini degli equipaggi. Le forze di terra comportarono, tra morti e dispersi 140 uomini, di cui, 85 della Marina e 55 dell'Esercito.³⁹

Sulle perdite alle strutture tedesche, esse riguardarono soprattutto i danni alla chiusa grande esterna che fu completamente distrutta dallo speronamento e successiva esplosione del cacciatorpediniere *Campbelltown*. La porta interna fu danneggiata dallo scoppio di una carica esplosiva, però resistette alla massa d'acqua penetrata nel bacino in secca. Due grosse petroliere tedesche che si trovavano all'interno della chiusa "Normandie", la *Schlettstadt* e la *Passat*, ruppero gli ormeggi ed entrarono in collisione ma, fortunatamente, si misero di traverso, e furono subito riormeggiate passando loro nuovi cavi di ormeggio. Esse, pertanto, non speronarono la porta, la quale fu rafforzata ammucchiandovi della sabbia. A parte questi danni furono inoltre completamente distrutti l'impianto pompe della chiusa Normandie e i congegni per il movimento delle porte delle chiusa.

³⁹ S.W. Roskill, *The War at Sea, Volume II*, HMSO, London, 1956, p. 173.



Dall'alto. Le grandi petroliere tedesche *Schlettstadt* (12.043 tsl) e *Passat*, di 8.998 tsl, che si trovavano all'ormeggio nel grande bacino di carenaggio "Normandie". Nell'esplosione del cacciatorpediniere *Campbeltown* ruppero gli ormeggi ed entrarono in collisione. Fortunatamente non andarono ad urtare le porte del bacino, e riportarono soltanto lievi danni. Se la chiusa, per l'esplosione, si fosse aperta, le navi sarebbero rimaste in secca

Questo permise ai britannici di aver realizzato il suo compito principale perché, con la distruzione di una delle porte della chiusa del grande bacino “Normandie”, ma soprattutto con la totale distruzione dell’impianto pompe della chiusa grande e degli impianti per l’azionamento delle sue porte, la chiusa “Normandie” fu “*messa fuori uso per circa un anno e mezzo*”.⁴⁰

Tuttavia, riporta la relazione:⁴¹

“Grazie ai tempestivi ed energici contrattacchi dei gruppi d’assalto della Marina è stato possibile impedire al nemico la distruzione di altri obiettivi di vitale importanza per l’attività del porto. Le porte interne della chiusa Normandie e piccola, ressero nonostante le avarie, l’impianto pompe del porto e la chiusa sud, unica rimasta a disposizione, rimasero intatti. Con ciò era assicurato l’uso del porto indipendentemente dalla marea. Ad eccezione dell’impossibilità di impiegare il bacino per navi del massimo tonnellaggio, il nemico non è riuscito a danneggiare in modo decisivo la base tedesca e nemmeno a disturbare il traffico dei sommergibili.

Il fatto che gli inglesi avevano posto quale meta principale della loro operazione la distruzione della chiusa Normandie e con ciò dell’unico bacino capace di accogliere la “TIRPTZ” lungo la costa francese dell’Atlantico, sta a dimostrare quale importanza ha per il nemico la presenza di navi da battaglia in Atlantico. L’avversario, anche con la distruzione di tutti gli impianti, non poteva escludere St. Nazaire quale porto, se al più non gli fosse riuscito di bloccare tutte tre le entrate, data la sufficiente profondità del bacino portuale e dei ricoveri per sommergibili sarebbe stato possibile non solo a sommergibili ma anche a navi di maggior tonnellaggio entrare ed uscire dal porto durante l’alta marea e galleggiare in esso durante la bassa marea, anche se a causa della contemporanea distruzione di entrambe le porte di una chiusa, il porto si fosse vuotato.

A conoscenza di questo fatto, il nemico concentrerà i suoi sforzi per eliminare possibilità di bacino per navi da battaglia. Questo compito fu da lui risolto con notevole abilità ed una perfezione difficilmente superabili” [il grassetto è dell’Autore].

Nel rapporto di combattimento del 22° Reggimento di Artiglieria contraerea di Marina, è esposto il concetto che nel caso fosse stato eseguito secondo l’ordine operativo inglese il forte bombardamento, sarebbe stato probabilmente possibile all’avversario penetrare del tutto inosservato nella rada poiché in questo caso l’attenzione si sarebbe maggiormente concentrata sulla città in fiamme.

Queste però sono congetture che non possono essere dimostrate. Realtà è che il nemico si è avvicinato inosservato e completamente di sorpresa fino a 4 miglia dai suoi obiettivi d’attacco. Se ci si domanda guardando gli avvenimenti passati come ciò sia stato possibile, bisogna, dopo aver realisticamente esaminato tutte le

⁴⁰ L’Attacco a St. Nazaire: 27-28 marzo 1942. Berlino, settembre 1942, Comando Supremo della Marina (Sezione per gli studi bellici), traduzione.

