

CLAUDIO LORINI

**Carristi in Spagna**

***Il II Battaglione carri d'assalto  
alla prima battaglia dell'Ebro***

## CARRISTI IN SPAGNA

### Il II° Battaglione Carri d'assalto alla I<sup>a</sup> Battaglia dell'Ebro.

Dopo la battaglia di Puerto de Escudo e la conseguente conquista di Santander, il Raggruppamento Carristi, al comando del Colonnello i.g.s. Valentino Babini, fu trasferito in Navarra e precisamente in una grande caserma della città di Vittoria, per riorganizzarsi e riordinarsi.

Io lo raggiunsi là nei primi giorni del settembre 1937; provenivo dal 4° Reggimento di Roma insieme al S.ten. Giuseppe Narducci, di Anagni, col quale eravamo partiti volontari il 1° settembre, in panni borghesi e con nomi spagnoli che del nostro non avevamo conservato che le iniziali, infatti sul passaporto io figuravo come Lumbago Cobalto e lui Josè Narigudo.

Su un idrovolante Savoia Marchetti prendemmo il volo in una splendida giornata dall'idroscalo di Ostia e, dopo aver toccato per rifornimento l'isola di Majorca e Melilla nel Marocco spagnolo, ammarammo a Cadice sul far della sera.

Ci aspettava un sottufficiale incaricato di riceverci e di accompagnarci in albergo per il pernottamento. La mattina successiva, ripresi ormai i nostri veri nomi, in quanto la Commissione Internazionale del non intervento nella guerra di Spagna sempre attiva per controllare aerei e navi che solcavano il Mediterraneo non

avrebbe potuto più fermarci, fummo muniti di documenti, denaro in pesetas e foglio di viaggio per raggiungere in treno Vittoria.

Il Raggruppamento Carristi faceva parte del Comando truppe volontarie, brevemente C.T.V., ed era formato da 1 Compagnia Comando, 2 Battaglioni Carri d'assalto su due compagnie ciascuno, una squadriglia autoblindo, 2 sezioni di pezzi da 37 e 47 m/m ed un Centro Riparazioni e Ricuperi.

Io fui assegnato al II° Battaglione comandato dal 1° Capitano Stella Michele, alla 2<sup>a</sup> Compagnia al comando del Ten. Rubino Ciro e al 3° plotone composto da 4 carri L.35, 4 automezzi Lancia Ro e 1 motocicletta.

Il Battaglione aveva un organico di 160-170 uomini, 28 carri L.35, 28 Lancia Ro per il loro trasporto, 2 Dovunque Fiat, 2 Spa 38, 6 Moto Gilera.

Vittoria è una bella cittadina della Navarra e a quei tempi la popolazione era appassionatamente seguace del Generalissimo Franco, essendo per religione cattolicissima e Carlista, monarchica insomma tanto che i soldati del movimento carlista veniva chiamati Requetés, truppa di fanteria scelta, combattenti coraggiosi e pronti ad ogni sacrificio come ebbi ad accorgermi in seguito combattendo al loro fianco.

I carristi dormivano in caserma e noi ufficiali pernottavamo in casa di famiglie private che ci prestavano sinceramente e af-

fettuosamente ogni attenzione perchè il nostro soggiorno nella loro città fosse il meno disagiato possibile.

Il Battaglione al mio arrivo stava curandosi le ferite dopo la partecipazione attiva e determinante alla conquista del Passo di Porta Escundo durante la quale ebbe perdite in uomini e diversi carri fuori uso tanto che molti erano ancora in riparazione al Centro Ricuperi e all'officina di reparto.

Anche i carristi stavano riordinandosi essendo giunti finalmente dall'Italia vestiario e materiale di casermaggio fino a quel momento veramente insufficienti.

Per una ventina di giorni io vestii in borghese fino a che non potetti farmi confezionare in loco una divisa e farmi venire da casa stivali, combinazione per il carro, occhiali da motocicletta ecc.

