

ACC

AC/17.3/TN6

10000/148/3406

PORT
JAN. 1940

00/148/3406

PORT OF PIOMBINO - REPORTS AND
JAN. 1945 - FEB. 1946 INFO COPIES

OPENED: 31 JANUARY 1945
CLOSED: 18 FEB. 1946

10000 / 148/3406

PORTS AND W

10007 / 148/3406

THIS -	
CONTAINS - APERS	
FROM	JAN 45
TO	FEB 46
CATALOGUE -	

PORTS AND WAREHOUSE DIVISION

To: Mr. S. S. Regan.

Rome, Feb. 18, 1946

From: R. Panasevics.

Subject: PIOMBINO Port & Warehouse Survey

The Port of Piombino is situated about 1 mile from the city. It is an "open" type of port, but the existing breakwaters and configuration of the coast provide protection from the rough sea.

The port is rather shallow; with the average depth of 12-15 feet.

However, there is one pier, where a depth of 24/25 feet is registered and where one liberty ship can dock alongside.

This pier has double RR siding in working condition; No space for piling up supplies on this pier is available. There are two mobile on rails/ cranes in the port. The pier is accessible to trucks. Fully loaded liberty ships can be lightened within the harbour but only during calm season /March-October.

Eight barges of total capacity 2100 tons are available for lightening operations. Tugboat to tow the barges is available.

Warehouses. At the present the Consorzio Agrario operates three warehouses :-

1. Warehouse situated within the port area and is rail served. Concrete structure, with concrete floor. In need of repairs, window, roof; railroad siding leads inside the warehouse. Capacity 3000-4000 tons.
2. Warehouse situated in the city, at the distance of 1 1/2 mile from the port not rail served steel structure, concrete floor, ^{check} type of building /brick walls only 6 feet high. Seem to be protected from rain by inclined roof protruding beyond the storage

This pier has double RR siding in working condition; No space for piling up supplies on this pier is available. There are two mobile on rails/ cranes in the port. The pier is accessible to trucks. Fully loaded liberty ships can be lightened within the harbour but only during calm season /March-October. Eight barges of total capacity 2100 tons are available for lightening operations. Tugboat to tow the barges is available.

Warehouses. At the present the Consorzio Agrario operates three warehouses :-

1. Warehouse situated within the port area and is rail served. Concrete structure, with concrete floor. In need of repairs, window, roof; railroad siding leads inside the warehouse. Capacity 3000-4000 tons.
2. Warehouse situated in the city, at the distance of $\frac{1}{2}$ mile from the port not rail served steel structure, concrete floor, ^{shack} type of building /brick walls only 6 feet high. Seems to be protected from rain by inclined roof protruding beyond the storage space. As protection from pilferage 3 guards and all night light is being used. Consorzio claims to have a good safety record. Distance to the RR station 400 yards. Only one entrance to the warehouse. Capacity about 4000 tons.
3. Warehouse in the city. Brick structure, concrete floor/an old garage not rail served. This warehouse has been just acquired/ requisitioned/ and not yet used. Distance from the port about 1

17.3 ¹/₄ 6

mile. Only one entrance to the warehouse. Capacity 2000 tons. In addition there can be obtained/requisitioned/ some other smaller warehouses located in the city and one larger/3000 tons/ two miles outside the city limits.

Transportation

Single line RR track is available. Sidings in the port. Railroad station situated in the center of the city. The marshalling yards a rather small and RR cars are usually obtained from Rome. No track-pool is available. The nearest one is located in Leghorn-distance of 60 miles. Ten trucks/ capacity of 70 tons/ can be procure locally. Local UNRRA office operates a small garage and gasoline pump.

Labor.

Labor is available as there are many unemployed workers from bombed out steel and tin plate factories.

It seems that the amount of cargo which can be sent to Piombino for local storage will depend on the capacity of warehouses and on availability of local transport. Piombino is best suited for bulk cargo unloaded directly into RR cars. Two fully loaded liberty ships can be unloaded monthly/March-October/. If ships are lightened before, then three ships can be sent to Piombino monthly. C823 No silos for grain are available. Wheat must be bagged on board; At present Consorzio Agrario had 500,000 empty bags on hand.

PROSEGUITO L'ASSEGUITO ALLE NAVI A/V E VELIERI PRIVATI E PARTITI
DURANTE IL MESE DI DICEMBRE 1943- E DELL' RELATIVE MERCI IMBARCATE
E SBARCATE NELLO STESSO MESE NEL PORTO DI PORTOVECHIO DI PIOMBINO.

A R R I V I

Piroscopi.....	N° 3	merce sbarcata tonn.	10.783
M/V. 00.33.MA.....	" 4	" "	47
M/V. inferiori alle 25 tonn.			
TSL. e velieri.....	"149	" "	228

Totale	"156	" "	" "	11.058
--------	------	-----	-----	--------

P A R T I T I

Piroscopi.....	N° 3	merce imbarcata tonn.	
M/V. 00.03.MA.....	" 4	" "	126
M/V. inferiori alle 25 tonn.			
di SL. e velieri.....	"150	" "	182

Totale	157	" "	" "	308
--------	-----	-----	-----	-----

N.B. Nei dati suddetti non sono compresi
quelli inerenti il traffico della linea 84.=

IL CAPITANO DI PORTO
COMANDANTE
(Giuseppe CAMINO)

Luciano

T R A N S L A T I O N

AS/ga

No. 1327

Piombino 1 Nov. 1945

SUBJECT : Monthly Report on arrivals and
departures for the month of
October.

TO : -Mr. Crooks
Ports and Warehouse Division
Transportation S/C.

According to instructions received by the
P.L.O. in Piombino at the time of the dissolving of the
Allied Liaison's Office we forward the report of the arrivals
and departures of ships, schooners, and vessels, during
the month of October and of the goods loaded and unloaded
during the same month in the "Portovecchio di Piombino".

Il Capitano di Porto
agd. (Giuseppe Campo)

6820

AC/173

REPORT FOR THE MONTH OF OCTOBER 1945 OF THE ARRIVAL AND DEPARTURES
AND LOADING AND UNLOADING OF GOODS BY SHIPS, SCHOONERS IN THE PORT
OF PIOMBINO (PORTOVECCHIO).

Arrivals

S/S/	3	goods unloaded Tons	7000
M/schooners associated to the COGENA	29	" " "	1149
Vessels and schooners under 10 Tons	10	" " "	46
Coastwise schooners Piombino-Elba	192	" " "	580
Totals arrivals	234	goods unloaded Tons	8775

Departures

S/S	3	loaded goods Tons	580
M/schooners associated to COGENA	29		147
Vessels and schooners under 10 Tons	10		23
Coastwise schooners Piombino-Elba	200		73
Totals departures	238	goods loaded Tons	823

N.B. In the above data the "Postale" of line 84
Piombino - Portoferraio is not included.

Piombino 1 November 1945

6819
THE PORT CAPTAIN
sgd (Giuseppe Campo)

R. Ufficio Circondariale Marittimo
Portovecchio di Piombino

Piombino, 1° novembre 1945

Al Mr. Crooks, Chief
Ports and Warehouses Division
U.S. Transportation Sub-Com=
mission
H.O. A.C. A.P.O. 394

Indirizzo telegrafico: CIRCOMARE - Piombino

Prot. N. 3124 Alleg. N.

Argomento:

Rapporto mensile arrivi
e partenze del naviglio
per il mese di ottobre 45.

R O M A

Come da istruzioni ricevute dal P.L.O.
di Piombino all'atto dello scioglimento dell'Uf=
ficio di Collegamento Alleato, si trasmette
l'unico prospetto riassuntivo delle navi, moto
velieri e velieri arrivati e partiti durante il
mese di ottobre corrente anno e delle relative
merci imbarcate e sbarcate in detto mese nel
Portovecchio di Piombino. =

IL CAPITANO DI PORTO
Comandante
(Giuseppe CAMPO)

6818

PROSPETTO RIASSUNTIVO DELLE NAVI, MOTOVELIERE E VELIERI ARRIVATI E PARTITI DURANTE IL MESE 1 OTTOBRE 1945 E DELLE RELATIVE MERCI IMBARCATE E SBARCATE NELLO STESSO MESE DEL PORTO DI PIOMBINO (Portovecchio)

Tipo della nave	Numero delle navi	Merce imbarcata o sbarcata
<u>ARRIVATI</u>		
Piroscafi.	n° 3	merce sbarcata tonn. 7.000
MM/vv iscritti al Cogenà. . .	" 29	" " " " 1.149
Velieri e mm/vv inferiori alle 10 tonn.	" 10	" " " " 46
M/vv e velieri traffico costiero ro Piombino-Elba.	" 192	" " " " 580
Totale arrivi navi n° 234		Totale merce sbarcata tonn. 8.775

PARTITI					
Piroscafi		n°		merce imbarcata tonn.	580
M/VV iscritti al Cogenà		"	28	" " " "	147
Velieri e M/VV inferiori alle 10 tonn.		"	10	" " " "	23
M/VV e Velieri traffico costiero ro Piombino-Elba		"	200	" " " "	73
Totale partenza navi		n°	238	Totale merci imbarcata tonn. 823	

N.B. = Nei suddetti dati non è compreso il postale della linea 84 Piombino-Portoferraro
Piombino, 1° novembre 1945

IL CAPITANO DI PORTO
Comandante
(SINCRONIZZATO CAMPO)

Mr. Allman

ALLIED COMMISSION
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

Piombino
October 5th, 1945

File: Pi/2/176

Subject: Port of Piombino

To: Mr. S.C. Crooks, Chief
Ports & Whse Div.
H.Q. Allied Commission

The following is a brief report on the port of Piombino in the month of September 1945

1. Kornisberg - Has been replaced by a ^{steel} ~~new~~ barge and has been sent up to Leghorn for Survey and from there will proceed to Civitavecchia.
2. 10 Tons capacity Steel Crane - Iva Pier - As stated in the previous monthly report the repairs are still being carried out.
3. The Tugboat "Po" - Work is proceeding satisfactorily.
4. Harbour Warning Lights - The lights as mentioned in the last monthly report have been installed.
5. Repair of Wharf No.6 - Iva have been notified as to the collection of the 100 tons of cement for the repairs of this wharf.
6. Repair of the Marina Warehouse - The material required for the repairs of this warehouse have not been delivered to date.
7. Italian Port Captains Staff - Two of the five additional men to augment the Capt. Campo's staff have arrived.

6816

AC/17.3

Tenente Maccario is taking over the duties of this office,
and would you kindly take up the matter of the other three men
with the Italian Ministry of Marine.

L. Evans D.R.

W. Evans Lt. R.E.
Port Liaison Officer A.C.
Piombino

6815

SEPTEMBER 1945
Port of Fiumbino

DISCHARGE

Vessel	No.	Tons	Cargo
<u>Lou Gehrig</u> (Liberty)		1144	Wheat
<u>Rufus Choates</u> "		4567	"
<u>Tercero</u> (general cargo ship)		7369	Coal
<u>Canterini</u> " " "		1258	Wine
<u>COGEMA</u> Schooners	32	1365	Mixed (wine, caolin ecc.)
<u>Other</u> Schooners	32	1349	"
<u>Boats from</u> <u>Elba</u>	146	387	"

Total 17439 Tons

ALLIED COMMISSION

TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

Piombino

6th September, 1945

Pl/2/156

SUBJECT: Port of Piombino

TO: Mr. E.M. Bazzanella, Chief
Ports & Warehouse Division,
Transportation Sub-Commission,
Headquarters, Allied Commission,
A.P.O. 394

1. The following is a brief report of existing conditions at the port of Piombino:

2. Removal of Debris from Harbour. Approximately 3,500 tons of steel rails, broken steel barges, cranes, etc., have recently been removed from the vicinity of the Ilva Pier, Wharf No. 6 and other sections of the port. This salvage will be smelted by the Ilva Iron Works.

3. Tugboat "Po". The Tugboat "Po" (550 H.P.), owned by Ilva, has been raised from the harbour and is being repaired and reconditioned. This work will take approximately four months to completion.

4. 10-Ton Capacity Steel Crane - Ilva Pier. This crane, located at the terminal of the Ilva Pier, is being repaired. The necessary work will take approximately five months for completion.

5. Harbour Warning Lights. A red warning light for navigation is being installed at the terminal of the Ilva Pier, also two similar lights to indicate the channel leading to Wharf No. 6.

6. Repair of Wharf No. 6. The 100 tons of cement, ordered for account of Ilva, for the repair of Wharf No. 6, has not been delivered to date. Please expedite this matter.

7. Repair of Port Warehouse. The roofing tiles and other materials, ordered for the repair of the roof and windows of the port warehouse, have not been delivered to date. Please expedite this matter.

8. Ilva Pier. The surface of the Ilva Pier has been scraped and levelled to a uniform grade. Engineers from Ilva recently inspected the supporting wall and columns of the Ilva Pier to determine structural weakness from bomb damage. It is anticipated that Ilva will comply with the recommendations of the engineers' report in due course.

Port Warehousing.

9. Ilva will lay two branch railway lines to serve the location of the
Rameny Huts to be erected at the rear of Wharf No. 6.

