

Claudio Magistrelli

PREMESSA

La 52^a DIVISIONE FANTERIA “TORINO” e la 9^a DIVISIONE FANTERIA “PASUBIO” furono due grandi unità di fanteria del Regio Esercito durante la seconda guerra mondiale. Erano in particolare due DIVISIONI AUTOTRASPORTABILI TIPO METROPOLITANO, ovvero delle normali divisioni di fanteria, prive della Legione CC.NN., interamente motorizzate per quanto riguarda i servizi e l’artiglieria mentre per il trasporto dei reparti di fanteria e dei quadrupedi dovevano ricorrere ai veicoli forniti di volta in volta dagli Autogruppi di Corpo d’armata.

Al 10 giugno 1940, l’organico *previsto* per una divisione di questo tipo era di 10.404 uomini, equipaggiati con 60 cannoni (8 contraerei Breda 20/65 Mod. 1935, 8 anticarro 47/32 Mod. 1935,8 da accompagnamento 65/17 Mod. 1908/1913, 24 campali da 75/27, 12 obici da 100/17), 153 mortai (45 mortai da 81 mm e 108 da 45 mm), 286 mitragliatrici (220 leggere e 66 pesanti). Per i trasporti erano disponibili 461 veicoli a motore, 36 trattori d’artiglieria, 159 motocicli e 127 biciclette.

Con gli Autoreparti in dotazione al 2° Autoraggruppamento di Corpo d’Armata, assegnato al CSIR, era possibile il trasporto di una sola divisione.

Il compito di trasportare i reparti di fanteria e dei quadrupedi fu svolto dal XXIX Autogruppo che provvide al trasporto della SOLA Divisione Pasubio, mentre la Torino dovette procedere a piedi fino a *Perwomaisk* dove, come descritto in seguito, fu raggiunta dai mezzi del XXIX Autogruppo, sollevato momentaneamente dal trasporto della Pasubio e trasportata fino a *DNIEPROPRETOWK*.

Il fatto che i mezzi disponibili potevano trasportare una sola divisione era a conoscenza degli Alti Comandi. Tale situazione si era già presentata durante la campagna di Jugoslavia/Balcani con protagonisti i medesimi reparti.

Il XXIX Autogruppo, con gli Autoreparti Pesanti 33°, 34°, 96°, 97°, aveva in dotazione 200 rimorchi e 200 attrezzature per il trasporto di quadrupedi.

34° Autoreparto Pesante

CAMPAGNA DI RUSSIA C.S.I.R. - Arm.I.R. 1941 - 1943

Al termine della Campagna di Jugoslavia il 34° Autoreparto era dislocato a Cuneo. Si trasferì a Verona per partire con il C.S.I.R. il 10 Luglio 1941.

Esso comportò:

- un movimento per ferrovia da Roma (Divisione **Torino**), da Verona (Divisioni **Pasubio** e **Celere**) e da Cremona (Comando C.S.I.R.) sino alla *zona di scarico* situata nell'Ungheria orientale e compresa tra Marmaros Sziget, Felsoviso, Borsa;
 - un movimento per via ordinaria dalla zona di scarico alla *zona di radunata* che venne fissata in Romania nelle località di:
 - Gura Hormolui - Falticeni - Suceava, per le Divisioni;
 - Botosani, per il Comando del Corpo di Spedizione e per le Unità e Servizi del Comando stesso.
 - Il movimento per trasportare l'intero Corpo di Spedizione durò ventisette giorni e richiese l'impiego di 216 treni, suddivisi in cinque blocchi, e si concluse il 5 agosto.
- La distanza dalla zona di scarico dai treni, profonda 80 km, alla zona di radunata era di circa 280 km.

Il trasferimento delle unità avrebbe dovuto svolgersi per autotrasporti successivi, eseguiti dal solo XXIX Autogruppo con gli Autoreparti Pesanti: 33°, 34°, 96°, 97°. I rimanenti autoreparti appartenenti al II Autogruppo erano impegnati al trasporto Servizi. Il XXIX Autogruppo iniziò il trasporto della Divisione Pasubio nella notte a cavallo del 17/18 Luglio 1941 trasportando il Comando Divisionale da Borsa a Suceava. Nei giorni successivi tutti gli altri reparti.

