



I treni armati

Ciro Paoletti - Saggista

Il treno armato era nato durante la Guerra Civile americana e non era necessariamente blindato. Il treno blindato era composto da locomotiva e carri blindati o corazzati, portava un reparto di fucilieri, a volte dotato di mitragliatrici, a volte no, a volte con un cannone a volte no.

Il treno armato invece era un sistema d'arma composto da artiglierie di vario calibro montate su affusti o adattate stabilmente a carri ferroviari, la cui funzione era di sparare sul nemico da lontano. Il treno armato, dunque, poteva anche non essere blindato.

Ulteriore differenza fra i due era che il treno corazzato o blindato era destinato ad operare in territorio conteso o in territorio nemico, quindi a portata delle armi leggere avversarie; il treno armato invece se ne stava sul territorio amico e da là sparava sull'avversario. Di conseguenza il secondo poteva essere distrutto o inabilitato solo dall'artiglieria nemica, al primo invece bastava mettere un ostacolo sui binari in testa e in coda ed era finito.

Ideati nel 1915 per contribuire all'apparentemente impossibile problema posto dalla difesa dell'immensa costa adriatica rispetto alle veloci azioni di bombardamento navale austro-ungarico effettuate all'alba dopo una rapida traversata notturna dell'Adriatico, i treni armati della Regia Marina non ottennero, durante la Grande guerra, dei successi materiali in termini di colpi a segno contro le navi avversarie, ma costrinsero, non di meno, il nemico a interrompere in più di un'occasione i propri attacchi ai primi colpi grazie a un'eccellente organizzazione che permetteva loro di sopraggiungere tempestivamente e di essere pronti al tiro nel giro di pochissimi minuti



La vulnerabilità dei treni blindati era stata manifestata in tutto il mondo da quanto era capitato nel 1900 in Sud Africa a quello che portava una compagnia di fucilieri e Winston Churchill, allora corrispondente di guerra. I Boeri avevano aspettato che passasse, gli avevano messo un'ostruzione sui binari alle spalle e, quando era tornato, l'avevano bloccato facendone deragliare alcuni vagoni. Solo la locomotiva per iniziativa di Churchill era riuscita a salvarsi, portando via i feriti; ma tutti gli altri militari inglesi erano stati catturati.