⁴¹ *Ibidem.*

circostanze, stabilire che le cause – prescindendo dalle condizioni meteorologiche – sono state le seguenti:

1. - Già alle ore 0100 fu comunicato da parte del reggimento di artiglieria contraerea di Marina a tutti i Comandi Militari che il comportamento degli aerei nemici poteva essere un sintomo per un progettato lancio di paracadutisti. Nonostante questo avvertimento di un'azione speciale dell'avversario non fu affatto preso in considerazione un attacco nemico dal mare. Allora mancava ancora la fede delle preparazione spirituale non si credeva ad una simile eventualità, non c'era sufficiente fiducia nell'appontamento, non si credeva al ripetersi di colpi di mano – come Zeebrugge [in Belgio nel 1918] – contro le basi navali diventate pericolose.

2. – Nonostante l'assenza del forte bombardamento che secondo quanto previsto nell'ordine di operazioni nemico doveva avere inizio alle ore 0030, al nemico è riuscito con piccoli attacchi di disturbo di sviare l'attenzione della difesa dal settore marittimo come pure la eliminazione del rumore dei motori della sua formazione per mezzo del rumore delle eliche degli aerei a bassa quota.

3. – L'inesatto giudizio delle intenzioni nemiche allorché alle ore 15.30 pervenne al Gruppo Ovest il comunicato del sommergibili [U-593].

4. – La mancanza di riconoscizione aerea.

5. – Il settore antistante la costa poco protetto. Che si trovasse in mare la 5^a Flottiglia torpediniera è da attribuire al fatto che il Gruppo Ovest riteneva, secondo quanto comunicatogli circa la rotta del nemico, che si trattasse di forze avversarie di ritorno da un'effettuata operazione di posa di mine. Però l'uscita della 5^a Flottiglia non è stata un ostacolo per la navigazione del nemico in quanto la rotta di questi era tale da non incontrare nemmeno queste unità di sorveglianza.

6. – La presenza di un unico radiolocalizzatore (tattica navale) che per di più era principalmente impiegato contro obiettivi aerei, come pure la mancata intercettazione dell'avversario da parte dell'apparecchio durante le occasionali ricerche nel settore marittimo.

7. – La poca protezione della rada esterna con solo due battelli di protezione portuale e la mancanza di apparecchi radiotelegrafici ad ultra corte su detti battelli.

8. – La mancanza di sbarramenti efficaci di qualsiasi tipo contro forze di superficie.

L'esplosione del 30 marzo

Il 30 marzo, operai dell'Organizzazione Todt si trovavano nella zona del bacino “Normandie”, incaricati di ripulirlo dai detriti e i dai rottami. Alle ore 16.20 circa, con 36 ore di ritardo rispetto all'attacco del giorno 28, ci fu un'esplosione sulla porta esterna della chiusa piccola accanto al bacino, in corrispondenza della porta esterna che fu “completamente distrutta”. Presumibilmente era dovuta ad una carica esplosiva ad accensione ritardata non rinvenuta, o per atto di sabotaggio applicata più

tardi. Anche in questa chiusa la porta interna resistette alla massa d'acqua benché fosse stata danneggiata da bombe. Ciò fu dovuto, “*alla fortunata combinazione, che al momento dell'esplosione c'era solo una piccola differenza fra il livello dell'acqua esterna e quella del porto*”.⁴²

I britannici ritengono, invece, che a generare l'esplosione fossero stato uno dei due siluri che erano stati lanciati dalla motosilurante *MTB- 74* e che a differenza di quanto ritenuto al momento dell'attacco non erano esplosi, perché probabilmente fermato da una delle due reti antisiluro fissate a due boe all'interno del bacino “Normandie”! E’ anche questo un tentativo, questa volta ridicolo, per aumentare i loro meriti dell'attacco al bacino “Normandie”; e ciò perché per completare le distruzioni del bacino occorreva che le teste dei siluri, peraltro impiegati nella chiusa nord del bacino “Normandie” e non nella piccola chiusa, esplodessero subito, e non con la regola, non certamente intelligente, di ritardare la loro detonazione (sic), che poi non era assolutamente sicuro che avvenisse.

Comunque, poiché dopo l'esplosione ci fu anche una fucileria da parte di civili contro soldati tedeschi che si prolungò fino alle ore 23.00, e fu trovato e messo in sicurezza un deposito di armi britanniche, come risulta nel Diario della Seekriegsleitung del 31 marzo; per questa sommossa “*furono arrestati e fucilati ottanta civili secondo il diritto penale di guerra* [non abbiamo riscontrato siano avvenute queste fucilazioni]. *Il comando dell'attività di repressione della sommossa è per regola di competenza dell'Esercito*”. A mezzanotte la calma fu ristabilita, ma “*l'Ammiraglio Francia ordinò per tutto il territorio l'innalzamento del livello di allarme, perché non appariva escluso che il nuovo episodio d'arme a St. Nazaire dovesse essere il segnale per una sollevazione interna*”.⁴³ Che però non ci fu.