La disponibilità di una sola rotabile per raggiungere la zona di radunata, rotabile che si snoda per oltre cento chilometri a cavallo dell'arco carpatico e che non possedeva sufficiente larghezza per consentire il doppio transito degli automezzi pesanti, quasi tutti Lancia 3RO con rimorchio, la limitata disponibilità di automezzi, la natura montagnosa della regione attraversata, in aggiunta alla non trascurabile distanza da percorrere, crearono una serie di difficoltà che furono peraltro superate con grande animo da tutti i componenti del C.S.I.R.. In pochi giorni si provvide: al completo autotrasporto delle due Divisioni e delle Unità e Servizi di Corpo d'Armata non motorizzati, all'assegnazione di mezzi di rinforzo alla Divisione Celere, al movimento di tutte le unità motorizzate del Corpo d'Armata e, infine, al trasporto in avanti dei magazzini e frazioni di magazzino degli stabilimenti di Intendenza, per la costituzione della base avanzata di Suceava, trasporto che doveva essere effettuato contemporaneamente alle unità in movimento, così da poter loro assicurare, subito, vettovagliamento e possibilità operative.

VERONA
 BRENNERO
 INNSBRUK, AUSTRIA
 ROSENHEIM, GERMANIA
 SALISBURGO, AUSTRIA
 LINZ, AUSTRIA
 AMSTETTEN, AUSTRIA
 POCHLARN, AUSTRIA
 VIENNA, AUSTRIA
 HEGYESHALOM, UNGHERIA
 GYŐR, UNGHERIA
 KOMÁROM, UNGHERIA
 BUDAPEST, UNGHERIA
 FÜZESABONY, UNGHERIA
 MARAMARES (MARAMURES), ROMANIA
 BORSA, ROMANIA
 CAMPOLUNGO (CAMPOLUNG), ROMANIA
 SUCEAVA, ROMANIA
 TRUȘEȘTI, ROMANIA
 STEFANESTI, ROMANIA

BRENNERO
 INNSBRUCK
 ROSENHEIM
 SALISBURGO
 LINZ
 AMSTETTEN
 POCHLARN
 VIENNA
 HEGYESHALOM
 GYOR
 KOMAROM
 BUDAPEST
 RAKOS - FUZESABONY
 MARAMAROS
 VISOVOLGUY ? - BORSA
 CAMPOLUNGO
 SUCEAVA - *19 Luglio 1941*
 TRUSESTI
 STEFANESTI
 SAGAJKANI

IL 30 luglio 1941 il XXIX Autogruppo Pesante, di cui faceva parte il 34° Autoreparto, inizia il trasporto della divisione Pasubio equipaggiato con 200 Rimorchi e 200 Attrezzature per trasporto quadrupedi.



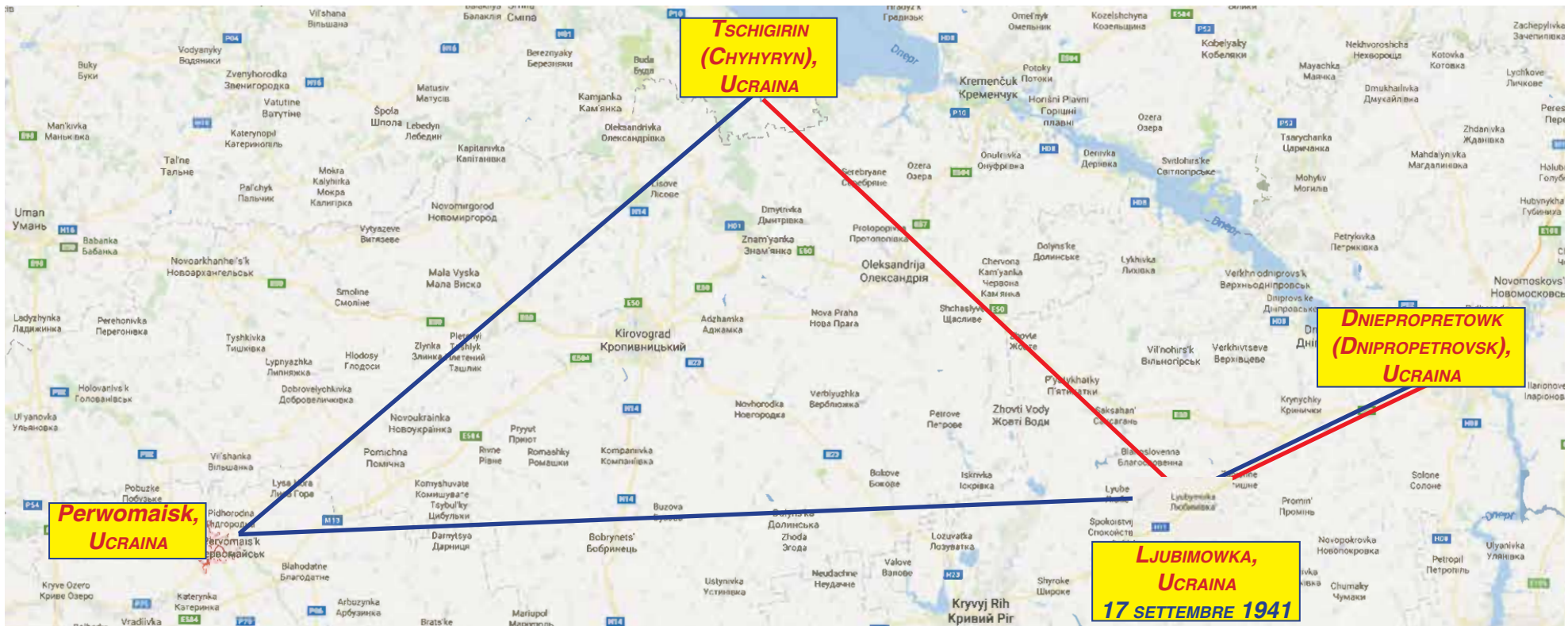
Il passo Prislop.
 Sono 1414 metri di dislivello che i pesanti autocarri con rimorchio faticano a superare.