6814

AC/17.3

Memo: Mr. R.M. Bazzanella

-2-

6th Sept., 1945

10. Fed. Consorzio Agrario. As a result of prolonged period of instruction, this agency has improved its service at Piombino.

11. Italian Port Captain's Staff. The five additional men to augment Capt. Campo's staff have not arrived at Piombino to date. Will you kindly take up this matter with the Italian Ministry of Marine.

12. The writer believes that the Port of Piombino should shortly be in condition for operation by the Italian authorities.

spf



Stanley P. France

Stanley P. France,
P.L.O., Piombino

6813

ALLIED COMMISSION
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

Piombino

6th September, 1945

FI/2/156

SUBJECT: Port of Piombino

TO: Mr. R.M. Bazzanella, Chief
Ports & Warehouse Division,
Transportation Sub-Commission,
Headquarters, Allied Commission,
A.P.O. 39h

1. The following is a brief report of existing conditions at the port of Piombino:
2. Removal of Debris from Harbour. Approximately 3,500 tons of steel rails, broken steel barges, cranes, etc., have recently been removed from the vicinity of the Ilva Pier, Wharf No. 6 and other sections of the port. This salvage will be melted by the Ilva Iron Works.
3. Tugboat "Po". The Tugboat "Po" (550 H.P.), owned by Ilva, has been raised from the harbour and is being repaired and reconditioned. This work will take approximately four months to completion.
4. 10-Ton Capacity Steel Crane - Ilva Pier. This crane, located at the terminal of the Ilva Pier, is being repaired. The necessary work will take approximately five months for completion.
5. Harbour Warning Lights. A red warning light for navigation is being installed at the terminal of the Ilva Pier, also two similar lights to indicate the channel leading to Wharf No. 6.
6. Repair of Wharf No. 6. The 100 tons of cement, ordered for account of Ilva, for the repair of Wharf No. 6, has not been delivered to date. Please expedite this matter.
7. Repair of Port Warehouse. The roofing tiles and other materials, ordered for the repair of the roof and windows of the port warehouse, have not been delivered to date. Please expedite this matter.
8. Ilva Pier. The surface of the Ilva Pier has been scraped and levelled to a uniform grade. Engineers from Ilva recently inspected the supporting wall and columns of the Ilva Pier to determine structural weakness from bomb damage. It is anticipated that Ilva will comply with the recommendations of the engineers' report in due course.
9. Port Warehousing. ~~Ilva will lay the~~ branch railway lines to serve the ~~6th~~ ^{6th} ~~2nd~~ ^{2nd} ~~on~~ ^{on} of the Romney Huts to be erected at the rear of Wharf No. 6.

Memo: Mr. R.M. Bazzella

-2-

14th Sept., 1945

10. Fed. Consorzio Agrario. As a result of prolonged period of instruction, this agency has improved its service at Piombino.

11. Italian Port Captain's Staff. The five additional men to augment Capt. Caspo's staff have not arrived at Piombino to date. Will you kindly take up this matter with the Italian Ministry of Marine.

12. The writer believes that the Port of Piombino should shortly be in condition for operation by the Italian authorities.

spf



Stanley P. France
Stanley P. France,
P.L.O., Piombino

785021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION

APC 394

Tel. 478103 Transportation Sub-Commission

CPC/tp

Our Ref. : AC/63/39/TM 27 June 1945

TO : Chief, Movements Division.

Reconnaissance of Port of PIOMBINO

-25 June-

I. Introduction.

Party consisting of:-

Mr. BAZZANELLA - Ports & Warehouse Division.
Major G.B. GODFREY - Shipping Branch.
Capt. A. TOSI - "
Major C.F. COMSTABLE - Roads Branch
Capt. J. GLINGING - Rail Branch

arrived PIOMBINO 1130 hrs. 25 June. The party was met at the Port Liaison Officer's Office by Mr. France Port Liaison Officer and Mr. Macfarlane representative of MET/WBA.

The whole party then inspected the port and conferred with the object of ascertaining the possibility of increasing the tonnage discharge with a quicker turn round of vessels.

The following information is submitted as a result of the port inspection and the subsequent conference.

2. Port Capacity.

Based on one Liberty ship and two coasters the present maximum discharge capacity is approximately 1500 tons daily, this is almost entirely cleared by rail owing to the limited facilities for clearing direct from ship to road transport. In addition the above figure, schooners discharge from shallow water berths direct to road vehicles for stockpile and rail were about 4000 tons per month, mostly wine and citrus

I. Introduction.

Party consisting of:-

Mr. BAZZANELLA - Ports & Warehouse Division.
Major G.B. GODFREY - Shipping Branch.
Capt. A. TOSI - "
Major C.F. CONNABLE - Roads Branch
Capt. J. CLINGING - Rail Branch

arrived FLORENCE 1130 hrs. 25 June. The party was met at the Port Liaison Officer's Office by Mr. Franco Port Liaison Officer and Mr. Macfarlane representative of WPT/NSA.

The whole party then inspected the port and conferred with the object of ascertaining the possibility of increasing the tonnage discharge with a quicker turn round of vessels.

The following information is submitted as a result of the port inspection and the subsequent conference.

2. Port Capacity.

Based on one Liberty ship and two coasters the present maximum discharge capacity is approximately 1500 tons daily, this is almost entirely cleared by rail owing to the limited facilities for clearing the direct from ship to road transport. In addition the above figure, schooners discharge from shallow water berths direct to road vehicles for stockpile and rail wagons about 4000 tons per month; mostly wine and citrus fruit are discharged by this means.

3. Warehouse Accommodation.

At the moment the only satisfactory accommodation consists of a large building (not entirely weatherproof but secure from pilferage) having a direct rail siding from PORTILE ILVA. This holds approximately 1000 tons. Endeavours are being made to increase the accommodation by installing six Roanney huts adjacent to

./.

BANCHINA DI TERNA. These have been requested from T.B.S. and would increase warehouse capacity by 1000 tons.

4. Rail facilities.

These consist of four rail sidings on PORTILLO ILVA and one siding on BANCHINA DI TERNA. 64 wagons can be placed at one time on the former and 16 on the latter. In addition there is the direct siding running from Berth to the Warehouse. A shunting engine is available.

5. Road facilities.

Apart from the schooner berths, road facilities are negligible. The odd vehicle can load from ships side on BANCHINA DI TERNA provided there are no rail wagons in the way, but it is quite impossible to load road transport on PORTILLO ILVA owing to the presence of railway lines and the uneven terrain.

6. Possibilities of increasing capacity.

It is estimated that discharge from ship can be increased by approximately 700 tons daily by erecting four ramps over the wreck alongside PORTILLO ILVA; this would enable a vessel to moor alongside the wreck and discharge over the ramps on the quayside. To meet the increased commitment of quay clearance which would normally follow it would be necessary to have direct road access to ships side. This could only be done by levelling the present terrain on this Berth to railway line level to allow the passage of road vehicles; four vehicles could thus load from ship side at one time. The area requiring thus to be levelled is roughly 10000 square feet. In addition the approach to the Berth would have to be cleared of debris by bulldozer or similar means.

It should be noted that there is no hard standing in this port, it being an earth surface which deteriorates rapidly in wet weather.

Given the necessary materials equipment and labour, it is estimated that the work involved in the construction of the ramps and levelling of terrain would take about three weeks.

It is estimated that at least 60 load carrying vehicles would be required for the additional quay clearance commitment of 700 tons daily and it should be noted that

6. Possibilities of increasing capacity.

It is estimated that discharge from ship can be increased by approximately 700 tons daily by erecting four ramps over the wreck alongside PORTILA ILVA; this would enable a vessel to moor alongside the wreck and discharge over the ramps on the quayside. To meet the increased commitment of quay clearance which would normally follow it would be necessary to have direct road access to whips side. This could only be done by levelling the present terrain on this Berth to railway line level to allow the passage of road vehicles; four vehicles could thus load from ship side at one time. The area requiring thus to be levelled is roughly 10000 square feet, in addition the approach to the Berth would have to be cleared of debris by bulldozer or similar means.

It should be noted that there is no hard standing in this part, it being an earth surface which deteriorates rapidly in wet weather.

Given the necessary materials equipment and labour, it is estimated that the work involved in the construction of the ramps and levelling of terrain would take about three weeks.

It is estimated that at least 60 load carrying vehicles would be required for the additional quay clearance commitment of 700 tons daily and it should be noted that such vehicles could not be employed on long hauls but only to warehouse, local delivery or to rail wagon; if road vehicles were used for the usual destinations such as Florence, Pisa, Leghorn etc., then a second echelon of vehicles would be necessary, and given 60 vehicles would lift only about 150 tons for a turn round of about 30 hours.

7. Conclusion.

It is not considered it would be an economical proposition to supplement clearance by road. The whole

./.

lay-out of the Port is essentially for rail clearance. 1500 tons daily discharge of General Supplies would necessitate 100 wagons. If coal for HUNTERD FORMS part of daily discharge, clearance by rail should be 1200 tons (80 wagons) and 100 tons by barge to VADA for Solway Plant.

8. Attached at Appendix "A" is a complete sketch plan of the Port and at Appendix "B" a sketch plan showing Berth "PONTON ILYA".

C. H. Cantello

C. H. CANTELLO,

Major.

Copies to:-

(except Appendices "A" and "B").

Ports & Warehouse Division. ✓

Rail Division.

Roads Division.

Rail Branch.

Roads Branch.

Shipping Branch.

6808

ALLIED COMMISSION
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

Piombino

June 16, 1945

File: P1/4/75

Subject: Fire aboard S/S "Rinucci"

To: Mr. R.M. Bazzanella
Chief, Ports & Whse Division

1. Reference is made to my report dated June 11, 1945, relative to the captioned subject.
2. Attached hereto is copy of report in Italian, of Capitano di Porto Giuseppe Campo and statements of witnesses.
3. The above for your information and record.



(Stanley P. France)
AC Port Liaison Officer Piombino

Encl: As Stated above.

Copy to: Col. M.F. Sieff
Chief, Movements Div.

6807

BOLLETTINO DELLE OSSERVAZIONI METEOROLOGICHE SEGUITE DALLA
STAZIONE SEGNALI DI PIOMBINO IL DI:
11 GIUGNO 1945.-

- ore 0500 - barometro mm. 764 costante - temperatur. ° 23 - brezza leggera da tramontana - mare leggermente mosso da NW - cielo sereno - stato generale del tempo buono - previsioni: miglioramento.
- ore 1100 - barometro 764 costante - temperatur. ° 24 - brezza leggera da tramontana - mare calmo - cielo sereno - stato generale del tempo buono - previsioni in miglioramento.

IL CAPITANO DI PORTO
Comandante
(Giuseppe Campo)

6806

785021

R. Ufficio Circondariale Marittimo
Porto Vecchio di Piombino

Piombino, 16 giugno 1945

Al Capt. Stanley FRANCE
A.C. Port Liaison Officer

Prot. N. 1314

Alleg. N.

Piombino

Argomento: Incendio s/s nas. "Minucci" avvenuto alle ore 0825 dell'11/6/1945 durante la discarica di zolfo al Pontile Ilva - Piombino

- 1°) - A seguito richiesta verbale si trasmette il rapporto riassuntivo delle indagini sommarie svolte da questo Ufficio, con gli allegati documenti d'inchiesta.
- 2°) - Si comunica altresì che in data odierna il rapporto riassuntivo è stato trasmesso alla Capitaneria di porto di Portoferraio che provvederà all'inoltro alla Direzione Marittima di Roma ed alla Direzione Generale della Marina Mercantile, per tutte quelle altre indagini ed accertamenti che tali Autorità riterranno opportune.

Pertitas
IL CAPITANO DI PORTO
(Giuseppe Campo)

6805

RAPPORTO RIASSUNTIVO **LE INDAGINI SOMMARIE IN ERITO ALL'INCENDIO**
OCORSO AL S/MAZ. "RINUCCI" - stazza lorda tonn. 1216, netta 712 -
 matr. 2287 Genova - proprietaria ed armatrice S.A. Trasporti ed Affili
 di Genova, al servizio del M.E.D.B.O., gestite dal Co.Ge.Na. Napoli,
 al Comando del padrone marittimo **MOZZINO** Francesco, matr. 5138 del
 Compartimento Marittimo di Savona.