A metà di novembre tutto il Battaglione poteva dirsi, per quanto riguardava uomini e mezzi, a posto. Cominciò allora un lungo e proficuo periodo di addestramento.

Il Gen. Babini aveva disposto che i 2 Battaglioni effettuassero due giorni alla settimana manovre d'impiego in terreno vario per Compagnia e per Battaglione in collaborazione, quando era possibile, con reparti di fanteria anche loro di stanza a Vittoria.

Si iniziava prestissimo la mattina in caserma con il caricamento dei carri sul Lancia-Ro, per scaricarli poi in zona d'addestramento quasi sempre distante una diecina di Km.

Raggiungevamo poi, "cingolati", i punti già stabiliti sulle carte topografiche in nostra dotazione, eseguivamo la manovra disposta e ci riunivamo successivamente sul posto per ascoltare il commento del Comandante di Battaglione e saltuariamente anche quello del Generale Babini.

Con questo metodo addestrativo si era stabilito, intanto, fra piloti e capicarro un sentimento fraterno di unione direi quasi affettivo che sono la base indispensabile perchè un mezzo corazzato raggiunga la piena efficienza.

Gli equipaggi erano fieri del proprio carro, si sentivano responsabili della perfetta funzionalità del motore e delle armi.

A dicembre inoltrato tutto il Raggruppamento Carristi era praticamente pronto all'impiego e attendevamo con ansia il momento di entrare in azione specialmente chi, come me, non aveva ancora avuto il battesimo del fuoco.

Quest'attesa fu lunga perchè le operazioni delle truppe nazionaliste, agli ordini del Generalissimo Franco, erano in periodo di stasi anche per il duro inverno che ammantò di neve tutta la Spagna settentrionale impedendo movimenti di truppe e di mezzi.

Il Governo repubblicano si era trasferito da Madrid a Barcellona in Catalogna e l'obiettivo di Franco era quello di separare le due città con un'azione che puntava al raggiungimento della costa Mediterranea.

Le truppe nemiche si erano fortemente attestate al di qua del fiume Ebro. Alle divisioni internazionali Lister e Campesino si erano aggiunti reparti di carri russi di mole molto superiore ai nostri e armati di cannone.

Noi tutto questo lo sapevamo e molte manovre di addestramento di quelle eseguite erano state effettuate in collaborazione con le batterie anticarro da 37 e 47 m/m, per il loro immediato impiego quando malauguratamente fossimo incappati sotto il tiro dei carri suddetti.

Dovemmo aspettare marzo per questo battesimo di fuoco, che poi non era per me soltanto, ma per tutto o quasi il battaglione perchè da settembre si erano succeduti partenze di anziani e arrivi di nuovi complementi in quantità sensibile sicchè, come avviene in questi casi, non vedevamo l'ora (sembrerà impossibile ma era effettivamente così) di entrare in azione.

Alla fine di febbraio il raggruppamento Carristi lasciò Vittoria in Navarra per raggiungere Saragozza in Aragona e il II° Battaglione fu distaccato a Tudela.

Ormai ci si avvicinava alla primavera, la neve era sparita e radio fante dava per vicino il momento dell'inizio delle operazioni in direzione est, verso il Mediterraneo.

Dopo alcuni giorni trascorsi a Tudela ci avvicinammo ancora alla linee nemiche e il Com.te Stella, che più volte era stato

chiamato al comando di raggruppamento, cominciò a parlarci del probabile compito che sarebbe stato assegnato al Battaglione. Si trattava di un'azione in collaborazione con la fanteria alla rottura del fronte e di aprire nei reticolati esistenti i varchi necessari al passaggio dei fanti e di procedere questi sugli avamposti nemici.

Queste notizie da incerte si fecero sicure, si seppe così che avremmo operato con un Reggimento delle Frecce Azzurre e che il settore dove avremmo sferrato l'attacco era quello a cavallo della strada che per Blesa, Muñesa Rudilla e Oliete portava ad Alcaniz e che costituiva l'asse di movimento di tutto il Corpo Truppe Volontarie italiano con le sue Divisioni Frecce Azzurre, Frecce Nere, Littorio e XXIII Marzo.