SAGAJKANI, MOLDAVIA
 BELZI O BELTION (BEL'TSY), UCRAINA
 JAMPOL' (YAMPIL'), UCRAINA -
 OGOPOL (OL'HOPIL'), UCRAINA
 KRIVOJE OSERO (KRYVE OZERO), UCRAINA
 WRADIEWKA (VRADIIVKA), UCRAINA
 WOSSESNENSK (VOZNESENS'K), UCRAINA
 BRATSKOJE (BRATS'KE), UCRAINA
 KIROW (KIROVOGRAD), UCRAINA
 ALESSANDROWKA (ALEKSANDROVKA), UCRAINA
 TSCHIGIRIN (CHYHYRYN), UCRAINA
 DERIJEWKA (DERIYEVKA), UCRAINA

BELZI
 JAMPOL
 OGOPOL
 PETROHANA-KRIVOJE OSERO
 WRADIEWKA
 WOSSESNENSK
 BRATSKOJE
 KIROW
 ALESSANDROWKA
 TSCHIGIRIN
 DERIJEWKA

4 Agosto 1941 superamento del fiume Dnjestr.
 10 Agosto 1941 viene ordinato di mettere sugli automezzi dei segni di riconoscimento (tricolori) per aviazione amica.
 11 Agosto 1941 poco carburante e ponte interrotto nei pressi di Kriworustcka
 14 Agosto 1941 passaggio del fiume Bug a Wossesnensk (Voznesens'k).
 19 Settembre 1941 Da Tschigirin (Chyhyryn) tutti gli automezzi del XXIX Autogruppo (33° - 34° - 96° - 97°) ritornano a Perwomaisk per trasportare, infine, anche la divisione Torino, tuttora in marcia sulle piste ucraine, a Dniepropretowk (Dnipropetrovsk) e ritornano a Tschigirin (Chyhyryn).

Il gen. Messe per questo trasporto elogiò il XXIX Autogruppo e a tangibile riconoscimento, al bivio/quadrivio di Ljubimowka, fu distribuito un rancio caldo e generi di conforto.



DERIJEVKA (DERIYEVKA), UCRAINA

SOKOLKA, UCRAINA

KOBELJAKI (KOBELYAKI), UCRAINA

ZARISCHANKA (TSARICHANKA), UCRAINA

DNIEPROPRETOWK (DNIPROPETROVSK), UCRAINA

NOWOMUSKOWK (NOVMOSKOV'S'K), UCRAINA

PESTSCHANKA (PESCHANKA), UCRAINA

SSINELJNIKOWO (SYNEL'NYKOVE), UCRAINA

RASDORY (ROZDORY), UCRAINA

PAWLOGRAD, UCRAINA

NICOLAIEWKA UCRAINA

* Partenza da NICOLAIEWKA il 19 Ottobre per Wassiliewka.

