

Un Marinaio ferroviere

Romolo Giannini, Socio di ANMI Bassano del Grappa

All'inizio della Grande Guerra l'Esercito italiano era suddiviso in tre Forze.

L'Esercito in servizio permanente formato dalle classi di età abile alla chiamata alla leva obbligatoria della durata di 2 anni. All'atto del congedo si entrava a far parte della Milizia mobile formata dai congedati ancora in vigore fisico ma già con vincoli e interessi nella vita privata; poteva contare (sulla carta) su 900 Compagnie di Fanteria, 60 di Artiglieria e 10 del Genio. Durante la guerra del 1915-18 la Milizia mobile arrivò ad avere circa 10 Divisioni, rappresentando così un vero e proprio secondo esercito subito alle spalle della prima linea del fronte. La Milizia territoriale che comprendeva i più anziani e che era prevalentemente adibita alle scorte dei prigionieri di guerra e solo eccezionalmente collaborava alle azioni dell'Esercito (così sarà nel 1916 quando furono proprio i "vecchi" della territoriale a fermare gli Austriaci sul monte Cengio).

In caso di guerra, con la mobilitazione generale, l'Esercito permanente poteva arrivare a 725.000 effettivi, di cui 14.000 ufficiali di carriera, 16.000 fra ausiliari e di complemento, 17.000 graduati, 25.000 carabinieri, 653.000 soldati. Con il richiamo della Milizia mobile si arrivava a un totale di 1.393.000 uomini in grigio verde, con la Milizia territoriale a circa 2.000.000.

Alla Prima Guerra Mondiale parteciparono cittadini di sesso maschile nati tra il 1874 e il 1899, e anche volontari di classi più vecchie o più giovani, in sostanza due generazioni.

La storia dei treni armati, treni ospedale o adibiti al trasporto truppe, quadrupedi, armi e munizioni inizia proprio con la Grande Guerra.

Tutti i dipendenti delle Ferrovie di allora furono militarizzati e mio nonno, di cui porto il nome, fu uno di questi.

Nacque nel 1875 in un paesino della Puglia, diploma dell'Istituto Nautico, e allo scoppio della guerra aveva 40 anni, troppi per essere richiamato alle armi con destinazione prima linea ma, dato che lavorava nelle Ferrovie come macchinista, fu subito incorporato in quel reparto che venne in seguito denominato Genio Ferrovieri.

Tornando all'epoca in cui nonno Romolo fece il servizio militare, prima in Marina e poi richiamato in un Esercito che fino ad allora si spostava a piedi impiegando notevole dispendio di tempo e di energie per potersi posizionare da un capo all'altro dello schieramento, l'utilizzo del treno fu determinante sia per l'approvvigionamento delle truppe che per svolgere al meglio e in maniera rapida i movimenti di difesa e attacco prestabiliti.

Fu richiamato per la Grande Guerra quando oramai era un uomo fatto, un ferroviere-macchinista alla guida di convogli armati, erano i cosiddetti "treni della Marina", convogli che montavano grossi cannoni di nave e che percorrendo la linea ferroviaria adriatica raggiungevano il nord del paese riuscendo a bombardare le postazioni nemiche sul Carso triestino e più tardi sull'ultima linea difensiva del Piave.

Centinaia di carrozze e vagoni spinti da locomotive a vapore trasportavano obici, munizioni, truppe, vettovaglie e poi c'erano i vagoni ospedale per il trasporto dei feriti. Il Genio Ferrovieri aveva l'ulteriore incarico della posa di nuove tratte di binari e della manutenzione di gallerie, ponti e binari che dovevano essere spesso sostituiti per la troppa sollecitazione dovuta al passaggio di questi pesanti convogli militari.

Per lo sgombero dei feriti dalle zone di guerra, le Sezioni sanità del Regio Esercito usavano i treni ospedale che, allestiti dall'Autorità ferroviaria, erano diretti e amministrati dall'Intendente d'armata. Ogni treno era provvisto di numerose carrozze secondo una composizione atta a ottimizzare l'attività sanitaria e logistica.

Una volta giunti in stazione, i feriti venivano trasferiti sulle carrozze attrezzate con barelle e amorevolmente assistiti nelle loro pene dalle Infermiere volontarie della Croce Rossa. Per tutta la durata della guerra i treni ospedale seppero garantire una lodovole opera al servizio dei feriti e dei mutilati, trasportando migliaia di soldati da e per il fronte e, al termine del conflitto, il loro ruolo non fu meno importante, in quanto vennero chiamati ad assicurare il trasporto dei profughi e dei prigionieri.

Il Genio Ferrovieri fornì una partecipazione imponente che si riassume nella costruzione di 147 chilometri di linee ferroviarie complete di opere d'arte, 600 chilometri di *decauville* (scartamento ridotto), nel ripristino di 144 ponti e nel trasporto di grandi Unità nei diversi settori del fronte. Il coinvolgimento del personale ferroviario nella guerra fu notevole.

Su 156.000 ferrovieri in servizio, 13.000 furono richiamati alle armi e 70.000 mobilitati al servizio delle Forze Armate. I ferrovieri caduti in combattimento furono 1.080 e tra essi si contarono due medaglie d'oro, 76 d'argento, 53 di bronzo. In servizio sulle linee del fronte caddero altri 116 ferrovieri portando a 1.196 il totale dei caduti. Solo grazie all'impegno del personale in servizio e dell'Amministrazione ferroviaria nazionale si riuscì ad alimentare lo sforzo bellico che, dal maggio all'agosto 1915, vide il nostro Esercito mobilitato in zona di guerra e nella prima offensiva sull'Isonzo. Un impegno che continuò anche nelle fasi successive del conflitto garantendo l'approvvigionamento dei vari fronti.