La diatriba tra gli alti Comandi tedeschi

Ritenendo, in base ai rapporti ricevuti, che fosse stato impedito uno sbarco del nemico, il feldmaresciallo Karl Rudolf Gerd von Rundstedt, Comandante del Settore Occidentale con sede a Parigi, dopo aver parlato per telefono con il Cancelliere della Germania Adolf Hitler, “*esprese alle truppe che avevano partecipato all'azione difensiva il suo alto riconoscimento per l'efficace collaborazione attuata e per lo slancio impiegato nel contrastare lo sbarco dell'avversario*”.

Lamentò che le forze navali non erano potute intervenire mancando le reparti idonei; che l'Aviazione non poté disporre di forze offensive e da ricognizione poiché

⁴² L'Attacco a St. Nazaire: 27-28 marzo 1942. Berlino, settembre 1942, Comando Supremo della Marina (Sezione per gli studi bellici), traduzione.

⁴³ Kriegstagebuch der Seekriegsleitung/Operationsabteilung 1939-1945, parte A [KTB 1.Skl, A], Mittler & Sohn, Berlin-Bonn-Herford, 1988 ss., vol. 31: Maerz 1942, 30.03.1942, pp. 574-575. Traduzione di Augusto De Toro.

ritirate dal settore occidentale per trasferirle altrove (particolarmente in Italia); infine affermo:⁴⁴

*“Le circostanze che il nemico ha impiegato i segnali di riconoscimento tedeschi ha avuto la sua parte importante. I mezzi impiegati, nel quadro delle possibilità a loro disposizione, hanno pienamente assolto il loro compito”.*⁴⁵

Su quanto riportato dalla SKL circa uno stato di disagio che si era verificato dopo l'attacco a Saint Nazaire, e che riguardava il comportamento della difesa dei reparti della Marina Germanica, il cui comportamento, per le continue richieste del Quartier Generale del Führer, non appariva fosse stato dell'efficacia necessaria. La secca risposta della SKL era stata:⁴⁶

“Ci si può solo rammaricare che, evidentemente, nessuno nel Quartier generale del Fuehrer sia stato nella condizione di fornire per tempo al Fuehrer e all'OKW un quadro preciso, delle premesse e dei fatti che ne conseguirono, in via generale e in via particolare, con il risultato di produrre per parte degli ufficiali dell'Esercito un apprezzamento estremamente inappropriato sia nella capacità di valutazione sia nel comportamento della Kriegsmarine, con conseguenti ripercussioni sullo stesso Fuehrer e, cosa ancor peggiore, di aver suscitato un nervosismo che in nessun modo corrisponde allo stato delle cose”.

Ma la questione di un basso livello di sorveglianza, in cui veniva resa responsabile la Marina tedesca, generandovi irritazione (ma non “panico” come ha scritto Roskill), non finì qui, poiché nel Diario della SKL, alla data del 31 marzo si legge:⁴⁷

⁴⁴ *Kriegstagebuch der Seekriegsleitung/Operationsabteilung 1939-1945*, parte A [KTB 1.Skl, A], Mittler & Sohn, Berlin-Bonn-Herford, 1988 ss., vol. 31: *Maerz 1942*, 30.03.1942, pp. 556-559. Traduzione di Augusto De Toro.

⁴⁵ Fra i documenti segreti catturati dai tedeschi sul *Campbeltown* prima dell'esplosione si trovava l'istruzione dei segnali di riconoscimento tedeschi con l'indicazione dei tipi dei simboli di riconoscimento e segnali ottici dal 26 al 31 marzo. Il Diario dell'SKL in data 29 marzo riporta: *“dell'interpretazione del materiale ritrovato sul “Campbelltown”, l'ordine d'operazione con la navigazione da Falmouth al punto Z in 46° 48' N, 02° 50' W, dal quale alle 22.30 [del 27 marzo, n.d.t.] doveva iniziare l'attacco. Riunione alle 06.00 sul punto Y (47° 02' Nord, 12°, 42,5' W [sic, si tratta forse di un refuso, dovrebbe trattarsi 02°, 42,5' W]). Punti di sbarco di 3 gruppi: vecchio molo, vecchio ingresso e a Sud della torre del bacino. Tempo massimo stabilito per toccare terra 2 ore”*. Traduzione di Augusto De Toro.

⁴⁶ *Kriegstagebuch der Seekriegsleitung/Operationsabteilung 1939-1945*, parte A, Mittler & Sohn, Berlin-Bonn-Herford, 1988 ss., vol. 31: *Maerz 1942*, 29.03.1942, pp. 537-539. Traduzione di Augusto De Toro.

⁴⁷ *Ibidem*.