Sosta e partenza alle ore 8 del 27 Ottobre per WASSILIEWKA

WASSILIEWKA, UCRAINA

FIUME DNIETR -SOKOLKA

KOBELJAKI

ZARISCHANKA

DNIEPROPRETOWK

NOWOMUSKOWK

PESTSCHANKA

SSINELJNIKOWO

RASDORY

PAWLOGRAD

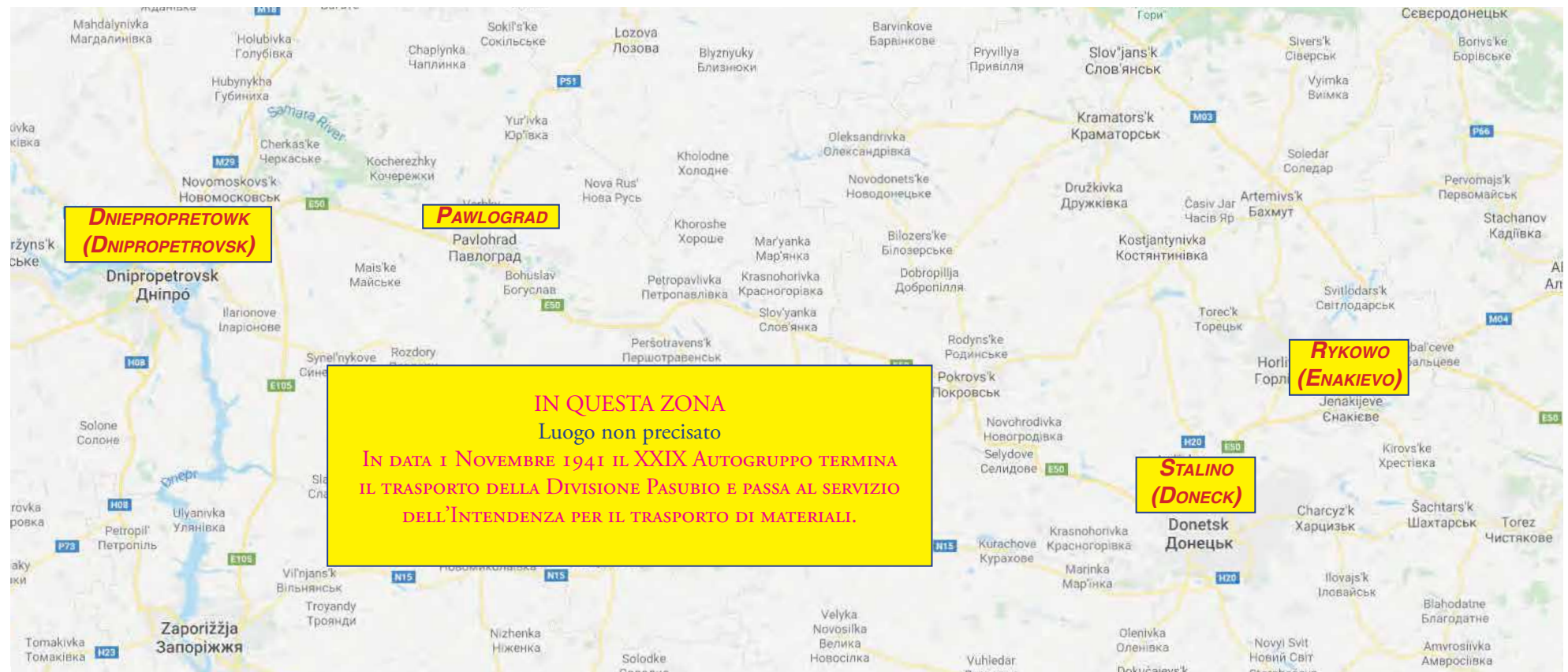
NICOLAIEWKA

WASSILIEWKA

SLAWIENKA

IN DATA 1 NOVEMBRE 1941 IL XXIX AUTOGRUPPO SMETTE IL TRASPORTO DELLA DIVISIONE PASUBIO E PASSA AL SERVIZIO DELL'INTENDENZA.

Da Novembre il 34° Autoreparto ha come base PAWLOGRAD tornando ad operare per l'Intendenza. Opera tra DNIEPROPRETOWK (DNIPROPETROVSK), PAWLOGRAD, STALINO (DONECK) E RYKOWO (ENAKIEVO) trasportando dai viveri alle munizioni su piste piene di fango e successivamente coperte di neve. A Pawlograd il reparto si accantonava per l'inverno, mentre il comando veniva assunto di nuovo dal tenente Giovanni Valsecchi. Con temperature che per parecchie settimane non si schiodarono dai -40°, il reparto rimase isolato in una sacca. In questo periodo, mentre provvedeva alla sistemazione dei mezzi, svolgeva anche servizi di presidio. Ogni tanto a vivacizzare la vita, qualche attacco di partigiani. Nel marzo 1942 trasferimento a STALINO (DONECK).