Il piroscafo "Rinucci" è giunto a Portofino di Piombino il 5
 giugno 1945 proveniente da Catania carico di tonn. 252 di agrumi in
 cassetta e tonn. 1300 di zolfo in sacchi di carta e iuta, merce carica
 a Catania, da cui la nave era partita il 30 maggio 1945. Per la
 discarica, la nave trovavasi affiancata con il lato destro al pontile
 Ilva lato Sud, in prossimità della radice del pontile stesso, prora
 verso Ovest. Impresario per le operazioni di discarica era il sig.
 Piero PIERI autorizzato dalle Autorità Alleate per la discarica a Pion-
 bino delle navi italiane alleate ed italiane al servizio degli alleati.
 Ricevitore del carico era il Consorzio Agrario di Livorno a mezzo del
 la Agenzia Trasporti Viti & C. di Piombino. Le maestranze portuali
 erano state prelevate, come al solito, tramite la Camera Confederale
 del Lavoro, Sezione Portuali, di Piombino, non esistendo in questo
 porto una Compagnia portuale. Le operazioni di scarico erano iniziate
 alle ore 8 del 5 corrente. Lo sbarco dello zolfo era avvenuto con i
 bigli di berdo per le stive n. 1 - 2 e 3 e con una gru a vapore su
 binari dalla stiva n. 4. Le operazioni di scarico avevano proceduto
 senza incidenti con orari continuativi sino alle ore 0825 del giorno
 11 corrente. La resa nelle 24 ore, e cioè dalle ore 16 alle ore 16,
 era stata la seguente:

- 5 giugno tonn. 60, 6 giugno tonnellate 192, 7 giugno tonn. 120,
 8 giugno tonn. 150, 9 giugno tonn. 150, 10 giugno tonn. 250, 11 giu-
 gno tonn. 100. La resa nei giorni dal 5 al 9 era stata scarsa per
 scarsa disponibilità di carri ferroviari essendo la maggior parte
 degli stessi dalle Autorità Alleate riservati al trasporto degli agru-
 mi e del grano sbarcati a Piombino. Il giorno 10 tale scarsità di
 carri non era esistita. Affiancato sul lato sinistro del "Rinucci"
 trovavasi la cisterna americana U.S. Army Y.95 che stava completando
 il carico di acqua prelevandola dall'idrante del pontile.

Alle ore 0830 dell'11 corrente veniva avvertito questo Circom-
 re dell'incendio sul "Rinucci". Non disponendo di automezzi alle ore
 0840 il sottoscritto era a bordo del piroscafo. Alle ore 0835 era-
 no già sulla banchina i locali Vigili del Fuoco ed alle ore 0900 so-
 praggiungevano i pompieri americani di stanza a Piombino.

All'arrivo del sottoscritto ho potuto constatare che l'equipaggio
 del "Rinucci", al comando del capitano della nave, con le manichette
 di berdo e con altre tre manichette provenienti dalla cisterna U.S.A.
 Y.95 erano intenti a domare l'incendio dirigendo 17 getti d'acqua

.../.../...

sui focolai d'incendio nella stiva. Il personale di bordo s'è provvisto di maschera antigas. Data la forte produzione di anidride solforosa e di vapore acqueo che ostacolava la visibilità, non era possibile scendere nella stiva. Alle ore 0850 la cisterna U.S.A. 1.95 per misura precauzionale e perché essendo sottovento era invasa dal gas, mollava gli ormeggi allontanandosi dalla zona di incendio. S'è continuata l'opera di spegnimento con getti d'acqua e di fosforite per opera dei vigili del fuoco italiani ed americani. Alle ore 1045 l'incendio era completamente domato. Essendo in legno la paratia divisionale tra la stiva 3 e 4 e non stagna, l'acqua dalla stiva 4 aveva parzialmente allagato la stiva 3 coprendo lo zolfo. Spentosi l'incendio è stato continuato il lavoro di prosciugamento delle stive 3 e 4 con i mezzi di bordo. Verso le ore 14 dette stive erano prosciugate e poteva riprendersi il lavoro di discarica. Il quantitativo di zolfo che trovavasi tra le stive 4 e 3 al momento dell'incendio si presume ammontasse a circa 30 tonnellate. Si ritiene che nonostante l'incendio esso abbia conservato le sue qualità chimiche. Alle ore 0200 del 13 corrente viene ultimata la discarica del piroscalo essendo lo zolfo, sia quello sciolto, caricato alla rinfusa nei carri.

Le operazioni di scarico dalle stive 1 e 2 sono continuate durante l'incendio allo scopo di scaricare quanto più zolfo possibile e dato che non vi era alcun pericolo per le maestranze.

DALLE INDAGINI SOMMARIE E' RISULTATO:

1°) - Alle ore 0600 del giorno 11 giugno 1945, per il turno 6-14, per la discarica dello zolfo dalla stiva n.4 erano al lavoro gli scaricatori:

- SALVADORI Edo di anni 17, BARONZI Franco di anni 18, GIULIVI Vittorio di anni 46 - TAGLIAFERRI Eizieri di anni 61, BORGIANNI Fario di anni 27, CHIANDI Nilo di anni 16, tutti nella stiva e MAGGIORI Ulderico di anni 54 alla manovra.

Salvadori Edo, Baronzi Franco e Chiandi Nilo lavoravano a dorso nudo e scalzi.

2°) - Essi hanno lavorato sino alle ore 0800 circa ed essendo stato completato il carico ferroviario, avendosi messo di lavorare ed avevano approfittato per fare colazione. Nella stiva erano rimasti Tagliaferri, Borgianni e Chiandi, mentre gli altri erano andati in banchina.

3°) - Nessuno è stato visto fumare, né in stiva, né in coperta, né sulla banchina. Nessuno ha visto gettare o cadere materie incandescenti nella stiva. L'ipotesi che faville o cenari di carbone in combustione provenienti dal fucile della gru di banchina, impiegata alla discarica della stiva quattro, siano andate in questa, si ritiene debba essere scartata, sia perché gli scaricatori non ne hanno viste, sia perché gli scaricatori che lavoravano a dorso nudo avrebbero maggiormente notato tale fenomeno, sia perché la brezza da nord che soffiava verso le ore 0830 avrebbe por-

- II -

tate tali faville fuori della stiva, ma principalmente perché la calderina della grue è a tiraggio naturale ed il conduttore aveva vuotato il cenerario alla 0600 del mattino e spento le ceneri con dell'acqua.

Da una scaricatoria della stiva 4 è stato notato che qualche gocciolina di vapore acque delle scariche della grue a vapore gli cadeva addosso. E' dubbio che il bruciore da esso avvertito fosse dovuto alla temperatura del vapore acque, ma piuttosto, si opina, alla reazione dell'acqua con la polvere di zolfo.

4°) - Che il bigo a vapore di bordo della stiva n. 4 era in efficienza, che era impiegata la grue a vapore, per caricare i carri ferroviari sul secondo binario ed accelerare le operazioni di sbarco.

5°) - Che dagli scaricatori che erano in stiva a mangiare vennero notati quasi contemporaneamente diversi focolai d'incendio distanti l'uno dall'altro, accompagnati da fiamme alte circa 30 cm. e ciò fa supporre che diverse sorgenti di calore vi abbiano contribuite contemporaneamente, mentre nel caso di una sola sorgente (fiammifero, sigaretta, favilla etc.) in un primo tempo, si avrebbe dovuto avere un solo focolaio di incendio.

6°) - Che il capitano della nave aveva disposto un servizio di sorveglianza alla discarica ed il marinaio MAZZOLA Gennaro di servizio, al corrente della consegna di non fare fumare nessuno, si trovava al suo posto di guardia in prossimità della stiva n. 3.

7°) - Che tutti i mezzi di bordo e di terra sono stati prontamente impiegati e disciplinati per domare subito l'incendio, che tutta via ha persistito per quasi due ore.

CONCLUDENDO :

Non può del tutto escludersi l'ipotesi che l'incendio sia dovuto a dolo o colpa di qualcuno, di cui però non sono emersi dalle indagini indizi per la sua identificazione.

Dati i diversi focolai d'incendio sorti quasi contemporaneamente non può scartarsi l'ipotesi di una combustione spontanea dello zolfo. In ogni caso la ricerca delle cause e responsabilità del sinistro si presentano molto difficili. Allo stato degli atti, si ritiene non siano emersi elementi di dolo o colpa o negligenza a carico del capitano della nave e del suo equipaggio, dell'imprenditore alla discarica sig. Piero Pieri, come delle maestranze portuali.

Piombino, 13 giugno 1945.

IL CAPITANO DI PORTO

Comandante

(Giuseppe Campese)

7 - Campese

8803

VERBALE DELLE INDAGINI SOMMARIE CIRCA L'INCENDIO OCCORSO AL PIROSCAFO
 NAZ. "RINUCCI" stazza 1 da tonn. 1216, netta 712, matr. 2287 Genova,
 Proprietaria S.A. Trasporti Marittimi ed Affini - Genova - al comando
 del padrone MOZZINO Francesco, matr. 6138 Savona. Incendio verificalo
 si alle ore 0825 dell'11.6.1945 durante le operazioni di discarica solfo.

L'anno millenovecentoquarantacinque (1945) addì 11 del mese di giu-
 gno nei locali dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Portovechie di
 Piombino, avanti il sottoscritto Capitano di Porto Campo Giuseppe, Co-
 mandante dell'Ufficio anzidetto, è comparso lo scaricatore SALVADORI
 Edo di Camillo, e di Grandi Leonella, nato a Piombino il 19 maggio 1928,
 domiciliato a Piombino, Corso Italia n. 178, il quale interrogato in
 merito all'incendio ha deposto quanto segue:

A D.R. - "Facevo parte del turno degli scaricatori che erano montati
 alle ore 0600 dell'11.6.45. ~~XXXX~~ Ho lavorato nella stiva n. 4 per la
 discarica dello solfo sino verso le ore 0810 e dopo mi ero recato a
 terra a prendere dell'acqua. Nella stiva lavoravano con me gli scarica-
 tori BORGIANNI Mario, CHIANDI Nilo, BAROZZI Franco, GIULIVI Vittorio
 TAGLIAFERRI Rizzieri e MACCIONI Ulderico. Mentre ~~sono~~ stato nella stiva
 non ho fumato, né ho visto nessuno fumare. Venendo in coperta non ho fat-
 to attenzione se qualche scaricatore fumasse. Anche ieri ho lavorato
 nella stiva con lo stesso turno dalle 0600 alle ore 1400. Sia ieri che
 stamane, mentre ero nella stiva, non ho affatto notato che faville pro-
 venienti dal fumaiolo della gru o vapore della banchina venissero
 nella stiva. Ieri verso le ore 10 mi è verificato un piccolo focolaio
 di incendio di solfo che trovavasi sulla banchina. Tale focolaio sarà
 stato esteso per una superficie di pochi decimetri quadrati ed è
 stato subito spento buttando lo solfo in mare. Si è attribuita la causa
 a qualche favilla uscita dal fumaiolo della gru o vapore, in quanto
 nessun scaricatore era stato visto fumare. Sconosco che qualcuno
 abbia potuto intenzionalmente provocare l'incendio.

Non ha altre da aggiungere, letto confermato e sottoscritto.

Salvadori Edo

Elvira

Venne quindi introdotto NERI Ezio Ferruccio fu Pasquale e di Vi-
 talbi Elvira, nato a Livorno il 24 agosto 1883, domiciliato a Pien-
 bino via Benvenuto Cellini n. 87, il quale opportunamente interrogato
 ha deposto quanto segue:

A D.R. - "Sono capo stiva alla dipendenza dell'Impresa scaricatrice So-
 cietà Piccino Pieri e C. e ho l'incarico di dirigere le operazioni di
 discarica del piroscalo "Rinucci". Stamane quando si è verificato
 l'incendio mi trovavo nella stiva n. 1. Agli operai ed al capo squadra
 avevo raccomandato di astenersi dal fumare. Durante la discarica del
 piroscalo non ho mai visto alcun scaricatore ~~o~~ dell'equipaggio
 che fumassero sia in stiva che in coperta o sulla banchina. Lo scarico
 dello solfo dalle stiva n. 1 - 2 e 3 avveniva a mezzo dei verricelli

.../.../...

e dei picchi di bordo mentre dalla stiva n. 4 avveniva a mezza di una gru a vapore che trovavasi sui binari e che rimaneva circa all'altezza della poppa del pirescafo. La gru rimaneva distante dalla ~~mantra~~ bescaporta circa 7 metri. Non ho mai visto faville della gru andare in stiva, né ho sentite parlare agli scaricatori di tale inconveniente. La locomotiva per lo spostamento dei vagoni si fermava all'altezza della prua del pirescafo. Lungo la banchina vi sono sempre delle locomotive in manovra per lo spostamento dei vagoni carichi di grano e di selite. Stamani quando si è verificato l'incendio vi era vento da ponente per cui le faville sarebbero state portate verso la poppa del pirescafo e non verso la stiva. Non ho visto come si è sviluppato l'incendio. Non ho sentite voci per cui l'incendio sia da attribuirsi a colpa o dolo di qualcuno. Capo squadra di turno era Giuseppe Olivieri.

Non avendo altro da aggiungere, letto confermato e sottoscritto

IL CAPITANO DI PORTO

Viene quindi introdotto BAROZZI Franco di Tancredi e di Gasparri Clelia, nato a Piombino, il 14 maggio 1927, domiciliato ~~xxx~~ a Piombino, villa del Greco, il quale opportunamente interrogato, ha deposto quanto segue:

A D.R. - "Faccio parte del turno degli scaricatori della stiva n. 4 del turno di servizio dalle ore 0600 alle ore 1400. Sono stato nella stiva a lavorare sino alle ore 0810; dopo mi sono recato a terra assieme al SALVADORI Edo per prendere dell'acqua. Anche ieri lo corrente ho lavorato nella stessa stiva. Né ieri né oggi durante la discarica ho visto scaricatori della stiva n. 4 intenti a fumare. Anche in coperta ed a terra non ho visto nessuno fumare. Sia, ieri che oggi, nelle ore che sono stato nella stiva non ho mai visto faville di carbone accese provenienti o dal fumiolo della gru a vapore o dal fumiolo della locomotiva venire nella ~~xxx~~ stiva. Ho notato del vapore d'acqua che usciva dal fumiolo della gru a vapore che era impiegata nella discarica delle bolle della stiva dove io lavoravo. Nella stiva con me lavoravano gli scaricatori Salvadori Edo ed altri di cui non conosco le generalità. Ieri in corrispondenza della stiva n. 4, sulla banchina, si è verificato un piccolo focolaio d'incendio alle bolle ~~xx~~ di alcuni decimetri quadrati. L'incendio è stato subito spento con dell'acqua e con la pala è stato buttato a mare. Non so dire la causa di tale incendio.