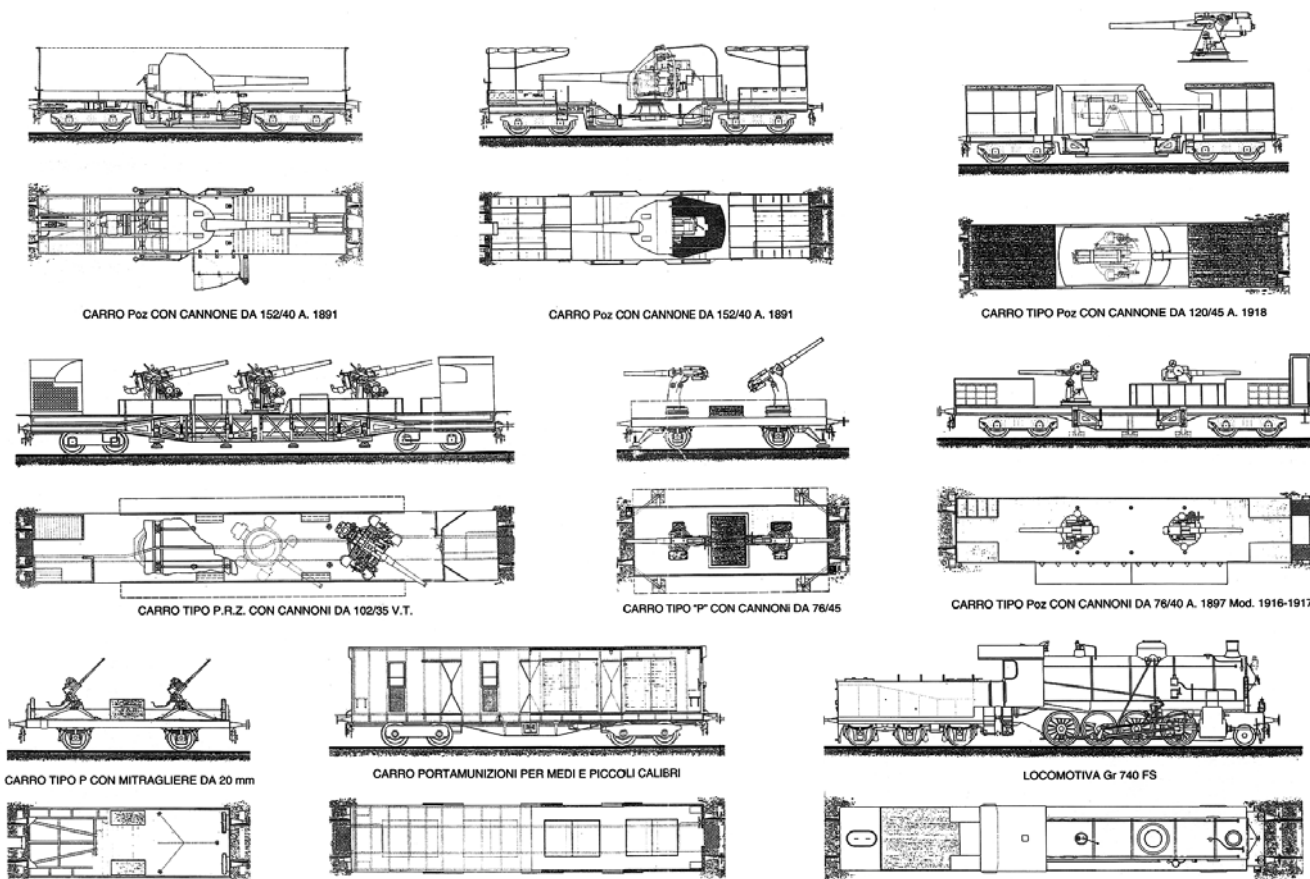
Forti di queste esperienze, i belligeranti della Grande Guerra si dotarono di treni armati, li corazzarono, ma non si azzardarono mai a farli avanzare troppo contro il nemico e li tennero sempre a distanza di sicurezza.

Ciro Paoletti

Classe 1962, laureato in Scienze Politiche, per tre anni ufficiale di fanteria, conta più di 300 tra saggi, recensioni, articoli e comunicazioni a congressi, in Italia e all'estero, inclusi 21 libri, dei quali uno in America e uno in Francia. È Segretario generale della Commissione italiana di storia militare e membro di quattro istituti e società in Italia e di tre all'estero. Ha collaborato con gli Uffici Storici dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica.

I principali elementi dei treni armati della Regia Marina

(g.c. Gruppo di Cultura Navale, Bologna - via "STORIA militare")



Gli Austriaci ne armarono sei, uno dei quali cadde in mano agli Italiani intatto dopo la Strafexpedition del 1916 e gli Italiani ne usarono di due tipi.

Il primo tipo fu il treno armato del Regio Esercito.

Si cominciò a vederne nel 1916, quando la Francia ne cedé alcuni con pezzi da 340 millimetri.

L'esempio fu seguito e, adoperando i dieci cannoni da 381/40 originariamente destinati alla corazzata *Cristoforo Colombo*, si approntarono sette affusti ferroviari speciali a doppio carrello per comporre dei treni armati.

In principio furono impiegati per la difesa costiera dell'alto Adriatico e poi per battere le postazioni nemiche verso Trieste, operando prevalentemente nel settore della 3ª Armata.

Furono salvati con tutto il materiale rotabile al momento di Caporetto e messi a difendere il basso Piave e la laguna di Venezia.