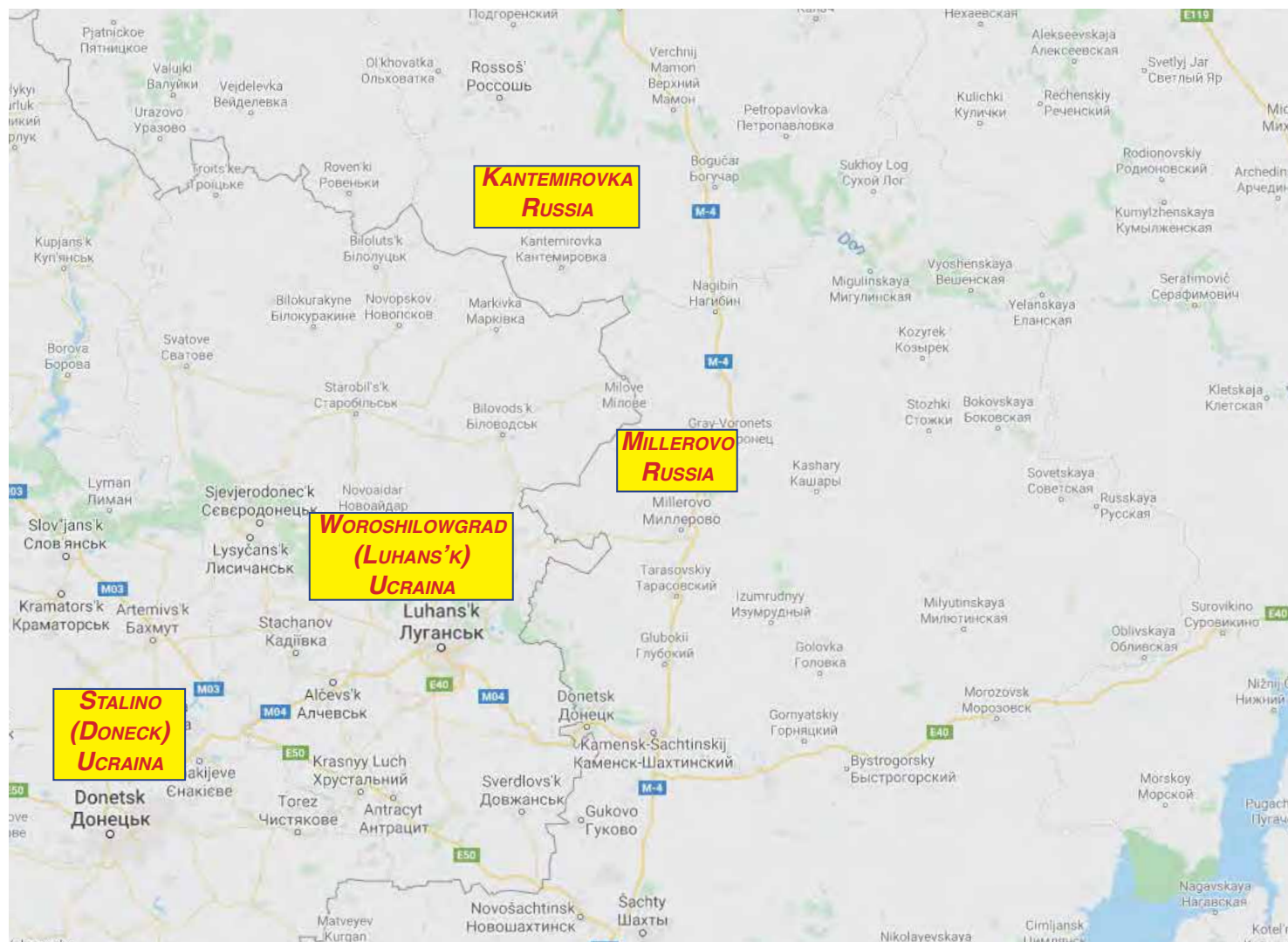
Da Marzo 1942 il 34° Autoreparo dalla nuova dislocazione di STALINO (DONECK) continuò a svolgere la sua mansione di trasporto materiale per l'Intendenza del C.s.i.r. a favore delle divisioni al fronte. A fine Maggio riprendeva l'avanzata. A Luglio il C.S.I.R. divenne XXXV Corpo d'Armata in ambito 8ª Armata - Arm.I.R. così come il 2° Autoraggruppamento.

Nei mesi di agosto, settembre e ottobre fu effettuato l'avanzamento dal Donez al Don delle basi logistiche.

La base di Woroshilowgrad (Luhans'k) fu alimentata con il trasferimento delle scorte da Stalino e fu effettuato dal 2° Autoraggruppamento.

Con materiale proveniente dalla base di Woroshilowgrad (Luhans'k), l'8° Autoraggruppamento, provvide all'approntamento del centro logistico di Kantemirovka.

Dalle giacenze dei magazzini di Rykovo il 7° Autoraggruppamento provvide al rifornimento del centro logistico di Millerovo.



16 NOVEMBRE 1942 - MISSIONE A STALINGRADO

Come altri Autoreparti anche una parte del 34° partecipò al trasporto di rifornimenti a Stalingrado.