Non ho altro da aggiungere".

Letto, confermato e sottoscritto

Barozzi Franco

- 2 -

Viene quindi introdotta MACCIONI Ulderico fu Giovanni e fu Anna Lombardi, nato a Orciano (Pisa) il 19 dicembre 1891, domiciliato a Piombino via N. Durba 18, che opportunamente interrogato ha depono quanto segue:

A D.R. - "Facevo parte del turno degli scaricatori della stiva n.4 in servizio dalle ore 0600 alle ore 1400. Anche ieri sono stato alla discarica con lo stesso turno. Stamane verso le ore 745 essendo stato completato il vagone che trovavasi sulla banchina, è stato sospeso il lavoro di discarica alla stiva n. 4. Ho approfittato di tale interruzione per fare colazione. Quando ho sentito parlare dell'incendio del piroscalo Rinnoci mi trovavo in prossimità della fontana situata alla radice del pontile Ilva. La discarica dalla stiva n.4 avveniva a mezzo della gru a vapore situata su binari. Stamattina vi era vento di ponente. Non ho mai notato che scintille provenienti dal fumaiolo della gru o delle locomotive cadessero nella stiva. Il vento che vi era stamane avrebbe portato le eventuali scintille lungo la banchina verso la poppa del piroscalo e non verso la stiva. Io non fumo. Sia ieri che stamani mentre lavoravo non ho visto alcuna persona fumare né in stiva, né in coperta, né sulla banchina in prossimità del piroscalo. Nella stiva eravamo in sei operai di cui però non conosco le generalità. Il mastro di bordo ed il capo squadra degli scaricatori ci avevano avvertito di non fumare. Non ho sentito alcuna parlare che l'incendio fosse dovuto a colpa a dolo di qualche persona. Ieri sulla banchina si è verificato un piccolo incendio che è stato subito spento. Circa le sue cause non so nulla. La gru a vapore rimane distante dalla banchina circa 6 metri. Non ho altro da aggiungere."

Letto, confermato e non sottoscritto perché analfabeta.

Viene quindi introdotta GIULIVI Vittorio fu Giorgio fu Nelli Angelina, nato a Orvieto (Perugia) il 1° marzo 1899, domiciliato a Piombino via Pisa 5, il quale interrogato ha depono quanto segue:

A D.R. - "Facevo parte del turno degli scaricatori dalle 6 alle 14 destinati alla stiva n. 4. Anche ieri ho lavorato nello stesso turno e nella stessa stiva. Stamane verso le ore 0745 essendo carico il carro ferroviario in attesa della manovra abbiamo messo di lavorare. Alle 0800 essendo l'ora di colazione mi trovavo sulla banchina in prossimità della prora della nave a mangiare. Quando mi sono allontanato dalla stiva non ho mai notato nessun principio di incendio. Eravamo stati avvertiti che era vietato fumare ed io lo so perché in passato ho fatto lo scaricatore. Sia ieri che oggi mentre sono stato nella stiva non ho visto nessuno fumare. Né in coperta né in banchina ho visto alcuna persona fumare. Ugualmente nelle ore che sono stato nella stiva non ho mai notato che scintille di fuoco provenienti o dal fumaiolo della gru a vapore o delle locomotive in manovra sulla banchina, cadessero nella stiva. Nella stiva eravamo in sei scaricatori

.../.../...

ieri e alla sinistra il coperto vi era MAZZONI Ulderigo. Lo scarico della selite dalla stiva n. 4 avveniva a mezzo della gru a vapore. Appena ha saputo dell'incendio sono corso sulla banchina alla sinistra della a borda ed ha visto la stiva piena di fumo. Dalla stiva venuti fuori in coperta tre scaricatori, di cui non ricordo il nome, che erano rimasti a far colazione nella stiva. pochissimi minuti sono trascorsi dal momento nel quale si è verificato l'incendio al momento in cui hanno cominciato a buttare l'acqua sull'incendio a mezzo di manichette provenienti da una piccola cisterna ormeggiata sul fianco del pirescafo Rimusci. Ieri ha visto buttare in mare due o tre palate di selite che si era incendiato sulla banchina. Sconosce le cause di tale incendio. Non sa nulla in merito a persone che abbiano potuto provocare l'incendio.

Non ha altro da aggiungere".

Letto, confermato e sottoscritto

Giulio Vittorio

IL CAPITANO DI PORTO

Viene quindi introdotto TAGLIAPIETRA Rizzieri fu Cesare e fu Carmignani Emilia, nato a Campiglia M/ma il 9 gennaio 1884, domiciliato a Piombino, loc. Tella Alta n.22, il quale opportunamente interrogato ha deposto quanto segue:

A D.R. - "Facevo parte del turno degli scaricatori dalle 0600 alle 1400 destinate alla discarica delle selite dalla stiva n.4. Anche ieri ho lavorato nella stiva allo stesso turno di lavoro. In stiva eravamo in sei operai tra cui conosco di nome GIULIVI Vittorio. Pochi minuti prima delle 0800 essendo stato completato il carico ferro navale abbiamo smesso di lavorare. Io sono rimasto nella stiva e ne ho approfittato per fare colazione. Nella stiva erano rimasti ancora due operai che facevano pure colazione. Sia ieri che oggi mentre sono stato nella stiva non ho visto nessuno fumare. Neanche in coperta né in banchina ho visto fumare. La discarica delle selite dalla stiva n. 4 avveniva a mezzo della gru a vapore. Né ieri né oggi ho notato che faville di fuoco provenienti dal fumaiolo della gru a vapore venissero nella stiva. Stamane ho sentito che i due scaricatori che erano rimasti nella stiva a far colazione con me, lamentarsi che di tanto in tanto avvertivano piccoli bruciori alla spalle. Essi lavoravano a dorso nudo e ritenevano che il bruciore fosse causato dalle goccioline di vapore d'acqua che uscivano dal fumaiolo della gru a vapore. Nella stiva solo io e Giulivi lavoravamo con le scarpe ai piedi, mentre gli altri erano scalzi. Solo allora in seguito alla discarica delle selite era emerso il tunnel nella stiva. Ho notato in due o tre punti delle zone di fuoco incendio estese circa 4/5 decimetri quadrati. Io e gli altri due abbiamo dato subito l'allarme. Circa dopo un quarto d'ora, a mezzo di manichette proven-

- 3 -

nienti dalla una cisterna affiancata al pirescafo "Rimucci", hanno cominciato a dirigere dei getti d'acqua contro l'incendio. Circa lo incendio di ieri sulla banchina non so precisare nulla essendo al lavoro nella stiva. Non so' altre."

Letto, confermato e sottoscritto.

Tagliaferri Rizzieri

IL CAPITANO

Viene quindi introdotto **BORGIANNI** Fario di Siro e di Masi Mari- nella, nato il 6 ottobre 1920 a, ivi domiciliato via San Francesco 32, che opportunamente interrogato ha deposto quanto segue: A.D.R. - "Facevo parte del turno degli scaricatori della stiva n.4 in servizio dalle ore 0600 alle ore 1400 di oggi. Anche ieri ho lavorato con lo stesso turno e nella stessa stiva. In stiva a lavorare eravamo in sei e diversi stavano sdraiati tra cui io, Ghislandi Nila ed altri due lavoravano a dorso nudo. Verso le ore 0745 essendo state completate il carro ferroviario io, Ghislandi Nila e Tagliaferri Rizzieri eravamo rimasti nella stiva a fare colazione mentre gli altri erano andati in coperta, anzi uno era andato a prendere della acqua. Eravamo stati avvertiti dal Capo squadra di non fumare. Né io né gli altri abbiamo mai fumato, né oggi né ieri. Verso le ore 0820 mentre stavo mangiando, come ho detto innanzi, ho visto improvvisamente un fiammata alta circa un 30 cm. sprigionarsi tra i sacchi delle solfe in corrispondenza del centro della stiva. Subito dopo nell'avviarmi verso la scaletta per venire in coperta, ho notato altre due fiammate. Prima di vedere le fiamme non ho avvertito alcun odore di solfe in combustione. Circa 20 minuti dopo dal segnale di incendio che abbiamo dato, a mezzo di manichette hanno cominciato a gettare dell'acqua sulle solfe incendiate. Appena ho avvertito il personale di coperta del pirescafo il capitano della nave mi diede una manichetta dicendomi di dirigere l'acqua sull'incendio. Mi ero accinto a discendere nella stiva ma a causa dei vapori di solfe non sono potuto andare. Solo ieri ho avvertito, di tanto in tanto, dei piccoli bruciori alle spalle determinati da goccioline di vapore di acqua che uscendo dal fumaiolo della gru a vapore in banchina, cadevano in direzione della stiva. Non ho notato faville di fuoco cadere mi addosso o nella stiva. Circa l'incendio verificatosi ieri ne ho sentito parlare mai io non l'ho visto perché ero in stiva. Tale incendio si è verificato sulla banchina all'altezza della stiva n.3. Non so' nulla circa le cause di tale incendio. Non ho altro da aggiungere".

Letto, confermato e sottoscritto.

Borgianni Fario

Tagliaferri Rizzieri

6860

Viene quindi introdotta CHIARDI Nila di Domenico e di Nella Fardini, nato a Piombino nel giugno del 1929, ivi domiciliato via San Francesco n. 5, il quale opportunamente interrogato ha risposto quanto segue:

A D.R. - "Facevo parte del turno degli scaricatori in servizio dalle ore 6 alle ore 14 alla stiva n. 4. Solo oggi ho lavorato alla discarica. In stiva a lavorare eravamo in sei di cui conoscevo Bergianini. In diversi lavoravamo scalzi ed a dorso nudo. Verso le otto facevamo colazione stando in stiva e precisamente vi eravamo io, Bergianini, Paris e un altro. Improvvisamente ho notato una fiammata alta circa 40 cm. sprigionarsi dai sacchi di selite e poi ho visto altre fiammate. Siamo venuti subito in coperta ad avvertire dello incendio. Mi hanno dato una manichetta per andare nella stiva per spegnere l'incendio. Io non sono andato perché i vapori di selite non permettevano di scendere nella stiva. Nelle due ore precedenti all'incendio, mentre sono stato in stiva, non ho avvertito alcun bruciore alla parti scoperte del corpo, bruciori dovuti a gocce line di vapore d'acqua e di faville provenienti dal fumaiolo della gru a vapore destinata alla discarica delle zolte della stiva n. 4. Non ho visto fumare nessuno in stiva. Nemmeno io ho fumato. Dopo circa 4 quarto d'ora dall'allarme hanno cominciato a gettare dell'acqua sulle selite in combustione. Non so altro.

Letto, confermato e sottoscritto.

Ghiardi Nila

Viene quindi introdotta il marittimo MAZZOLA Gennaro di Genaro ed Romana Anastasia, nato a Meta di Sorrento il 9/12/1909, via Iunelle piccole n. 1 S. Agnelle (Napoli), inscritto al n°44183 del Compartimento Marittimo di Castellammare di Stabia, imbarcato in qualità di marinaio sul F/fo "Rinnocci", il quale opportunamente interrogato ha risposto quanto appresso:

A D.R. - "Ero di guardia in coperta dalle ore 0800 alle ore 1700 del giorno 11 e incaricato della sorveglianza alle stive n. 3 e n. 4. Di sorveglianza alle stive n. 1 e 2 vi era il marinaio MICOIO Gaetano. Dal Comandante avevamo ricevuto la consegna di controllare attentamente che nessuna fumasse. Quando si è verificato l'incendio mi trovavo in coperta all'altezza della stiva n. 3. Nella stiva n. 4 si trovavano 3 scaricatori che non lavoravano perché fuma aspettavano che venisse portata via il carro ferroviario e già carico. Appena ho saputo dell'incendio ho avvertito il Comandante ed il 1° Ufficiale. Sono ritornato sul posto ad azionare le manichette per dirigere l'acqua sull'incendio. Per primo sono sceso io nella stiva n. 4 con la manichetta ed ho buttato dell'acqua

- 4 -

a causa però dei vapori di zolfo mi sono sentite male e sono venute in coperta. Quando sono scese nella stiva non vi erano più gli scaricatori che erano scoppiati in coperta. Sono trascorsi circa 10 minuti dal momento segnale di allarme al momento in cui si cominciava a gettare acqua sulle zolfe. Dopo di me, non essendo possibile scendere nella stiva, il marinaio MIGGI dalla coperta ha continuato a buttare acqua. Il Capitano ha subito dopo portato le maschere e così abbiamo continuato l'opera di spegnimento. Contemporaneamente dalla cisterna americana che si trovava affiancata sul lato sinistro ci sono state date tre manichette e con esse si è cominciato a pompare acqua nella stiva. Dopo sono sopraggiunti i pompieri italiani e dopo ancora i pompieri americani. Anche gli altri giorni sono state di servizio di sorveglianza alla discarica delle zolfe. Non ho mai notato che gli scaricatori fumassero nelle stive ed in coperta. La discarica dalla stiva n. 4 avveniva a mezzo della gru a vapore piazzata sulla banchina, in quanto pure essendo il verrigello n. 4 in efficienza, il picco era corto e non avrebbe permesso che l'imbracatura cadesse sul piancone in prossimità del carro ferroviario. Non so nulla in merito a faville di fuoco che dal funaiolo della gru a vapore venissero verso la stiva. Non so nulla circa l'incendio verificatosi sulla banchina. Dopo spento l'incendio è stata iniziata il prosciugamento delle stive n. 3 e 4 e dopo mezzogiorno è stata ripresa il lavoro di discarica delle zolfe dalle stive 3 e 4. Non so nulla in merito a persone che abbiano potuto provocare l'incendio. Non ho altro da aggiungere".