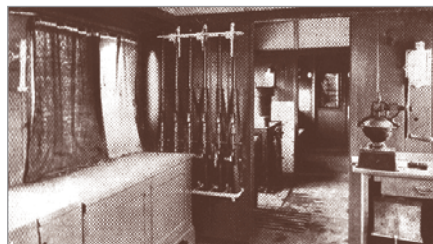
L'altro tipo era il treno armato della Regia Marina, antesignano di quelli più noti che sarebbero stati impiegati sempre dalla Marina durante la Seconda Guerra Mondiale sul fronte occidentale e lungo le coste siciliane e tirreniche.

Allo scoppio della guerra la costa adriatica era apparsa in tutta la sua vulnerabilità quando, all'alba del 24 maggio 1915, sei squadre navali austriache l'avevano bombardata da Rimini a Barletta. Poiché i bombardamenti navali si ripetevano durante l'estate e ci si avvide che le postazioni fisse avrebbero impegnato troppe risorse, in settembre si studiò la possibilità di immettere sulla ferrovia adriatica dei treni armati di tre tipi, con cannoni di calibro compreso fra i 76 e i 152 millimetri, montati su normali carri ferroviari adattati. I veicoli furono approntati nell'Arsenale di Spezia. Ogni treno armato doveva portare una batteria di quattro cannoni da 120 o da 152, più una sezione di due cannoni contraerei da 76, più i necessari carri di servizio. In linea di massima la composizione era: una locomotiva Gruppo R 290 o una locotender Gruppo R 875 in testa, condotte da personale del Genio Ferroviario, un carro comando e direzione del tiro, dotato d'una



scala telescopica di circa nove metri da rizzare sul tetto del carro stesso, un carro pianale Poz per i due pezzi antiaerei da 76/40, un carro serie F – il classico “cavalli 8 uomini 40” – adoperato come santabarbara, altri quattro pianali Poz, ognuno con un cannone da 152/40 o 152/45 e riserverta da 64 colpi, un altro carro F santabarbara e una seconda locomotiva 290 o 875. Se i cannoni erano da 120, la composizione cambiava: ferme restando le locomotive R 290 o R 875 in testa e in coda, dopo il carro comando e direzione del tiro, c'erano due pianali Poz ognuno con due cannoni da 120/40, poi due altri pianali Poz, con due pezzi antiaerei da 76/40 e due mitragliatrici Colt modello 1915 antiaeree e, infine, due carri F santabarbara.

Infine l'unico treno armato del 3° tipo, dopo il carro comando e direzione del tiro, aveva quattro pianali Poz, con due pezzi antiaerei da 76/40 e due mitragliatrici Colt modello 1915 antiaeree, poi un carro FF officina e i due carri serie F santabarbara. I treni armati potevano avere davanti alla locomotiva un pianale su cui era sistemato un carro al di sopra del quale si ergeva una torretta telescopica assai semplice, alta una decina di metri, in cima alla quale una piattaforma ospitava due uomini e un riflettore e che serviva di notte a individuare gli aerei o le navi del nemico. La torretta era costituita da due parallelepipedi a sezione rettangolare, fatti come due sgabelli a quattro gambe.



Ogni parallelepipedo era alto cinque metri, con una traversa di rinforzo – come quella degli sgabelli – all'altezza di due metri e su tutti e quattro i lati, per cui appariva diviso in due parti, una di due metri dalla traversa in giù e una di tre dalla traversa in su. Il parallelepipedo superiore era un po' meno ampio dell'inferiore, nel quale rientrava telescopicamente, e portava in cima la piattaforma, alla quale il personale arrivava salendo per una scaletta a pioli sistemata sulla parte frontale della torretta.

Ogni treno armato era coadiuvato da un appropriato treno logistico, appartenente a tre tipi diversi e trainato da una sola 290 o 875, dunque senza locomotiva in coda.

Il treno logistico del 1° tipo aveva un carro F usato come cucina e cambusa, due carri FF adibiti a deposito ricambi, officina e alloggio del personale, una carrozza Abz cento porte mista di prima e seconda classe modello 1910 per alloggio ufficiali, sottufficiali e ferrovieri, un bagagliaio per l'alloggio dei marinai e due carri F deposito munizioni.