I mezzi del 34° Autoreparto partirono dal loro accantonamento situato in una scuola di Woroshilowgrad alle quattro del mattino del 16 novembre 1942 con una temperatura di -25 gradi trasportando fusti vuoti alla volta di Millerovo per essere riempiti di carburante.

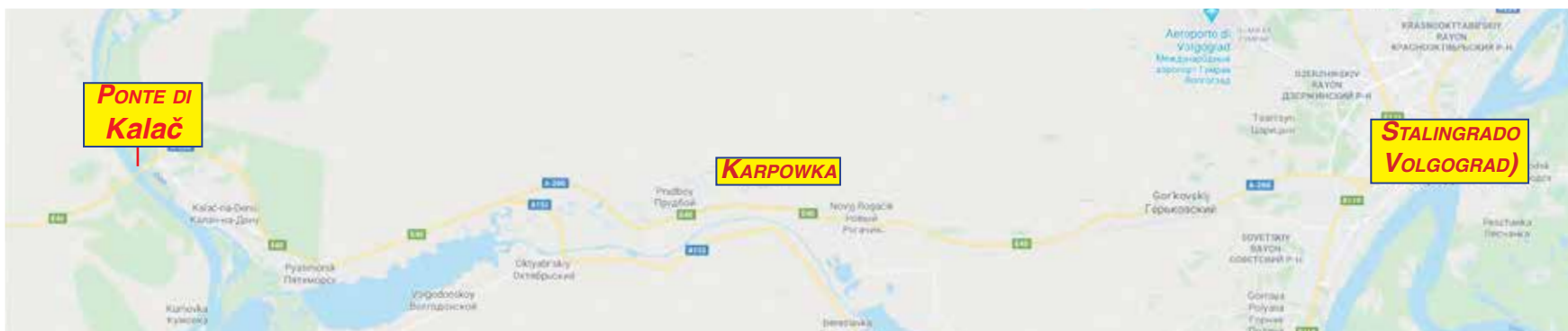
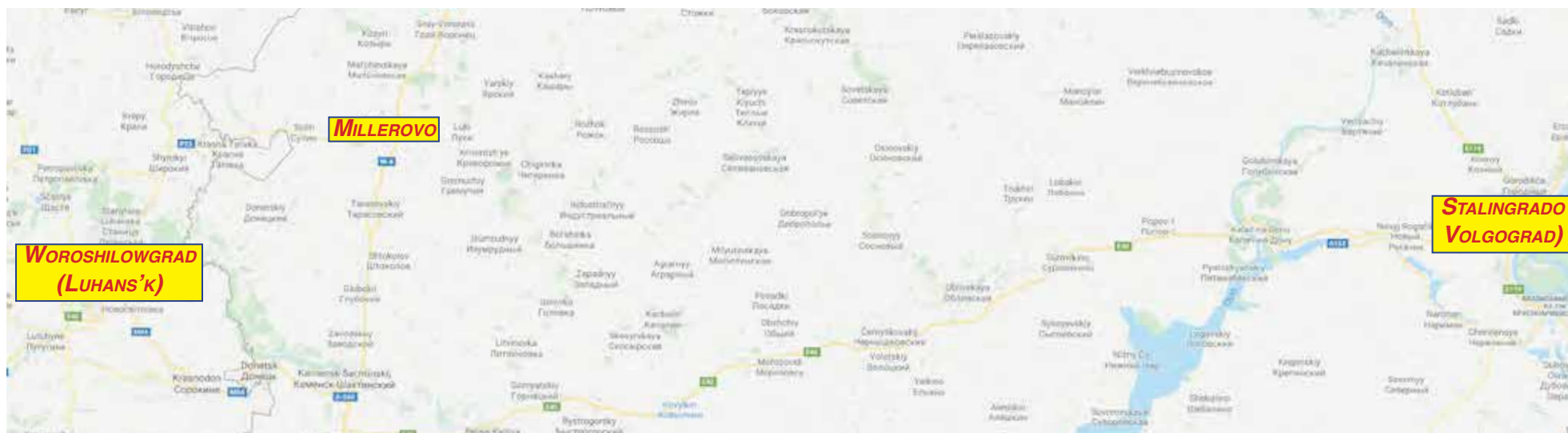
Lasciarono Millerovo il giorno 17 novembre e nell'autocolonna c'erano sono anche i Fiat 666 del 25° Autoreparto.

Il giorno 20 arrivarono a Karpowka luogo di scarico a 12 km da Stalingrado e sotto un bombardamento persero la vita 2(?) autieri e vennero distrutti alcuni mezzi.

Il 21 ripartirono da Karpowka e passarono il Don sul ponte di Kalač appena poche ore prima che i russi lo occupassero.