Letto, confermato e sottoscritto.

Mazzola Gennaro

IL CAPITANO DI PORTO

Viene quindi introdotta il marittimo MIGGIO Gaetano fu Francesco e fu Genovese Margherita, nato a Mata di Sorrento il 9 marzo 1909, ivi domiciliato in via Cristoforo Colombo n. 112, imbarcato in qualità di marinaio sul s/s "Rinnocio" /matricola 44055 di Castellammare di Stabia, il quale opportunamente interrogato ha deposto quanto segue:

A D.R. - "Al momento dell'incendio io mi trovavo nella sala di poppa ed il marinaio MAZZOLA Gennaro è venuto ad avvertirmi. Alla sorveglianza della stiva n. 1 e 2 era incaricato il marinaio FERRARO Francesco, mentre io ero incaricato alla sorveglianza ed ai lavori di coperta. Non ho mai visto fumare né nella stiva né in coperta scaricatori portuali ed altre persone. Non so precisare perché la discarica delle zolfe dalla stiva n. 4 avvenisse a mezzo della gru a vapore di terra. Non ho affatto notato durante la discarica che scintille di fuoco provenienti dal funaiolo della gru venissero sulla nave. Confermo per il rimanente quanto ha deposto il marittimo Mazzola Gennaro. Non ho altro da aggiungere".

Letto, confermato e sottoscritto.

Miccio Gaetano

IL CAPITANO DI PORTO

799

Viene quindi introdotto il marittimo LEONE COPPE Viterbo di Antonio e fu Miandrucich Caterina, nato a Pola il 11.12.1910 e domiciliato a Pola, via Altura 50, iscritto al n. 5194 delle matricole di Pola, imbarcato in qualità di 1° Ufficiale sul P/fo "Rinucci", il quale opportunamente interrogato ha deposto quanto segue: A D.R. - "Di sorveglianza alla stiva n. 3 e 4 vi era il Marinaio MAZZOLA mentre alla stive n. 1 e 2 vi erano il marinaio ERRARO ~~XXXXXXXX~~ Francesco ed il messo Floridia Antonio. Le manichette di incendio si trovavano innestate. Appena è avvenuto l'incendio, circa le ore 0825, come stato avvertito dal marinaio MAZZOLA. Dopo qualche minuto avendo dato ordine in macchina di azionare la pompa d'incendio, si è cominciato ad avere l'acqua al boccalino. Il marinaio Mazzella è sceso sulla stiva, il marinaio Miccio aveva già filato nella stiva la manichetta, non potendo però il Mazzola resistere, è venuto in coperta, ~~ma lì da dove~~ il Miccio ha continuato a gettare acqua sulle selve. Quando si è sviluppato l'incendio, mi sono affacciato nella stiva ed ho visto diversi focolai in vari punti della stiva con fiamme basse e che si propagavano rapidamente. Il Comandante essendo stato avvertito subito si trovava assieme a me in coperta a dirigere lo spegnimento. Sono state portate le maschere antigas e con l'aiuto di esse è stata continuata l'opera di spegnimento. Dopo circa 5 minuti dall'incendio dalla cisterna americana affiancata ci sono state date tre manichette con le quali si è continuato a gettare acqua nella stiva. Nonostante il verricello delle stive n. 4 sia in efficienza, ~~XXXXXXXX~~ ed il bigo pure in efficienza, non so precisare perché gli scaricatori impiegassero la gru a vapore di terra. La gru a vapore portava l'imbragata sul carro ferroviario scoperta situata sul secondo binario verso l'interno della banchina. All'altezza delle stive n. 1 - 2 e 3 vi erano dei pancori in legno all'altezza dei carri ferroviari e l'imbragata con i picchi di bordo veniva deposta sui pancori. Verso le ore 835 sono arrivati i pompieri italiani locali e verso le 0900 sono arrivati i pompieri americani. Verso le 1045 l'incendio era completamente spento. Verso le ore 12 è stato ultimato il prosciugamento dell'acqua dalle stive n. 3 e 4 ed alle 14 è stata ripresa la discarica dalla stiva n. 4, mentre stamane 12 corrente è stato ripreso lo sbarco delle selve dalla stiva n. 3. Il personale di sorveglianza è e tutto l'equipaggio aveva la consegna di non fumare e di controllare che nessuno fumasse. Io non ho visto nessuno scaricatore, né persona dell'equipaggio fumare. Non ho mai sentito accennare che faville di carbone della gru venissero sulla nave, in ogni caso però dato il vento di maestrale e la posizione della gru, quasi all'altezza della poppa, qualche eventuale scintilla eventuale scintilla sarebbe stata portata fuori della nave. Non so nulla precisare in merito al piccolo incendio verificatosi il giorno 10 sulla banchina. Non ho altro da aggiungere.

Letto, confermato e sottoscritto

[Signature]

[Signature]

- 5 -

Viene quindi introdotto il marittimo MOZZINO Francesco fu Agostino e fu Bruno Teresa, nato a Leano il 25.9.1889, ivi domiciliato in via Garibaldi n. 20, iscritto alla matricola del Compartimento Marittimo di Savona n. 6138, padrone al comando del s/m "Rinuoci" il quale opportunamente interrogato in merito all'incendio ha depresso quanto segue:

A.D.R. - "Confermo quanto rapportato e trascritto nell'estratto del Giornale nautico a pag. 75. Aggiunge: La nave è requisita dal Ministero della Marina - armatrice S.A. Trasporti Marittimi e affini Genova. La nave è al servizio del M.E.D.B.O. ed è gestita dal Cogeno Napoli. Confermo che il marinaio MAZZOLA Genovese era di sorveglianza alla discarica alle stive n. 3 e n. 4 e che il marinaio FERRARO Francesco ed il mozzo Floridia Antonio erano invece di sorveglianza alle scariche alle stive n. 1 e n. 2. Biossime i carri ferroviari da caricare con la selfo della stiva n. 4 si trovavano sul secondo binario verso terra della banchina, con il pice di bordo l'imbragata non poteva arrivare sul carro e pertanto veniva impiegata la gru a vapore sistemata sul primo binario. La discarica dalle stive n. 1 - 2 e 3 avveniva invece con i mezzi di bordo. Non se' nulla in merito alla caduta di eventuali scintille di carbone ascose sulla nave proveniente dal fumaiolo della gru. Data il vento che s'ffiava ieri mattina eventuali scintille sarebbero state portate verso poppavia e fuori della nave. Avevo dato ordini e consegne che nessuno fumasse a bordo. Non ho mai notato che membri dell'equipaggio o scaricatori fumassero nelle stive o in coperta. Circa l'incendio verificatosi il 10 corrente sulla banchina non se' nulla precisare circa le sue cause ascose a terra. I primi focolari di incendio che ho notato nella stiva si trovano tra il tunnel e il fianco destro, dopo si sono propagati altri focolari. Abbiamo a bordo 8 estintori. Non essendo possibile andare in stiva dalla coperta ne è stato impiegato 1. Data gli abbondanti vapori di zolfo sono state distribuite al personale le maschere antigas. Dopo spenti l'incendio è stata iniziata il prosciugamento delle stive n. 3 e n. 4; prima delle 1400 erano già prosciugate. Alla stiva n. 4 hanno iniziato la discarica ieri nel pomeriggio il corrente; stamane alle 0600 hanno proseguito la discarica dalla stiva n. 3. Nessun quantitativo di selfo fuso rimarrà nelle stive. Non posso ancora precisare i danni patiti dalla nave in conseguenza dell'incendio e del parziale allagamento delle stive 3 e 4; ma credo che i danni saranno di lieve entità da non compromettere la navigabilità della nave. Non ho altro da aggiungere."

Letto, confermato e sottoscritto

IL CAPITANO DI PORTO
 (Messa Garino)
 Claus

Mozzino Francesco

Viene quindi introdotta FIDANZA Achille fu Giuseppe e di Marini
 Emilia, nato a Tarquinia il 3.9.1901, domiciliato a Piombino, via
 Cetine 86, il quale opportunamente interrogato, depone quanto segue:
 A S.R. - Sono operato alle dipendenze della società Ilva. Alle
 ore 0600 di ieri mattina sono montato di servizio alla condotta del
 la gru a vapore n. 10 sistemata sul primo binario del pontile Ilva.
 A mezzo di tale gru veniva sbarcato lo scio dalla stiva n. 4.
 L'imbracatura veniva posata su un banco posto sul primo binario ed a
 quella i sacchi venivano caricati sul carro ferroviario posto sul
 binario verso l'interno della banchina. La gru a vapore rimaneva
 all'altezza del centro del boccaporto della stiva n. 4. La calderina
 della gru funziona a tiraggio naturale ed il vapore di scarico della
 macchina a vapore scarica direttamente all'atmosfera con un tubo
 esterno al fumaiolo. Pertanto non essendovi tiraggio forzato non è
 affatto possibile che faville e cenere incandescenti abbiano potuto
 uscire dal fumaiolo. Aveva pulito il conerario alle ore 600 quando
 sono montato di servizio. Tali cenere erano state spente con dell'ac-
 qua. Verso le ore 0750 essendo stato completato il carro ferroviario
 abbiamo cessato il lavoro in attesa di una manovra. Io mi ero allon-
 tanato dalla gru per andare al caso. Circa il piccolo incendio
 verificatosi il giorno 10 sulla banchina l'ho saputo solo ieri e non
 so nulla circa le sue cause. Non ho altro da aggiungere.

Letto, confermato e sottoscritto

Fidanza Achille

[Faint, illegible text and signatures at the bottom of the page]

estratto giornale nautico parte prima del P/fo. "RINUCCI" del comp.
partimento marittimo di Genova, iscritto al N° 2237 di matricola. Capitano
MOZZINO Francesco, a pag. 53 per il giorno II Giugno 1945 si legge:

Quis sis.

Alle ore 0825 il marinaio Mazzola Gennaro di sorveglianza alle stive di
poppa avverte a me ed al I° Ufficiale che nella stiva N° 4 si propaga un
incendio formato da diversi focolai, feci immediatamente mettere in moto
la pompa di bordo puntando le manichette sopra i diversi focolai. La ci-
sterna americana U.S. Arm. Y95 già affiancata al nostro fianco sinistro
ci dà subito tre manichette e pompa a tutta forza sopra l'incendio. Alle
ore 0845 arrivano i pompieri locali i quali stendono subito le loro ma-
nichette e gettano immediatamente l'acqua dove si presunono i vari foc-
lai perché il denso fumo non permette la visibilità. Alle ore 0845 la ci-
sterna affiancata al nostro fianco sinistro nella già ormeggiata a st. na vu.
Alle ore 0900 arrivano i pompieri alleati, i quali, anche loro stendono
le proprie manichette e pompano subito nella stiva liquido e schiuma,
gettandole dove il fumo è più intenso. Alle ore 1045 ^{l'incendio} è completamente do-
mato. Una quantità d'acqua che si è pompata nella stiva N° 4 (dato che la
paratia che divide la stiva N° 3 dalla stiva N° 4 è di legno) passa nella
stiva N° 3 avariando anche lo zolfo stivato nella stiva N° 3. Si presume
che tra le stive N° 3 e N° 4 ci siano tonnellate 80 circa di zolfo avariato.
Il marinaio Mazzola Gennaro afferma che tre operai erano nella stiva N° 4
quando si accorse dell'incendio. Nell'operazione per lo spegnimento del-
l'incendio sono state adoperate N° 5 manichere antigas T35 di dotazione di
questo bordo. Si riserva per i danni che può aver subito la nave.