Ufficiali e capicarro visionammo il terreno antistante le nostre posizioni da dove col binocolo potemmo osservare minuziosamente ogni particolare utile perchè una volta partiti non avessimo avuto bisogno di fermarci per l'orientamento e per notare le eventuali difficoltà orografiche che presentava la zona.

Si era a quota sopra i mille metri, la strada a cavallo della quale avrebbe operato il Battaglione scendeva a valle ripidamente, al fondo un ponte saltato su un torrente guadabile e al di là il terreno risaliva verso le loro trincee protette da due file di reticolati.

Facemmo qualche schizzo per integrare le poche cose rilevate nella carta topografica, prendemmo degli appunti e rientrammo alla posizione di attesa. La sera stessa il Com.te del Battaglione ci comunicò la data dell'inizio delle operazioni, il 9 marzo prossimo e ci dettò queste disposizioni:

- 1° - La 2<sup>a</sup> Compagnia (Ten. Rubino) opererà col Battaglione delle Frecce Azzurre, comandato dal Cap. Frau, a sinistra della strada di Oliete e la 3<sup>a</sup> (Ten. La Rosa) sulla destra col carro comando di battaglione;
- 2° - Durante la preparazione dell'artiglieria di due ore e cioè dalle 7 alle 9, partirà la fanteria cercando di arrivare possibilmente a 50-80 metri dai reticolati;
- 3° - Alle ore 9 l'artiglieria allungherà il tiro e in quel momento partiranno i carri percorrendo velocemente la strada, distanziati una trentina di metri l'uno dall'altro, fino a fondo valle. Poco prima del ponte faranno una conversione a sinistra tenendosi sempre distanti, sorpasseranno la fanteria e investiranno i reticolati procurando più varchi possibile e accompagnando, precedendoli, i fanti fino nelle trincee;
- 4° - La II<sup>a</sup> Compagnia, una volta debellata ogni resistenza, specialmente le postazioni delle armi automatiche, rimarrà sull'altipiano fino a che tutto il Battaglione delle Frecce Azzurre non abbia consolidato la posizione conquistata;



5° - La 3<sup>a</sup> Compagnia, invece, proseguirà sulla strada fino a portarsi sotto alle ostruzioni che impedivano il transito dei carri e successivamente degli automezzi e quando uno speciale reparto di artigiani delle Frecce avrà procurato il passaggio si dirigerà velocemente su Blesa per lo sfruttamento del successo e per tagliare la strada all'eventuale fuga di uomini e mezzi nemici.

Posizione di raccolta del Battaglione l'uscita dell'unica strada che attraversava Blesa per Rudilla.

Nei diversi combattimenti ai quali avrei preso parte successivamente in Spagna, in Albania ed in Africa Settentrionale non mi capitò più che gli ordini ricevuti prima di una battaglia, le disposizioni date, i particolari previsti ecc. si realizzassero come in questo primo scontro.

Tutto, dico tutto, si svolse come preordinato.

Dopo aver passato una notte insonne pensando a quello che sarebbe successo al mattino, cioè se le mie capacità di comando, i miei carristi, i miei mezzi avrebbero assolto il compito a ciascuno ed essi demandato, vidi piano piano filtrare attraverso le aperture del telone del Lancia RO, dove giacevo con i ragazzi del mio plotone, una pallida luce e, dico la verità, con la stanchezza mi venne anche la paura e pensai alla famiglia e alla mia fidanzata.

Non so dove sarebbe andato a finire il mio morale il giorno prima così alto se in quel momento, alle 7 precise, non fosse cominciato il terremoto.

Tutte le artiglierie del C.T.V. tuonarono contemporaneamente, i proiettili passavano fischiando sulle nostre teste per andare ad esplodere sul costone di fronte, sulle linee nemiche. Saltammo subito a terra mentre giungeva opportunamente il motocarrello col caffè caldissimo e l'anice; quella bevanda mi scosse e mi fece rientrare nel clima del momento.