“Il rapporto dell’Ammiraglio Francia conferma appieno l’impressione formatasi dopo le prime comunicazioni che la difesa dall’attacco nemico abbia funzionato al meglio. Non è in alcun modo accertata disattenzione o colpe dei comandi. Il successo conseguito dal nemico è limitato, il successo della nostra difesa elevato. Il fatto che il nemico di sorpresa sia riuscito a penetrare così tanto in profondità è da ricondursi alla carenza di forze navali e aeree e di altri apprestamenti difensivi, sui quali se ne è spesso e a sufficienza richiamata l’attenzione, ma la cui eliminazione allo stato delle cose si pone fuori dalle possibilità della Marina.

Ancor più sorprendente è quanto ha scritto il feldmaresciallo Keitel al feldmaresciallo von Rundstedt, in cui il Fuehrer chiede un’indagine, a prescindere dai rapporti sul fatto d’armi, sulle responsabilità relative al fatto che mezzi navali nemici abbiano potuto forzare le misure di sicurezza e gli sbarramenti, e l’ordine di comunicare se sia stata disposta o proposta la costituzione di una corte marziale per i comandanti responsabili. A riguardo l’OB West, sulla base del rapporto del Comandante in capo del Gruppo Ovest, assieme al quale il 31 marzo ha condotto nel dettaglio la visita ispettiva sul posto, espresse al Capo dell’OKW [feldmaresciallo Wilhelm Keitel, n.d.t.] in una comunicazione interlocutoria il proprio parere, secondo il quale non era possibile avviare un procedimento per accertare le responsabilità, ma che la mancanza di mezzi per la ricognizione e la difesa e di materiale - anche dell’Esercito e dell’Aviazione – non consentiva assolutamente una difesa senza falle e che, per il resto, il combattimento condotto a St. Nazaire fu scevro da mancanze.

Di questo scambio di telescritti fra l’OKW e l’OB West il Capo della Skl è venuto a conoscenza dall’inoltro di una copia del Gruppo Ovest, a cui il feldmaresciallo von Rundstedt, perfettamente calato nell’incarico affidatogli, ha rivolto ancora i seguenti quesiti:

- 1) *Quali mezzi tecnici navali per l’esplorazione, per la difesa e per gli sbarramenti sarebbero stati idonei a impedire la penetrazione delle navi nemiche?*
- 2) *Quali di questi mezzi erano disponibili e quali no?*
- 3) *Perché questi mezzi non erano disponibili?*
- 4) *Sono stati richiesti? Da chi sono stati richiesti e da chi sono stati rifiutati?*
- 5) *Perché, eventualmente, non sono stati richiesti? Chi sarebbe stato responsabile della richiesta?”.*



Prigionieri di guerra britannici a Saint Nazaire il 28 marzo 1942. Evidentemente è una fotografia tedesca di propaganda, che però aveva i suoi effetti non soltanto ad uso interno in Germania, ma anche all'estero.



Altre immagini scattate da fotografi tedeschi che mostrano a Saint Nazaire sorridenti i prigionieri britannici il 28 marzo 1941.

Riguardo poi alla facilità con cui si svolse lo sbarco del Commando e la loro rapidità nel raggiungere ogni squadra l'obiettivo assegnato, viene fornita la seguente spiegazione:⁴⁸

“Il nemico poté approfittare liberamente della zona del Cantiere perché allora né la riva bassa adatta all’approdo di piccole unità, né i moli e le scalinate d’approdo erano protette da reticolato come invece lo sono oggi. Anche le scale di accesso ai pezzi ed alle postazioni dei riflettori sulle piattaforme dei fortini ed i più importanti obiettivi d’attacco come le porte delle chiuse, impianti di pompe, macchine, gru, ricoveri dei sommergibili ecc. non erano protetti da reticolati. I ricoveri per sommergibili erano pure senza porte quindi aperti dalla parte dell’acqua. Mancavano sufficienti armi automatiche e le bombe a mano erano in gran parte in sicurezza. Gli equipaggi delle navi ed altri che al momento dell’allarme aereo erano scesi nei ricoveri contraerei non poterono partecipare alla lotta benché si trovassero al centro della zona di combattimento, perché sprovvisti di armi”.

Da ciò si capisce come i Commando siano stati enormemente facilitati nel loro compito di distruzione da una difesa che sembrava essere efficiente, mentre invece aveva parecchie lacune, che solo il valore dei singoli reparti tedeschi riuscì a tenere in mano la situazione. Ne conseguì:⁴⁹

“Solo l’artiglieria era all’altezza del suo compito. La sua efficacia fu ottima grazie al tiro preciso e soprattutto al fatto che contro la massa dei motoscafi nemici di legno furono potuti impiegare con tutto il loro effetto anche le armi contraeree di minor calibro. Certo che contro il Cacciatorpediniere rimasero senza effetto le armi pesanti del Reggimento Artiglieria contraerea della Marina. Ad esse, come pure alle batterie del 280° Gruppo Artiglieria di Marina, non è riuscito ad annientare il nemico nei pochi minuti fra l’inizio del fuoco e lo speronamento della chiusa”.

Le trasmissioni delle notizie ed in seguito a ciò il segnale d’allarme hanno funzionato perfettamente e rapidamente.