Il Capitano

Piombino II Giugno 1945

IL CAPITANO DI PORTO

(Gennaro Mazzola)

(MOZZINO Francesco)

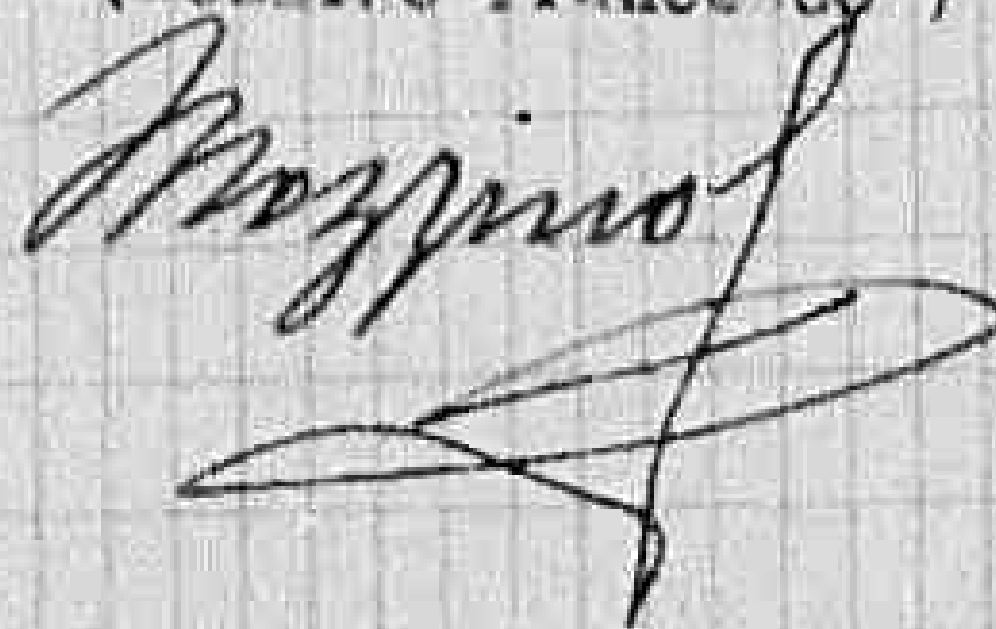
Mozzino

Ruolino d'Equipaggio del P/fo. " RINUCCI "

Data Piombino II/6/945

Compart.

1° Com/te.	ROZZINO	Francesco	fr	Agostino	Matr. N° 6138	Savona
2° 1° Uff.	LIZZUL	Vittorio	di	Antonio	" " 5194	Pola
3° All. Uff.	ROZZINO	Agostino	di	Francesco	" " 12384	Savona
4° Capo	LORENZI	Amedeo	fr	Angelo	" " 8140	Venezia
5° 1° Macch.	NAPPI	Giovanni	di	Matteo	" " 52	Pola
6° Capo	PARATO	Giovanni	fr	Nicola	" " 44749	C/re di Stabia
7° Mard	PICCIO	Gaetano	fr	Francesco	" " 44055	idem
8° "	MAZZOLA	Gennaro	di	Gennaro	" " 44187	idem
9° "	FERRARO	Francesco	fr	Giuseppe	" " 6101	Cagliari
10° "	CUZZOLINO	Giovanni	fr	Carmelo	" " 9246	Siracusa
11° 2° Macch.	FLORIDIA	Antonio	fr	Salvatore	" " 11008	idem
12° 3° Cam.	CALENTANO	Gaetano	fr	Stefano	" " 45572	C/re di Stabia
13° Ingress.	GARDANO	Luigi	di	Salvatore	" " 24705	Nari
14° Puoch.	IRABELLA	Remondo	fr	Giuseppe	" " 13431	Torre del Greco
15° "	SUSINO	Salvatore	fr	Manuele	" " 9472	Siracusa
16° "	BOCOSO	Francesco	fr	Alfio	" " 1667	Catania

Il Comandante
(ROZZINO Francesco)



Il Capitano di Porto



6796

ESTRATTO GIORNALE NAUTICO DEL P/PO "RINUCCI" DEL COM-
PARTIMENTO MARITTIMO DI GENOVA, INSCRITTO AL N° 2287
DI MATRICOLA, CAPITANO MOZZINO FRANCESCO, A PAG. 53
E 54 PER I GIORNI 11 + 12 + 13 GIUGNO 1945 SI LEGGE:
Osservazioni del giorno 11/6/1945

Appena domato l'incendio si pompano le sentine. Alle
ore 1400 si riprende la discarica al n. 4. Alle ore
1530 si termina di pompare l'acqua. Alle ore 12 si
termina la stiva n. 2. Si continua la discarica a 3
2 mani fino alle ore 2400 12/6/45. Continua la discarica
a 2 mani. Alle ore 0600 si aggiunge la terza
(n.3). Alle ore 1230 si termina la stiva n.3. Alle ore
1830 si termina la stiva n. 1. Il 1° Macchinista ~~MAIRIA~~
NAPPI Giovanni scivola e cadendo sbatte coll'anco de-
ietro sulla coperta che gli produce forte dolore.

13/6/1945. Alle ore 0130 si termina la stiva n.4 ul-
tando la discarica. Si verifica la stiva n. 3 e 4 e
non si riscontra nessun danno alla nave a causa del-
l'incendio dell'11/6/1945.

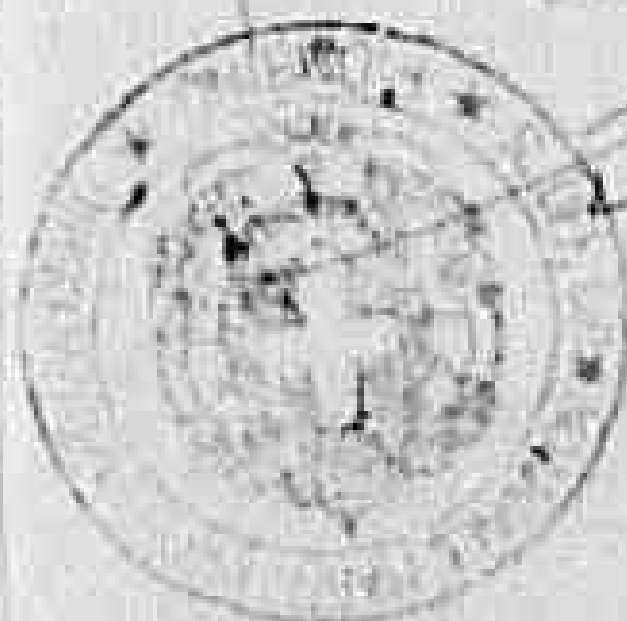
Piombino, 13 giugno 1945

Il Capitano

P/PO Mozzino Francesco

per copia conforme:

IL CAPITANO DI PORTO
(Mazzini Carlo)

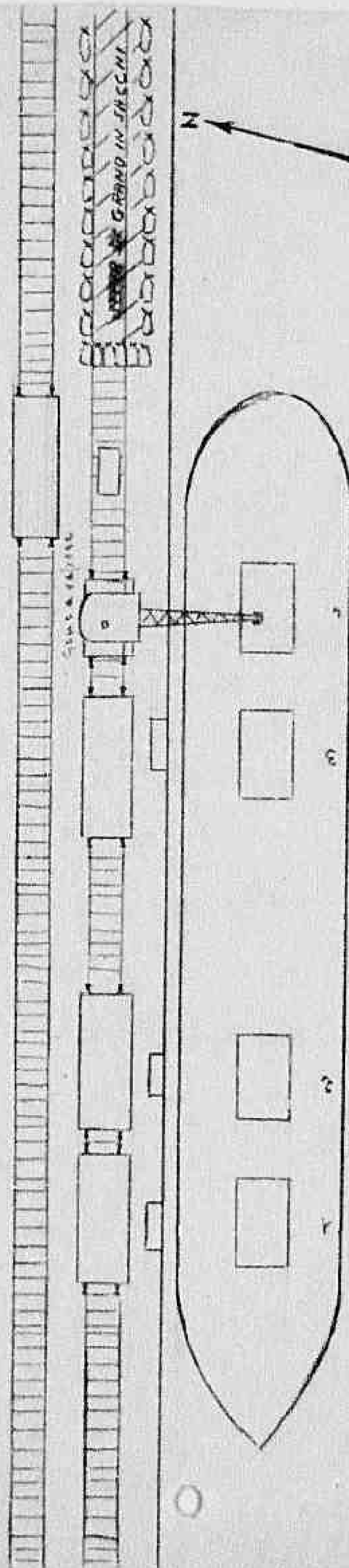


6795

785021

6794

Frontile ILVA



22
VI.45

Handwritten signature and stamp.

ALLIED COMMISSION
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION
PORT & WAREHOUSE DIVISION

Piombino

File : P1/4/76

June 15, 1945

Subject: S/S "Rinucci"

To: H.Q. Allied Commission
Finance Sub-Commission
Attn. Chief Accountant

1. Attached hereto are receiving reports dated June 13, 1945 and June 15, 1945, respectively from the Consorzi Agrari, Piombino, covering 1.290 tons sulphur discharged from the captioned vessel.
2. Also attached is copy of my report dated June 11, 1945 regarding fire which occurred in No 4 Hold on same date.
3. There would appear to be a loss sustained of 10 tons of sulphur.



(Stanley P. France)
Port Liaison Officer A.C.

PIOMBINO

Encl.: As stated above

cc: Mr. H.M. Bazzanella ✓
Chief, Ports & Whse Div.

ALLIED COMMISSION
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

Piombino

June 11, 1945

File: P1/4/63

Subject: Fire aboard S/S "RINUCCI",

To: Mr. R.M. Bazzenella

Chief, Ports & Whse Division

At 0825 hrs, June 11, 1945, Able Seaman Mazzola Gennaro, watchman on duty at Nos 3 and 4 holds of the S/S "Rinuoci", which was laying at the south side of Ilva Pier and to the east of the wrecked ammunition ship, reported to the Chief Officer and Capt. Francesco Mezzino, ship's master, that the bagged sulphur cargo in No 4 hold was on fire. He stated that three laborers were in the hold when the fire occurred.

Attempts were made to extinguish the fire with ship's hose and three hose lines of U.S. Navy Water Tanker Y 95, berthed alongside.

The local civil fire brigade was summoned and arrived at 0835 hrs, and the local fire fighting unit of the U.S. Army arrived shortly thereafter. Foamite and water was played on to the cargo, and the fire was extinguished at 1045 hrs.

A quantity of water flowed through the wood bulkhead into No 3 hold adjoining, and a total of approximately 80 tons bagged sulphur in both holds must be presumed damaged.

The origin of the fire has not been determined.

Damage to the ship, if any, cannot be determined at this time. However it is the writer's opinion that the two holds should be pumped out and the damaged sulphur removed not later than 2400 hrs, June 12th.

(Stanley P. France)
Port Liaison Officer A.C.
PIOMBINO

Copy to: Col M.F. Sieff
Chief, Movements Div.

6792

ALLIED COMMISSION
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

Piombino

June 11, 1945

File: Pi/4/63

Subject : Fire aboard S/S "RINUCCI,"

To : Mr. R.M. Bazzanella

Chief, Ports & Whse Division

At 0825 hrs, June 11, 1945, Able Seaman Mazzola Gennaro, watchman on duty at Nos 3 and 4 holds of the S/S "Rinucci," which was laying at the south side of Ilva Pier and to the east of the wrecked ammunition ship, reported to the Chief Officer and Capt. Francesco Mozzino, ship's master, that the bagged sulphur cargo in No 4 hold was on fire. He stated that three laborers were in the hold when the fire occurred.

Attempts were made to extinguish the fire with ship's hose and three hose lines of U.S. Navy Water Tanker Y 95, berthed alongside.

The local civil fire brigade was summoned and arrived at 0835 hrs, and the local fire fighting unit of the U.S. Army arrived shortly thereafter. Foamite and water was played on to the cargo, and the fire was extinguished at 1045 hrs.

A quantity of water flowed through the wood bulkhead into No 3 hold adjoining, and a total of approximately 80 tons bagged sulphur in both holds must be presumed damaged.

The origin of the fire has not been determined. Damage to the ship, if any, cannot be determined at this time. However it is the writer's opinion that the two holds should be pumped out and the damaged sulphur removed not later than 2400 hrs, June 12th.

Stanley P. France

(Stanley P. France)

Port Liaison Officer A.C.

Piombino

Copy to: Col M.F. Sieff

Chief, Movements Div.

ALLIED COMMISSION
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

Piombino file

Piombino

June 11, 1945

File: Pi/4/63

Subject: Fire aboard S/S "RINUCCI"

To: Mr. R.M. Bazzanella

Chief, Ports & Whse Division

At 0825 hrs, June 11, 1945, Able Seaman Mazzola Gennaro, watchman on duty at Nos 3 and 4 holds of the S/S "Rinucci", which was laying at the south side of Ilva Pier and to the east of the wrecked ammunition ship, reported to the Chief Officer and Capt. Francesco Mozzino, ship's master, that the bagged sulphur cargo in No 4 hold was on fire. He stated that three laborers were in the hold when the fire occurred.

Attempts were made to extinguish the fire with ship's hose and three hose lines of U.S. Navy Water Tanker Y 95, berthed alongside.

The local civil fire brigade was summoned and arrived at 0835 hrs, and the local fire fighting unit of the U.S. Army arrived shortly thereafter. Foamite and water was played on to the cargo, and the fire was extinguished at 1045 hrs.

A quantity of water flowed through the wood bulkhead into No 3 hold adjoining, and a total of approximately 80 tons bagged sulphur in both holds must be presumed damaged.