Il 22 Novembre venuti a conoscenza che i russi avevano sfondato il fronte rumeno decisero per il ritorno di cambiare percorso.

Il 25 novembre all'alba mentre sostavano in un villaggio un carro russo distrusse tutti gli automezzi rimasti. Gli autieri vennero dispersi e di loro non si trovò traccia. Albuzza e un altro autiere dopo varie peripezie raggiunsero Woroshilowgrad alcuni giorni prima di Natale. Pertanto tutti gli automezzi del 34° Autoreparto, partecipanti alla missione a Stalingrado, andarono tutti distrutti. Degli autieri impegnati nella missione quanti ritornarono?



Qualche giorno prima di Natale a Woroshilograd arrivano soldati sbandati, affamati e coperti di stracci.

Woroshilograd è ora una città di prima linea. I russi cercano di circondarla, ma l'ordine di ripiegamento non arriva.

Dopo Natale venne l'ordine di ripiegare su Merefa sobborgo di Karkow, poi sospeso, perchè Karkow, è minacciata di accerchiamento.

Il ripiegamento incominciò alle prime luci del 18 Gennaio 1943.

Una colonna di camion, almeno metà dei quali rimorchiata, muove da Woroshilograd, preceduta e seguita da altre tre colonne appiedate. Dopo qualche ora il ponte sul fiume viene fatto saltare.

La prima tappa è Putilowka, alla periferia di Stalino. Freddo, fame e poco carburante.

Dopo una notte ed un giorno di marcia, con una temperatura glaciale, il 34° Autoreparto raggiunge Pawlograd dove trovano un po' di carburante.

Dopo due giorni la marcia riprende e arrivano a Dniepropetrowski.

Da Woroshilowgrad (Luhans'k) a Dniepropetrowski il 34° Autoreparto a percorso quasi 1000 chilometri in condizioni difficilissime.

A Dniepropetrowski si sono riversate migliaia di soldati sbandati e gli approvvigionamenti sono insignificanti.

Dopo alcuni giorni gli eventi precipitano e la città è minacciata da vicino.

La partenza da Dniepropetrowski avviene al tramonto.

Nella notte il 34° Autoreparto transita da Krivoi-Rog e fa una breve tappa a Kirovograd.

Ripresa la marcia abbandona l'arteria PK che porta a Kiev.

Fino a Nowo-Ukrainka la pista consente di proseguire ma a poco a poco sotto un pioggia fitta il fango rende difficilissimo il transito.

A fatica lottando con il fango arrivano a Dobrijanka.

Dopo due giorni le temperature si abbassano e le piste indurite dal gelo consentono di ripartire. Con l'avanzare delle ore la temperatura risale e ricomincia il fango.

Prima di arrivare a Pjerwomaisk il 34° Autoreparto perde molti mezzi rimasti inesorabilmente impantanati.

Da Pjerwomaisk il 34° Autoreparto si trasferisce a Golta sull'altra sponda del Bug.

Dopo giorni di attesa dell'ordine di partenza per l'Italia arriva all'improvviso l'ordine di ritornare a Dniepropetrowski dove verranno effettuate le operazioni di carico sui convogli ferroviari che porterà l'Autoreparto in Italia.

Dopo 450 chilometri e una notte a Krivoi-Rog il giorno seguente arrivano Dniepropetrowski.

Caricati i mezzi sui carri ferroviari dopo una settimana il treno parte per l'Italia.

Leopoli, Cracovia, Kemitz, Presburg, Vienna. Attraversa il Tirolo e giunge al Brennero.