E’ indubbio che dal momento dell’avvistamento del nemico è stato raggiunto, con mezzi insufficienti e con forze non ben addestrate al combattimento terrestre un magnifico risultato. Benché l’unicità del comando avesse cessato di esistere dato l’impiego delle forze della Marina, i gruppi d’assalto ed i battelli che agivano più o meno indipendentemente, compresero esattamente la situazione ed operarono rapidamente e coerentemente. Spirito e comportamento della truppa è stato esemplare. Al loro indomito spirito combattivo è riuscito a fermare le infiltrazioni di nuclei di guastatori nemici in direzione dalla chiusa sud, ricoveri per sommergibili e cantieri francesi, impedire attentati dinamitardi contro la chiusa sud, gl’impianti

⁴⁸ L’Attacco a St. Nazaire: 27-28 marzo 1942. Berlino, settembre 1942, Comando Supremo della Marina (Sezione per gli studi bellici), traduzione.

⁴⁹ *Ibidem.*

delle gru, la porta interna della chiusa Normandie, l’Ufficio di sussistenza e le navi e soffocare sul nascere le intenzioni di attacco contro i ricoveri dei sommergibili”.

L’attacco inglese a Saint Nazaire nella notte sul 28 marzo 1943 è l’esempio di un’azione intelligentemente progettata, magnificamente preparata fino nei minimi particolari, eseguita bene, con ardimento e spirito combattivo, contemporaneamente è però anche l’esempio di mezze misure. In quanto mancava una premessa per il completo successo dell’azione: il sufficiente approntamento di numerosi ed adatti mezzi d’attacco. La mentalità inglese, osservata già varie volte svolte dall’inizio di questa guerra, che rifugge dal rischio di sanguinose perdite anche se la metà prefissata ne varrebbe la pena e le sue mazze misure, furono anche questa volta la causa di un risultato limitato, nonostante le favorevolissime condizioni”.

Dobbiamo dire che, pur avendo letto i rapporti dei vari Alti Comandi che glorificavano le imprese dei difensori di Saint Nazarie, di fronte al modesto attacco britannico Adolf Hitler non ne rimase assolutamente soddisfatto per la riscontrata carenza della difesa, e mostrò il suo concetto, con uno scritto consegnato dal Capo di Stato Maggiore dell’Esercito al Comandante della Marina Germanica, grande ammiraglio Erich Raeder il 7 aprile 1942. In esso il concetto di Hitler riportava:⁵⁰

“Il Führer ritiene insufficiente le misure preventive e di difesa che dovrebbero impedire l’avvicinamento e la penetrazione nelle acque della Loira prima, in quella navigabile del porto poi, (in quanto realizzate con soli mezzi della Marina da guerra), in vista dell’importanza di Saint Nazaire, quale base sommergibili. E’ concetto del Führer che le forze di vigilanza e protezione, sbarramenti di mine ed altro genere che si completano ed integrano a vicenda, avrebbero dovuto assicurare l’avvistamento del nemico così tempestivamente da poter fare entrare in azione la difesa attiva molto prima che esso raggiunga la zona del porto”.

⁵⁰ Ibidem. Su incarico di Hitler il Sottocapo di Stato Maggiore dell’OKW, generale Alfred Jodl, si era recato al Comando del Gruppo Ovest, “per informarsi e riferire al Führer come fosse stato possibile che il nemico avesse potuto giungere e penetrare nel porto di Saint Nazaire e quali fossero i mezzi necessari per impedire in futuro analoghi attacchi” alle basi dei sommergibili tedeschi. Gli furono comunicate le medesime notizie che erano già state trasmesse all’OKW. Avendo Jodl chiesto come comportarsi se il nemico avesse compiuto in un’altra zona l’operazione di Saint Nazaire, gli fu risposto che sarebbe stato non da escludere una simile eventualità, “considerata la debolezza delle forze di sicurezza e di combattimento e delle possibilità sul campo” Infine, Jodl rappresentò il punto di vista di Hitler per la difesa delle basi dei sommergibili e la necessità, pertanto, di realizzare opere di fortificazione da parte della Marina. Da parte del Gruppo Ovest fu rimarcato che, per la difesa del porto di Saint Nazaire dovevano essere immediatamente schierati reparti dell’Esercito. Cfr. Copia della comunicazione come 1/Skl 7903/42 “Segreto Riservato Personale” nel fascicolo “Sbarco inglese a St Nazaire 28/3”. KTB 1.Skl, A, vol. 32, 03.04.1942. Traduzione di Augusto De Toro.