The origin of the fire has not been determined.

Damage to the ship, if any, cannot be determined at this time. However it is the writer's opinion that the two holds should be pumped out and the damaged sulphur removed not later than 2400 hrs, June 12th.

(Stanley P. France)
Port Liaison Officer A.C.
PIOMBINO

Copy to: Col M.P. Sieff
Chief, Movements Div.

6.00

ALLIED COMMISSION
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

Piombino

June 13, 1945

File : Pi/4/77

Subject : Fatal Accident aboard S/S "Matthew Brady,"

To: Mr. R.M. Bazzanella
Chief, Ports & Whse Div.

1. At 2200 hrs June 12, 1945, Edo Micchi, Italian civilian, residing Poggetto 77, Piombino, employed by the stevedore firm of Pieri e C., Piombino, while removing hatch covers over No 2 Hold, fell into the hold and sustained injuries resulting in death at 1800 hrs, June 13th.

2. The local agent of W.S.A., under whose jurisdiction the vessel is operating, was immediately notified to take such action as is necessary on their part.

Stanley P. France

(Stanley P. France)
Port Liaison Officer A.C.
PIOMBINO

cc: Col M.F. Sieff
Chief, Movements.

6789

11 June 1945

SUBJECT: Telephone Report from France at Piombino

TO : Ports & Warehouse Files

1. While discharging at Piombino, the SS "RINUCCI", loaded with sulphur, caught fire at 8:30 a.m. June 11 on the #4 hold. Fire was put out at 10:30 a.m. However, as a result of it, #3 and #4 holds were flooded giving the steamer a 15 degree list.

2. France reported that cargo (grain, and salt) which was back piled is being loaded into cars first in order to eliminate any possible damage to it.

AmB

R. M. BAZZANELLA, Chief
Ports & Warehouse Division

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB COMMISSIONTel. 290
Ref. AC/17/14/Tn6RMB/nvm
26 May 1945SUBJECT: Report on Piombino Trip
TO : Movements Division
(Att. Col. M. J. Sieff)

1. For your information and file, we attach hereto copy of report on Piombino Trip, made by Captain F. H. Smith of this division.

R. M. Bazzanella
R. M. BAZZANELLA, Chief
Ports & Warehouse Division

Attachment as stated above.

Mr Bazzanella.

1. Noted. Will you please pursue, in conjunction with Mov. Div. (Shipping), this question of handing over to the Italians. Presumably Mr France is doing that.
2. There is no intention of posting Mr France to Toscana Region, which will, in any case, be closing down shortly (probably June 15th)

M. J. Thomas
30 May 45.

C. 57

785021

Col Sieff

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB COMMISSION

Tel. 290
Ref. AC/17/14/Tn6

FHS/mvm
26 May 1945

SUBJECT: Report on Piombino

TO : R. M. Bazzanella, Chief
Ports & Warehouse Division

1. In accordance with orders, I proceeded to Piombino to hand over the Port Liaison duties to a suitable Italian official, as Lieutenant Webb would be receiving orders to proceed elsewhere; also to make a report on Portiglione and Vada.

2. On arrival at Piombino I found Lt. Webb and explained the position. As he evidently expected to be remaining there for some time, he had not made arrangements to hand over.

3. The SS "FORT ENTERPRISE" arrived the same day with 8,800 tons of bagged wheat and the "PELAGOSE" was expected with 770 tons of salt. Lt. Webb made arrangements for disposal of the cargoes.

4. I proceeded to find a suitable official to take over. The Capitano del Porto is on leave and will not return for ten days or two weeks, and it appeared useless to hand over to his deputy who would be there for such a short time. After enquiries and observation, I decided that the Italian Naval Officer in Charge was the best man. He is Lieutenant Zanelli, a very capable officer and in my opinion thoroughly conversant with the type of work required. He has an office and staff, and has both a military and civil telephone. His telephone numbers are:

Military: VICTORY 18 Civil: PIOMBINO 2115

5. Lt. Webb received orders per phone to proceed to Piedmonte and expected to leave after settling up some necessary details. Lt. Zanelli has all the information regarding the vessels discharging and was ready to take over.

6. On May 22, Lt. Col. Giles, Region 8, Regional Transportation Officers, arrived at Piombino to speak about the question of handing over to the Italians. He insists that as long as Region 8 remains under AMG, an AMG officer should be retained at Piombino, who must be posted to Region 8.

7. Col. Giles approved of Lt. Zanelli provided he can get the Prefect to agree that he is a suitable man to take over the Port eventually. Meantime Col. Giles asks that an AMG officer remain.

8. Reports on Vada and Portiglione will follow.

(signed) 6.06
F. H. SMITH, Captain R.E.
Ports & Warehouse Division

Copy: Col. Sieff

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB COMMISSION

Tel. 290
Ref. AC/17/14/TN6

RMB/mvm
28 May 1945

SUBJECT: Report on Piombino Trip
TO : Movements Division
(Att. Col. M. J. Sieff)

1. For your information and file, we attach hereto copy of report on Piombino Trip, made by Captain F. H. Smith of this division.

R. M. BAZZANELLA, Chief
Ports & Warehouse Division

Attachment as stated above.

6705

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
TRANSPORTATION SUB COMMISSION
APO 394

Ref. AC/12/14/Tu6

May 25th 1945

SUBJECT PIOMBINO

To Chief of Ports and
Warehouse Division

In accordance with orders, I proceeded to Piombino to hand over the Port Liaison duties to a suitable Italian official, as Lieutenant Webb would be receiving orders to proceed elsewhere; also to make a report on Portiglione and Vada.

On arrival at Piombino I found Lt. Webb and explained the position. As he evidently expected to be remaining there for some time, he had not made arrangements to hand over. The S.S. FORT ENTERPRISE arrived the same day with 8800 tons of bagged Wheat and the PELAGOSA was expected with 770 tons of Salt. Lt. Webb made arrangements for disposal of the cargoes.

I proceeded to find a suitable official to take over. The Capitano del Porto is on leave and will not return for ten days or two weeks, and it appeared useless to hand over to his deputy who would be there for such a short time. After enquiries and observation, I decided that the Italian Naval Officer in Charge was the best man. He is Lieutenant ZANELLI, a very capable officer and in my opinion thoroughly conversant with the type of work required. He has an office and staff, and has both a military and civil telephone. His telephone Numbers are:

Military: VICTORY 18

Civil: PIOMBINO 2115

Lieutenant Webb received orders per phone to proceed to Fiedmonte and expected to leave after settling up some necessary details. Lieutenant ZANELLI has all the information regarding the vessels discharging and was ready to take over.

On May 22nd Lt-Col Giles, Region 8, Regional Transportation Officer, arrived at Piombino to speak about the question of handing over to the Italians. He insists that as long as Region 8 remains under AMG an AMG officer should be retained at Piombino, who must be posted to Region 8.

Col. Giles approved of Lieut ZANELLI provided

wants to hand over. The S.S. FORNIA arrived
the same day with 8800 tons of bagged Wheat and the
PELAGOS was expected with 770 tons of Salt. Lt. Webb
made arrangements for disposal of the cargoes.

I proceeded to find a suitable official
to take over. The Capitano del Porto is on leave and
will not return for ten days or two weeks, and it appeared
useless to hand over to his deputy who would be there for
such a short time. After enquiries and observation,
I decided that the Italian Naval Officer in Charge was
the best man. He is Lieutenant ZANELLI, a very capable
officer and in my opinion thoroughly conversant with the
type of work required. He has an office and staff, and
has both a military and civil telephone. His telephone
Numbers are:

Military: VICTORY 18

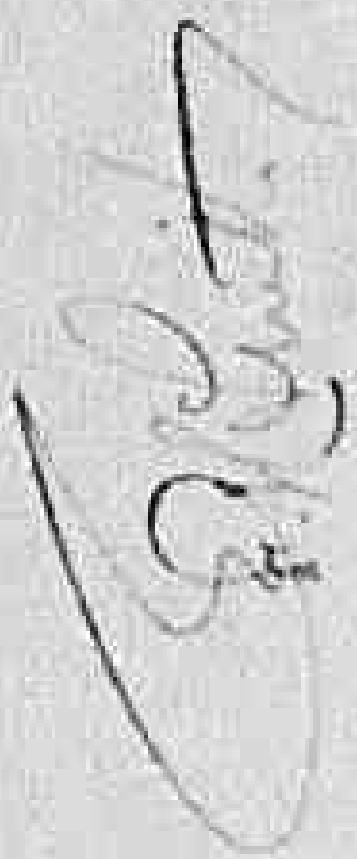
Civil: PIOMBINO 2115

Lieutenant Webb received orders per phone
to proceed to Piedmonte and expected to leave after
settling up some necessary details. Lieutenant ZANELLI
has all the information regarding the vessels discharging
and was ready to take over.

On May 22nd Lt-Col Giles, Region 8, Regional
Transportation Officer, arrived at Piombino to speak about
the question of handing over to the Italians. He insists
that as long as Region 8 remains under AMG an AMG officer
should be retained at Piombino, who must be posted to Region
8.

Col. Giles approved of Lieut ZANELLI provided
he can get the Prefect to agree that he is a suitable man
to take over the Port eventually. Meantime Col. Giles asks
that an AMG officer remain.

Reports on Vada and Portigliore will follow.


F.H. SMITH

Captain R.E.

785021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB COMMISSION

Tel. 290
Ref. AC/24/14/Tn6

RMB/mvm
26 May 1945

cross ref: AC/17-Prorhine

SUBJECT: Survey Reports on Pisobino, Portiglione and Vada

TO : Movements Division
(Att. Col. M. J. Sieff)

1. For your information and file, we attach hereto copies of survey reports on the above mentioned ports made by Capt. Smith of this Division.

R. M. BAZZANELLA, Chief
Ports & Warehouse Division

Attachments as stated above.

6783

PIOMBINO

May 22nd 1945

PIOMBINO is the nearest Mainland port to the Isle of ELBA.
The Port has suffered considerable war damage.

BERTHS

The ILVA pier provides one Liberty ship berth, one coaster berth and a Schooner berth.
There is also a partly submerged steamer which is in the course of being decked over, alongside which a large steamer could berth but would not be able to deliver direct to rail. The above berths are:

a. For ships drawing 24'6" at North sea end of pier. This would originally take ships of 28ft draft and could be dredged again to do this. Ships drawing more than 24'6" must first be lightened by barges before they can proceed to this berth.

b. Coaster berth at South shore end of pier will take Coasters up to 18ft draft.

c. Small coaster or schooner berth at North shore end of pier.

All the above berths are rail served, the rails running alongside. There are no C RANES on the pier.

d. No 6 Berth at North end of the Harbour, away from the pier, accommodates one Coaster. Draft up to 18ft.

FISHING BOATS HARBOUR A small harbour for fishing craft exists at the North end of the Port.
There is also a quay between this harbour and the Ilva Pier where Motor Schooners can moor.

BARGES The 350 Steam Barges "CICCELINA" and "ILVA 5" are now in use at Piombino.

The 350 ton Steam Barges "ATTILIO" and "ALPINO" are at Port Ferrario, Elba, having undergone repairs and are stated to be almost ready for use. It was previously arranged that these should be requisitioned for Vada by Sea Transport (Lt C Commander Hunt, Leghorn). It is stated that the three Barges "BERSEGLIERI", "ALBERTO", and "VOLTURO" have been salvaged but are not ready for use.
The Barges "ILVA 4" and "VITTORIO" are still to be salvaged.

could be dredged again to do this. Ships drawing more than 24'6" must first be lightened by barges before they can proceed to this berth.

b. Coaster berth at South shore end of pier will take Coasters up to 18ft draft.

c. Small coaster or schooner berth at North shore end of pier.

All the above berths are rail served, the rails running alongside. There are no C RANES on the pier.

d. No 6 Berth at North end of the Harbour, away from the pier, accommodates one Coaster. Draft up to 18ft.

FISHING BOATS HARBOUR A small harbour for fishing craft exists at the North end of the Port. There is also a quay between this harbour and the Ilva Pier where Motor Schooners can moor.

BARGES The 350 Steam Barges "CICCELINA" and "ILVA 5" are now in use at Piombino.

The 350 ton Steam Barges "ATTILIO" and "ALPINO" are at Port Ferrajo, Elba, having undergone repairs and are stated to be almost ready for use. It was previously arranged that these should be requisitioned for Veda by Sea Transport (Lt C Commander Hunt, Laghorn). It is stated that the three Barges "BERSEGLIERI", "ALBERTO", and "VOLTURO" have been salvaged but are not ready for use.

The Barges "ILVA 4" and "VITTORIO" are still to be salvaged.

 6.82

F.H. SMITH

Captain R.E.

785021

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION

JUN/30

ATO 354

Transportation Sub-Commission

Our Ref :- AC 528/4/Tx.3.

3 May 1945.

SUBJECT :- Report of Tour of Piombino - Leghorn area 26-29 April 1945.

TO :- See Distribution

1.