Il treno del 2° tipo aveva un carro F usato come cucina e cambusa, un carro FF adibito a deposito ricambi, officina e alloggio del personale, una carrozza Abz centoposte mista di prima e seconda classe modello 1910 per alloggio ufficiali, sottufficiali e ferrovieri, un bagagliaio



per l'alloggio dei marinai e due carri F deposito munizioni.

Il 3° tipo – di cui esisté un solo treno adibito all'unico treno armato di 3° tipo – era composto da un carro FI usato come cucina e cambusa, un carro FF adibito a deposito ricambi, officina e alloggio del personale, una carrozza Cz centoposte mista di prima e seconda classe per alloggio ufficiali, sottufficiali e ferrovieri, un bagagliaio per l'alloggio dei marinai e due carri F deposito munizioni.

L'insieme operativo di treno armato e treno logistico del 1° tipo richiedeva tre locomotive, 15 tra carrozze e carri, un tenente di vascello, altri quattro ufficiali, 14 sottufficiali e 70 marinai più i ferrovieri necessari.

Per il 2° tipo occorreavano 13 carrozze e carri, cinque ufficiali, dieci sottufficiali e 50 marinai; il terzo tipo, destinato ad azioni contraeree, prendeva tre locomotive,



14 carri e carrozze, cinque ufficiali, 10 sottufficiali e 60 marinai più i necessari ferrovieri. Nel complesso la Regia Marina mise in linea 12 treni armati: sei del 1° tipo, cinque del 2° e uno solo del 3°, impiegando 60 ufficiali, 144 sottufficiali e 730 marinai.



morto di una stazione delle loro zona, detta “sede di stazionamento”. All'alba il treno armato, con priorità su tutti gli altri treni, raggiungeva la “sede di appostamento”, situata più o meno al centro del tratto da proteggere, il che, essendo la velocità massima delle locomotive di poco più di



Esiste però almeno una fotografia di un treno armato operativo che non corrisponde a nessuno dei tre tipi qui menzionati, per cui è probabile che la regola abbia avuto numerosi adattamenti a seconda del periodo, delle necessità e del materiale rotabile disponibile.

Messi amministrativamente alle dipendenze della Direzione del Servizio dei Treni Armati creata ad Ancona alle dipendenze del Comando in Capo del Dipartimento Marittimo dell'Alto Adriatico, in un primo tempo, nell'autunno del 1915, i treni protessero il litorale da Ravenna a Termoli, ognuno coprendo un tratto di 60-80 chilometri; poi si estesero fino a Brindisi, mantenendo i settori di competenza sempre della stessa lunghezza, coll'eccezione del tratto Barletta-Monopoli, che era di 100 chilometri.

In linea di massima il treno armato e il treno logistico passavano la notte sul binario



60 all'ora, gli consentiva di raggiungerne i punti estremi in circa 30 minuti se fossero stati attaccati.

I comandi dei treni avevano la più totale autonomia d'iniziativa ed erano in contatto telefonico o telegrafico coi posti d'avvistamento e i comandi della Marina, così come con tutte le autorità ferroviarie e le stazioni.

Due erano le difficoltà: la maggiore era che a quel tempo l'adriatica era quasi tutta a binario unico, per cui le Ferrovie dello Stato avevano previsto la sospensione immediata del traffico in caso d'attacco per consentire il movimento ai treni armati, l'altra era che l'adriatica è quasi tutta allo scoperto e vicinissima al mare, per cui durante il conflitto furono costruiti fra essa e il mare dei terrapieni, dietro i quali il treno poteva fermarsi, mettere i pezzi in posizione e aprire il fuoco. Il personale era addestrato ad agire così in fretta che, dal momento in cui il treno si fermava, era in grado di calare i martinetti di sostentamento dei carri e iniziare a sparare in un solo minuto.

I danni inflitti al nemico furono piccoli: cinque aerei abbattuti e un tiro sufficiente a interrompere tre azioni di bombardamento navale contro costa e due bombardamenti aerei; ma la presenza dei treni sulla costa agì da deterrente nei confronti delle navi austriache e contribuì notevolmente a ridurre le offese nemiche.