Conclusioni

Nelle sue conclusioni il comandante Stephen Roskill ha scritto:⁵¹

“Non possiamo qui seguire in dettaglio la lotta disperata di coloro che sono pesantemente indeboliti. Commando a terra. Nello stesso momento in cui il comandante Ryder si rese conto che salvarli era impossibile, il colonnello Newman decise di provare a fuggire all'interno della Francia. Dopo aver effettuato alcuni tentativi, i sopravvissuti furono intrappolati e catturati. Il 28, poco prima di mezzogiorno, il Campbeltown esplose. Con incredibilmente poca immaginazione, un gran numero di ufficiali tedeschi erano appena saliti a bordo per ispezionarla, e le vittime tra gli ufficiali erano appena salite a bordo per ispezionarla, e le perdite tra loro erano pesanti. I siluri della MTB-74, che la motosilurante lanciò contro le porte della chiusa all'ingresso vecchio, sono esplosi dopo un ritardo di circa un giorno e mezzo, [il 30 marzo!]. Queste ripetute esplosioni, combinate con la perdita di tanti ufficiali, causarono il panico nelle truppe tedesche e nel conseguente fuoco indiscriminato molte centinaia di loro connazionali e, sfortunatamente, molti operai francesi, furono uccisi. [non abbiamo trovato alcun riscontro sul panico, e a quelle centinaia di morti tedeschi e di molti operai francesi].

Quanto ai risultati dell'attacco, le fotografie aeree rivelarono presto che gli obiettivi principali, le porte della gigantesca chiusa, erano state completamente distrutte [anche questa è un'opinione di Roskill]. Questo e la demolizione delle macchine funzionanti fecero sì che il TIRPTIZ non potesse attraccare lì, almeno per molto tempo [non fu mai spostata dalla Norvegia]. Verso la fine di marzo lo Stato maggiore tedesco della Marina aveva ordinato lo spostamento di tutta la sua sede operativa nell'entroterra. Il motivo era che Hitler prevedeva lo sbarco degli alleati nella Francia occidentale: dopo il raid ordinò che il quartier generale dei sommergibili fosse immediatamente trasferito e il 29 marzo esso si spostò di conseguenza da Lorient a Parigi [Hitler confermò l'ordine che aveva già dato precedentemente all'attacco].⁵²

Perdemmo in tutto quattordici imbarcazioni costiere [più un cacciatorpediniere], trentaquattro ufficiali e centocinquantasette uomini dell'equipaggio; ma più della metà furono fatti prigionieri [265] e tornarono a casa dopo la guerra. I Commando persero tutti gli ufficiali e gli uomini che sbarcarono, ma molti furono fatti prigionieri. Il totale finale dei britannici uccisi e dispersi fu di

⁵¹ S.W. Roskill, *The War at Sea*, Volume II, HMSO, London, 1956, p. 173.

⁵² Sul Diario della SKL, alla data del 28 marzo, è riportato: “Alle 16.25 lo Stato maggiore dell'OKW trasmette nuovamente l'ordine del Führer di allontanare subito sedi operative e alloggi del Comando sommergibili dalla costa. “Altrettanto gli equipaggi dei sommergibili a riposo vanno trasferiti in luoghi sicuri. Il Führer attende immediato riscontro circa l'esecuzione di questo ordine.” Cfr., *Kriegstagebuch der Seekriegsleitung/Operationsabteilung 1939-1945*, parte A, Mittler & Sohn, Berlin-Bonn-Herford, 1988 ss., vol. 31: *Maerz 1942*, 28.03.1942, pp. 518-52. Traduzione di Augusto De Toro.

ottantacinque per la Marina e cinquantanove per l'Esercito:⁵³ vittime sorprendentemente piccole da subire, se si ricorda dove andarono le forze e cosa hanno fatto. Le perdite dei nemici furono certamente molto più elevate.



Il tenente colonnello Charles Newman, e il capitano di fregata Robert Rydere, entrambi decorati con la Victoria Cross, nel 1947 alla cerimonia per l'inaugurazione del monumento ai Commando che parteciparono e decadettero nell'attacco a Sain Nazaire del 18 marzo 1942.

Ma a parte il bilancio di profitti e perdite, il successo dell'incursione ha indubbiamente scosso la fiducia dei tedeschi nella loro difesa costiera, e li ha costretti a non sprecare ancora né uomini né armi in sterili compiti di guarnigione [i

⁵³ E' un totale di perdite piuttosto riduttivo. Secondo i dati più aggiornati l'attacco a Saint Nazaire fu pagato a caro prezzo: dei 612 uomini della Royal Navy e dei commando che presero parte al raid, solo 228 uomini tornarono in Inghilterra. Cinque commando fuggirono attraverso la Spagna neutrale e Gibilterra con l'aiuto di cittadini francesi e presero una nave per l'Inghilterra; 169 uomini furono uccisi (105 della Royal Navy e 64 di Commando) e altri 215 divennero prigionieri di guerra (106 della Royal Navy e 109 dei Commando), che finirono nei campi di concentramento di La Baule e poi portati allo Stalag 133 di Reims. I Caduti britannici furono sepolti nel cimitero di La Baule-Escoublac, 13 km (8 a ovest di St Nazaire).

tedeschi ritenero di aver conseguito una grande vittoria, e non ebbero a lamentare scarsa fiducia nella loro difesa costiera]. *Moralmente il successo fu tanto prezioso per la nostra causa quanto dannoso per il nemico; poiché nel raid su St. Nazaire furono rianimati la calcolata audacia nella concezione, la calma accettazione dei grandi rischi nella pianificazione, la fermezza degli obiettivi nell'esecuzione e il coraggio incrollabile della performance che ha caratterizzato la penetrazione britannica nelle roccaforti nemiche da Drake ...*” in poi.