Portigliani (Pyrites)

- (a) Ascertained that works were ready to commence loading.
- (b) 14000 tons Pyrites backpiled at Quay.
- (c) Estimated rate of loading 150 tons per hour.
- (d) Ships up to 2000 tons capacity with 16' draft can berth at Quay.
- (e) Ships with draft of 22' can be loaded by lighter at 200 yards out.

(Info Mov Shipping)
Ports & Warehouse Div)

- (f) Works manager stated that firm had their own tug and lighters under repair at Orbetello.
- (g) One lighter moored off shore at Portigliani could also be made serviceable when tug is available to bring it in.

(action Port & Warehouse
Div. Port Branch)

- (h) Owing to very bad roads Lieut Webb will be unable to visit Portigliani in the Lancia car at present allocated to him.

(action Admin Div.)
Info Mov. Shipping

2.

Piombino

- (a) Signals AC. Signals to Piombino are received six days after despatch. Correct routing is via Leghorn, present routing is via Pontecorvo.

extract for
"Warren Envy" ||
File

785021

- (a) Resumed loading.
- (b) 14000 tons Pyrites backpiled at Quay.
- (c) Estimated rate of loading 150 tons per hour.
- (d) Ships up to 1000 tons capacity with 16' draft can berth at Quay.
- (e) Ships with draft of 22' can be loaded by lighter at 200 yards out.

(Info Nov Shipping)
Ports & Warehouse Div)

- (f) Works manager stated that firm had their own tug and lighters under repair at Orbetello.
- (g) One lighter moored off shore at Portigliani could also be made serviceable when tug is available to bring it in.

extract for
"Harden Capt" →
File

(action Port & Warehouse
Div. Port Branch)

- (h) Owing to very bad roads Lieut Webb will be unable to visit Portigliani in the Landie car at present allocated to him.

(action Admin Div.)
Info Nov. Shipping

Piombino

2.

- (a) Signals AC. Signals to Piombino are received six days after despatch. Correct routing is via Leghorn, present routing is via Montecatini.

(action Admin. Div.)

- (b) Barge & three barges are being salvaged at Pion 1-9 these were understood to have been allocated for coal Piombino - Vada and for Pyrites loading at Portigliani. One of these barges has now been requisitioned for the N.Y. by Lt Cmdr Hunt, S.F.O., Leghorn.

(action Warehouse
Div. Port Branch)

cc/26/26

785021

(c) Schooner Arrivals. Lieut Webb requested prior advice of schooner arrivals as all clearances from Piombino are by rail. As a case in point he was advised by COMSTA agent late P.M. 26th April that schooner Rosa R with 20 tons oranges for Florence Area, would arrive A.M. 27th April.

(action Mov. Shipping)
info Mov. Rail

Leghorn

(a) Warehousing. A tour of the warehouses revealed that they are mostly full ~~to~~ capacity. Tour was made at the request of Capt. Hensley, warehouse officer, who is concerned that more stores may arrive than he can warehouse.

(info Ports & Warehouse Div)
Warehouse Branch

(b) Transport

Truck coy attached to Leghorn has been withdrawn. Another has been promised for 1st May. If this does not arrive clearance to warehouses will be seriously affected as five vehicles at present on loan are insufficient for this work.

(info Roads Div.)
Mov. Div. Roads Branch

(c) Shipping Sitrep

Arranged for daily sitrep to be sent in future. Any telephone enquiries re sitrep figures to be made to Cpl. Powell Value 933.

(info Mov. Shipping)
Admin. Div. s/c Branch

(d) Diversions

Contracted G-4 P.B.S. (Lieut. Artzburger) re shipping diversions.

Ascertained that no difficulty is

Leghorn

(a) Warehousing A tour of the warehouses revealed that they are mostly full of capacity. Tour was made at the request of Capt. Ramsey, warehouse officer, who is concerned that more stores may arrive than he can warehouse.

WV (info Ports & Warehouse Div)
Warehouse Branch

(b) Transport

Truck coy attached to Leghorn has been withdrawn. Another has been promised for 1st May. If this does not arrive clearance to warehouses will be seriously affected as five vehicles at present on loan are insufficient for this work.

(info Roads Div.)
Lov. Div. Roads Branch

(c) Shipping Sitrep

Arranged for daily sitrep to be sent in future. Any telephone enquiries re sitrep figures to be made to Cpl. Powell Value 533.

(info Mov. Shipping)
Admin. Div. a/c Branch

(d) Diversions

Contacted C-4 P.O.S. (Lieut. Artzburger) re shipping diversions.

Ascertained that no difficulty is anticipated in berthing AC ships in P.O.S. area as requested : " " Division Meeting to hold 10 days after JHQ meeting.

(info Mov. Shipping)

(e) Roads

Latest information at "Q" Movements (Roads)

785021

reference Highway one to Genoa is that it is passable only to vehicles of Jeep size. No further information as to when road would be open to other traffic was available.

(info. Mov. Roads Branch)

Vicraggio

(a) Lighters. I investigated report from Piombino that lighters 'Antonietta', 150 Tons and 'Alice', 250 tons were lying in good condition at this port. I made numerous enquiries without success, but it was suggested that they had been sunk. One small lighter in good condition is moored to detached mole.

(b) Port. Work of port reconstruction is in progress and Dock Gates are being repaired though work is far from completion.

(c) Schooners. Numerous wooden schooners are in construction in the ship yards. Several damaged schooners are also being salvaged and repaired.

(info. Mov. Shipping
Ports & Warehouse Div.)

Grosseto

At rail branch request I investigated the question of documentation of lighters by rail. Lignite is being loaded on both Military and Civil account. There has been some confusion with documentation but this has now been rectified and correct Military and Civil documents are used.

(info Rail Branch)

J. H. Hazleton

J. H. HAZLETON LIEUT R.E.

One small lighter in good condition is moored to detached mole.

(b) Port. Work of port reconstruction is in progress and Dock Gates are being repaired though work is far from completion.

(c) Schooners. Numerous wooden schooners are in construction in the ship yards. Several damaged schooners are also being salvaged and repaired.

(info Gov. Shipping
Ports & Warehouse Div.)

5.

Grosseto

At Rail Branch request I investigated the question of documentation of lignite by rail. Lignite is being loaded on both Military and Civil account. There has been some confusion with documentation but this has now been rectified and correct Military and Civil documents are used.

(info Rail Branch)

J. H. Hazen
J. H. HAZEN LIEUT R.E.

DIS. DIVISION

- Deputy Director
- Chief Movements Division
- Accounts & Statistics Branch
- Planning Staff
- Movements Division Rail
- " " Shipping
- Ports & Warehouse Division
- Regional Transportation Officer
- Toscana Region
- Lieut A.N.F. Webb Transportation Officer Piombino.

0819

HEADQUARTERS
LIVORNO PROVINCE
ALLIED MILITARY GOVERNMENT

File:

Subject: PIOMBINO

To: TR. S.C. NOV. DIV. (2)

R.Q. A.C.

13 April 45

The V.M. points urgently need attention in order to promote the successful operation of Piombino Port.

1. DREDGER

On 16 April S.C. Leslie 8th - brought 20 ft 6 ins FWD, 24 ft 7 ins aft was aground during berthing at Pontile Ilve north side. Her stern was approx 440 FT from end of Pontile when this accident occurred.

S.C. Brenstrom touched bottom while berthing on No 6 berth, although her draught was only 12 ft 10 ins FWD and 16 ft 5 ins AFT. It is not known whether this was due to an obstruction or not. A.N.A. salvage Pontoon is to be asked to investigate.

It is desired to dredge both these berths immediately. Capt. Warley reported that a dredger was expected here sometime AGO. But it has not put in an appearance.

2. WIRE

Sufficient wire is needed immediately to erect a 6 ft barrier approx 3/4 mile in length.

At present there are some hundreds of tons of oranges on berth 6 they are being guarded by four frightened Italian policemen and are being stolen in large quantities.

Capt. Warley states the correct procedure to obtain wire is for R.O.S.C. to apply through Italian Ministry of Marine, this has been done. Can further pressure for immediate delivery be applied through AC channels.

3. ELECTRIC LAMPS

Ilve are erecting temporary standards on berth 6 for night work but cannot provide 500 Watt lamps. They have only 6 lamps for the 32 ft wing on Pontile Ilve.

4. CEMENT

Capt. Warley reported 3 tons of cement ordered for repair of slips was on its way A fortnight ago. This is urgently needed to enable barges to be repaired.

5. TARPAULINS

20/7/45

**HEADQUARTERS
LIVORNO PROVINCE
ALLIED MILITARY GOVERNMENT**

File:

Subject:

To:

- 2 -

6 Mr 17 x 40 tarpaulins have been loaned by PPS Quarter Master at Leghorn for 30 Days. On application by AC these may be retained on a permanent basis if this be done please. Still more tarpaulins are required. At the present moment several hundred tons of barley are backpiled on the quay without cover not to mention 700 tons of citrus.

6. COMMUNICATION

There is no telephonic communication between the town and the Port. This is essential for smooth operations and will remain so even when it is possible to establish an office in the Port. Any communications S.E. be advised on this matter.

7. PERSONNEL

There is no Allied Personnel from dockyards or railway operating Company on the Port. I do not feel the numerous Italians who appear to be ISR employees are reliable. No extra Italian Police have been allotted to Port since the Port opened. The numbers available are entirely inadequate.

8. STEEL CABLE

Capt. Warley States A.F.M.Q. can only supply 10 mm steel cable. (Right handed) say 320 metres of this be supplied for the electric cranes. I've State the cranes will not be able to operate for more than one month unless 320 m. of 20 mm. left handed is also obtained.

A. Webb Lt. R.N.

PORT DIALSON OFFICER
FIORENTINO

Ramsay Leghorn
a truck load

terap canvas
from a m salvage
figure out were needed - write unofficially

Subject : Report on the Port of PIOMBINO

ALLIED FORCE HEADQUARTERS

G-4(Mov & Tn) 5/120/1/GDM

To : Allied Commission
(Transportation Sub-Com. (Movements))
ROME.

24 FEB 45

Tel : FREEDOM 889

1. Please find attached hereto for your information, copies of C in C
Med's letter ref. MED.45/00355/2 dated 20th FEB and No.2 Mediterranean Survey
Unit's letter ref. MSU 1/1/12/45 dated 31 JAN 45.

CS/hj.

34/5

G. Sweet
G. SWEET, Capt.
for Brigadier,
D.Q.M.G. (Mov & Tn).

0.17

0001

Office of the Commander-in-Chief,
Mediterranean Station,
Allied Force Headquarters.
20th February, 1945.

MSD.45/00355/2.
D.987 (Mov & Tr).

REPORT ON PORT OF PIOMBINO.

Reference:- G-4(Mov & Tr) 5/120/1/GDM of 13th December, 1944.
Med.00359/3 of 1st January, 1945.
G-4(Mov & Tr) 5/120/1/GDM of 9th January, 1945.

With further reference to the Commander-in-Chief, Mediterranean communication No. Med.00359/3 of 1st January 1945, a print of the survey of berths at Pontile Ilva, Piombino, is forwarded for information.

The survey shows that on the north side there is a least depth of 23 feet and it is therefore practicable to berth a liberty ship of 27 feet draft.

On the south side a depth of 24 feet laying 35 feet from the centre staging over the wreck, restricts the draft of a liberty ship berthed here, to 23 feet. It is reported, however, that this berth is unsuitable for discharging due to delapidation of the staging over the wreck.

The survey shows that silting is in progress and depths at berths should be verified from time to time.

Subject to the above conditions, shipments in Liberty type vessels on civil account are approved.

CHIEF OF STAFF TO THE
COMMANDER-IN-CHIEF, MEDITERRANEAN.

6776

785021

COPI

From: The Commanding Officer, Mediterranean Survey Unit No. 2., M.L. 1242
at Piombino.

Date: 31st January, 1945

No. MSU 1/1/12/45.

To: Fleet Hydrographic Officer, Mediterranean Station, Naples.
Copies :- Commander in Chief, Mediterranean.
Flag Officer in Charge, Northern Area, Naples.

SUBJECT: Resurvey of Pontile Ilva, Piombino.

In accordance with instructions contained in C in C's signal 221816A January, the resurvey of Pontile Ilva at Piombino has now been completed, and the following report is forwarded, together with accompanying tracing/s.

2. It will be observed that the soundings from the head of Pontile Ilva, for some 400 feet of its length and some 200 offit, on the northern side, are now considerably shallower than those obtained when this part was originally surveyed last June. It is known that there were bomb craters in this area, the bottom being of soft mud it is apparent that these have been filled in by the action of ship's propellers, and by the very considerable swell that now runs into the harbour on account of the breakwater being partially demolished.

3. An area extending some 250 feet from the root of Pontile Ilva, on the northern side, and extending up to 90 feet off it, is foul. The large cranes which were visible have been removed, but the bottom still remains covered with wreckage, which would require removing before two ships could berth on the northern side of Pontile Ilva.

4. The wreck of s.s. "Cabret" is bridged over, but is now unsuitable for discharging from, owing to the fact that little more than the main framework of the bridging remains.

5. Copies of my tracings have been distributed as follows.

F.H.O.
C in C
P.O.N.A.M.

Original
3 Prints, including copy for ALCOM.
2 Prints.

(signed) I. Ashton.

Lieutenant R.N.

6.15