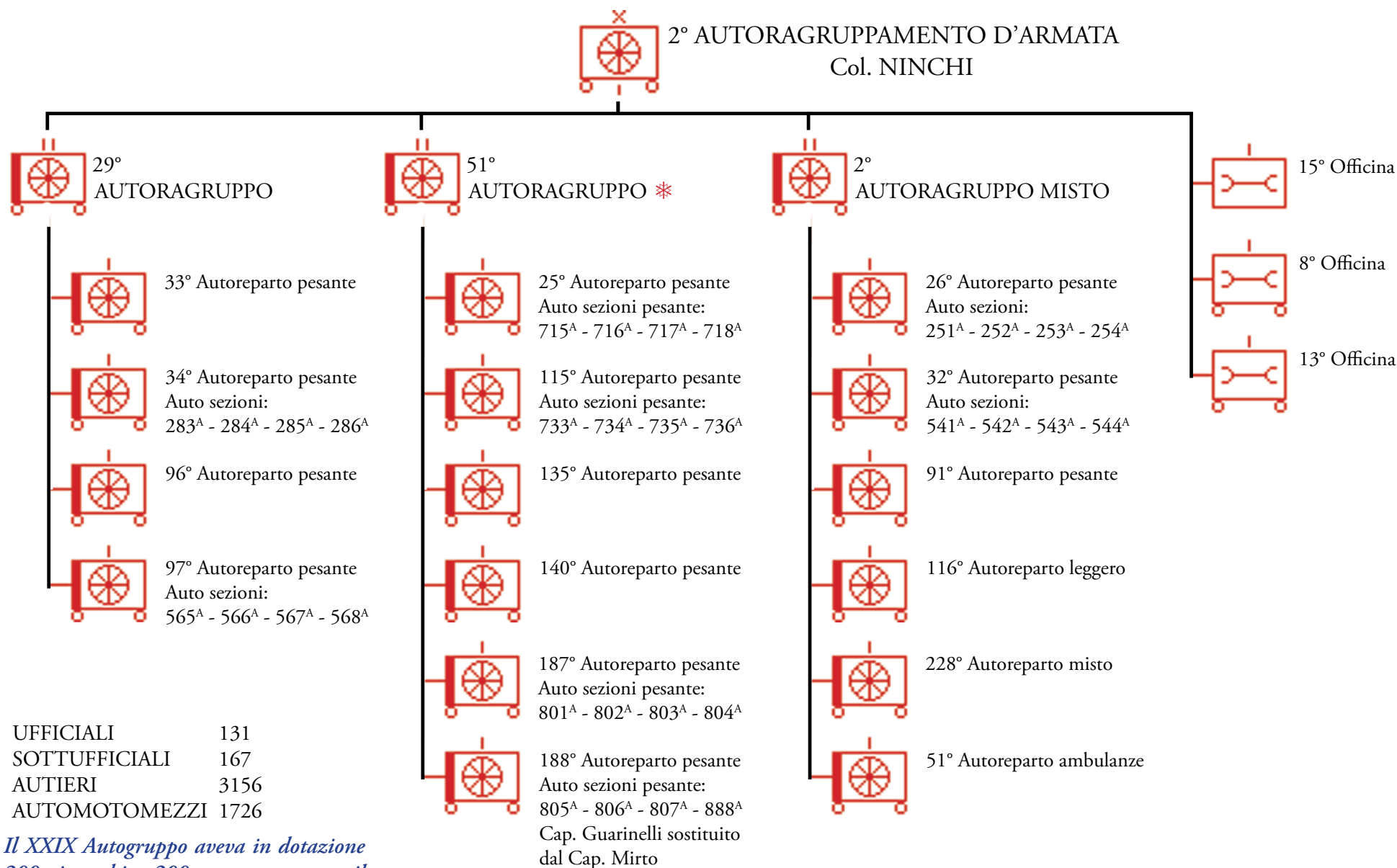
A Vipiteno gli autieri vengono fatti scendere dal treno e portati in caserma dove vengono rifocillati e vestiti a nuovo.

Ripartiti da Vipiteno vengono fatti scendere a Bronzolo e dopo tre chilometri di marcia arrivano al campo contumaciale di Laives.

Terminata la contumacia ripartono da Bronzolo arrivano a Milano il 24 Aprile sabato di Pasqua.

Il 34° Autoreparto viene basato a Caravaggio dove verrà sciolto dopo gli avvenimenti del 8 Settembre 1943.

ORGANICO 2° AUTORAGGRUPPAMENTO D'ARMATA



UFFICIALI 131
SOTTUFFICIALI 167
AUTIERI 3156
AUTOMOTOMEZZI 1726

*Il XXIX Autogruppo aveva in dotazione
200 rimorchi e 200 attrezzature per il
trasporto di quadrupedi.*

* *Il 51° AUTORAGGRUPPO arrivò in Russia nel Settembre 1941*

Fonti:

Oltre a fonti strettamente personali

<https://www.unirr.it>

https://issuu.com/rivista.militare1/docs/1995-_immagini_ed_evoluzione__2__te

www.plini-alpini.net

diariodiguerra1941-1943.blogspot.com

“I SERVIZI LOGISTICI DELLE UNITA’ ITALIANE AL FRONTE RUSSO (1941-1943)” edito dal Ministero della Difesa - Stato Maggiore dell’Esercito - Ufficio Storico.

“LE OPERAZIONI DELLE UNITA’ ITALIANE AL FRONTE RUSSO” Dello Stato Maggiore Esercito - Ufficio Storico

“SPINGERE! - Viaggio in Russia 1941-1943”, scritto da Alfranco Albuzza EDITO da LA LIBRERIA MILITARE- Milano via Morigi 15

LA PASUBIO SUL FRONTE RUSSO di Vittorio Luoni.

GIOVANNI MESSE - LA GUERRA AL FRONTE RUSSO - MURSIA