Un ultima considerazione. Winston Churchill ebbe il Premio Nobel per la sua monumentale opera storica “*La Seconda Guerra Mondiale*”. Ma nello scrivere poco più di una pagina nell’episodio dell’attacco a Saint Nazaire, in un frase di soli dieci righe, ha commesso una serie di errori, perché, evidentemente, non conosceva bene come si verificò l’esplosione sul cacciatorpediniere *Campbeltown*: Ecco quello che ha scritto:⁵⁴

“*Fu solo il giorno dopo, allorché un numeroso gruppo di ufficiali e di tecnici tedeschi stava ispezionando il relitto del CAMPBELTOWN, conficcato nei cancelli del bacino, che la nave scoppiò con effetto tremendo, uccidendo centinaia di tedeschi e danneggiando il grande bacino per il resto della guerra. I tedeschi trattarono con rispetto i prigionieri – quattro dei quali ricevettero la “Victoria Cross” – ma severe punizioni furono inflitte ai bravi francesi che nell'eccitazione del momento accorsero in ogni direzione in aiuto a quella che speravano fosse l'avanguardia delle truppe liberatrici*”⁵⁵.

In queste brevi righe ci sono cinque errori dell’ex Primo Ministro britannico, e considerazioni ancora più imprecise di quelle di Roskill. *Il Campbeltown* esplose il giorno 28 marzo alle 12.30; non cita l’esplosione del 30 marzo che non sappiamo a cosa sia dovuta, perché i siluri della *MTB-74* dovevano esplodere il 28, ed era logico che l’esplosione avvenisse al momento del lancio per cercare di allagare subito il bacino “Normandie”, e non dopo 36 ore; il bacino rientrò in servizio dopo un anno e mezzo, e non accolse mai navi da battaglia che era stato il motivo dell’operazione “Chariot”; non vi furono centinaia di morti nell’esplosione del *Campbeltown*, ma soltanto un’ottantina; e non vi fu alcuna sommossa della popolazione francese di Saint Nazaire, ma soltanto arresti dovuti al fatto che i soldati britannici, nel nascondersi, erano stati accolti nelle abitazioni di civili francesi, che erano state trovate nascoste armi tedesche; e che c’era stata una reazione di civili francesi con fucili, rapidamente domata che aveva portato a condanne a morte, che non risultano state eseguite.

54 Winston Churchill, *La Seconda Guerra Mondiale*, Volume 4, Mondadori, Milano, 1951, p. 153.

55 L’Operazione “Chariot” è stata rappresentata in un film britannico del 1952. *Il cacciatorpediniere maledetto (Gift Horse)*, con Trevor Howard e Richard Attenborough.

Nella conferenza con Hitler del 16 aprile 1942, in cui fu affrontato l'argomento “*Saint Nazaire*”, il grande ammiraglio Raeder disse al Führer che la popolazione della città francese era molto vicina e favorevole al generale De Gaulle, e ricordando gli avvenimenti del 30 marzo, riferì che la polizia aveva fatto una ricerca dei colpevoli degli incidenti, che però era stata una “*massa in scena*”.⁵⁶

I Commando, che erano sbarcati muniti di lasciapassare e parlavano qualche frase in tedesco, avevano sopra la divisa una tutta da operaio con appesa una lampadina elettrica per riconoscimento.



Primo piano del cacciatorpediniere Campbeltown dopo la collisione con la porta meridionale del bacino di carenaggio “Normandie2. Da notare i danni provocati dai proiettili allo scafo e alla parte superiore, nonché il personale tedesco a bordo della nave. L'immagine è stata ripresa prima dell'esplosione delle 24 cariche di profondità (circa 4 tonnellate di esplosivo) che si trovavano, sottocoperta, ben protette in cassoni di cemento a prua della nave.

⁵⁶ Brassey's Naval Annual 1948, *Führer Conference on Naval Affairs*, 1942, Capitolo II, *St.Nazaire*, William Glowes & Sons, Limited, London, *The MacMillan Company*, New York, p. 272.



Balle in un sito francese. La didascalia riporta: *“Ciò che resta alla liberazione”* in bacino a Saint Nazaire del Campbeltown. Qualsiasi esperto di navi si renderà conto che questo non è il relitto di un cacciatorpediniere. I relitti che si vedono nel grande bacino sono dovuti ai bombardamenti degli aerei anglo-americani. La grande chiusa sud è completamente intatta.

Ma in questo modo, durante l'attacco del 28 marzo, per i soldati tedeschi fu difficile distinguere i Commando dagli operai francesi che lavoravano nell'arsenale. Ne conseguì che nella confusione numerosi operai francesi, si ritiene che sedici furono uccisi nel fuoco incrociato dei soldati britannici e tedeschi perché nella mischia nell'oscurità scambiati, da entrambi, per nemici.

In conclusione, Al termine dell'operazione “Chariot” da entrambe le parti la propaganda prese il sopravvento sull'episodio di Saint Nazaire. Da parte britannica l'operazione fu ritenuta un successo, e negli ambienti militari definita *“il più grande raid di tutti”*. L'obiettivo di smantellare la chiusa del bacino “Normandie” venne considerato raggiunto, fu ritenuto che fra i tedeschi fosse scoppiato il *“panico”*, e l'impresa di aver dato la speranza alla popolazione francese e umiliato la difesa nemica. Le cifre delle perdite da ambi le parti sono molto contraddittorie, e non lo sapremo mai con esattezza. Secondo Roskill dei 621 partecipanti stimati, tra marinai e Commando, 171 morirono e 232 furono fatti prigionieri, ed altri 222 vennero evacuati dalle motolance superstiti e dai due cacciatorpediniere della spedizione. Cinque Commando si salvarono raggiungendo la Spagna, per poi rientrare con un piroscalo da Gibilterra in Inghilterra. Nel resoconto dell'attacco da parte della *The*

London Gazette, l'Ammiragliato afferma che vi avevano partecipato 353 uomini della Marina e 268 Commandos. Altre fonti danno cifre differenti.⁵⁷

Da parte tedesca la stampa parlò di uno sbarco fallito, di un'operazione con perdite colossali per l'attaccante e di una fortezza militare rimasta inespugnabile. Tuttavia, ebbero circa 140 deceduti, dei quali 42 in combattimento e una novantina a seguito dell'esplosione del cacciatorpediniere *Campbeltown*, e 127 feriti. Alcune fonti britanniche, particolarmente esagerate, parlano addirittura dai 360 ai 440 caduti tedeschi. I civili di Saint Nazaire furono le vittime collaterali dell'operazione, e vi furono 16 operai del cantiere che per le loro divise cachi erano stati erroneamente colpiti dal fuoco incrociato tedesco e britannico. Dal 28 al 30 marzo, una ventina di civili persero la vita, per bombardamento aereo, pallottole vaganti o per fucilazione di coloro che avevano sparato contro i tedeschi.

In realtà lo scopo dell'azione dei Commando, ossia rendere inutilizzabile il bacino di carenaggio di Saint Nazaire e la distruzione delle installazioni portuali, non riuscì completamente, i danni alle installazioni furono, infatti, vista l'immediata reazione tedesca, quasi nulli, mentre la distruzione del bacino, che non servì mai per ospitare nessuna delle grandi navi da guerra tedesche per la guerra in Atlantico che poi era stato l'obiettivo primario dell'operazione *Chariot*", si concretizzò efficacemente, tanto che entrò in servizio dopo un anno e mezzo e, colpito da bombe di aerei, venne completamente riparato solo a guerra finita nel 1947.

Lo scopo secondario di attaccare i sommergibili che faceva parte del piano "Chariot", e che era per i tedeschi la minaccia più temuta, fallì completamente con la morte o la cattura di quanti parteciparono all'azione. E l'insieme dell'attacco fu prontamente e tenacemente contrastate dalle forze germaniche della difesa, dell'Esercito ma soprattutto della Marina che aveva reparti d'impiego anti sabotaggio, "addestrati nel combattimento corpo a corpo".⁵⁸ Essi inflissero ai britannici gravi perdite di vite umane e per cattura, e la distruzione di quasi tutti i mezzi navali impiegati nell'attacco (ben 15 su 19).

Quest'ultimo è il giudizio finale che ne ha dato l'ammiraglio tedesco Friedrich Ruge, nel 1943 Comandante della Marina Germanica in Italia, e che è confermato dai documenti della Kriegsmarine di cui l'Autore ha copia fin dai lontani anni '60.⁵⁹

FRANCESCO MATTESINI

Roma, 4 Settembre 2024

⁵⁷ Nel *COMBINET OPERATIONS - Operazione Chariot - St. Nazaire, 28 marzo 1942*, è riportato: "Dei 241 commando che hanno preso parte, 59 sono stati dichiarati uccisi o dispersi e 109 catturati. 85 membri del personale della Royal Navy furono uccisi o dispersi e altri 20 o più furono catturati. Molti altri furono feriti. Altri uomini tornarono in Inghilterra attraverso la Spagna".

⁵⁸ L'Attacco a St. Nazaire: 27-28 marzo 1942. Berlino, settembre 1942, Comando Supremo della Marina (Sezione per gli studi bellici), traduzione.

⁵⁹ Friedrich Ruge, *La guerra sul mare 1939-1945*, Garzanti, Milano, 1961, p. 234.