La fanteria partì, squadra per squadra in fila indiana gettandosi subito fra i cespugli, scendendo a valle calma e silenziosa. Per due lunghissime ore, mentre l'artiglieria continuava ininterrottamente il martellamento delle posizioni da conquistare, io passai col binocolo su quelle linee, su quei reticolati, sui nostri legionari che chini salivano il pendio per poi defilarsi ed appiattirsi fra le asperità del terreno.

E vennero le ore 9: motori! gridò il ten. Rubino. Ci chiudemmo lo sportello sulla testa e partimmo ad uno per volta, distanziati come stabilito, sulla strada bianca verso il ponte saltato raggiunto il quale convergemmo a sinistra allargandoci superando la fanteria acquattata per sfuggire al tiro delle armi automatiche che avevano cominciato a cantare.

L'abbattimento e schiacciamento dei reticolati non fu semplice, scingolarono quattro carri per l'aggrovigliarsi del filo spinato fra i cingoli e i rulli ma, con l'aiuto anche dei fanti che subito si erano accostati ai nostri mezzi, furono rimessi in breve tempo in grado di salire fino a noi che già eravamo sulle trincee. Le sorpassammo inseguendo i miliziani che si davano alla fuga gettando le armi mentre quelli rimasti in trincea tenevano le mani alzate in segno di resa. I nostri naturalmente piazzavano le loro mitragliatrici verso quelli che scappavano mentre altri radunavano i prigionieri per portarli in fondo valle dove erano giunte anche due ambulanze per trasportare i primi feriti gravi.

Una seconda linea di resistenza si profilò al fondo di quel pianoro, su un susseguirsi di basse collinette da dove proveniva un tiro incrociato di mitragliatrici ed il Ten. Rubino, uscito dal carro, chiamò i comandanti di plotone per ordinare il proseguimento dell'azione a tutta la compagnia.

Furono momenti durante i quali cominciai veramente ad accorgermi dell'insufficienza di quel nostro L.35 al quale eravamo pure tanto affezionati. Sentivamo schiacciarsi sulle corazze i proiettili ma dagli sportelli, che dovevamo tenere forzatamente aperti, il pilota per guidare ed il capocarro per la mira, entravano schegge e anche proiettili. All'interno del carro l'aria era irrespirabile per il fumo che emettevano le due Breda sparando e i bossoli

scottanti ci colpivano in faccia e sulle mani lasciando qualche volta anche il segno. Ma ancora più grave l'assoluta mancanza di ogni collegamento, neanche fra i comandanti di plotone e quello di compagnia.

Facevamo tutto per imitazione e, se il comandante desiderava comunicare con i propri ufficiali, doveva per forza uscire dal carro a rischio completo della propria pelle. Anche quella volta ci comportammo così: quando il Ten. Rubino percepì di aver fatto tacere quelle armi automatiche voltò il proprio carro tornando indietro, noi lo seguimmo e ci raccogliemmo dietro ad un costone dove uscimmo, con grande sollievo, fuori.

Non si sentiva uno sparo, erano fuggiti ma portandosi dietro le armi. Rimanemmo ancora in quella zona percorrendola in lungo e in largo, trovando altri miliziani da disarmare e consegnare ai legionari delle Freccie ormai tutti sull'obiettivo.

Si fece sera, ci congedammo dal Cap.no Frau che ci ringraziò per la collaborazione data al suo Battaglione nella conquista di quel caposaldo e raggiungemmo la strada per Oliete dove era già passato il Com.te del Battaglione con la 3<sup>a</sup> Compagnia.

Attraversammo il piccolo paese di Blesa a velocità ridotta perchè la popolazione scesa nelle strade ci serrava da vicino protendendo le mani e gridando: "Viva los Italianos".

Il Battaglione, come previsto, si trovò riunito all'uscita dell'abitato, non avevamo perduto né uomini né mezzi.

Il Com.te Stella si congratulò con tutti e ci portò il saluto del Generale Babini che aveva seguito col binocolo l'azione di rottura.

Puntualmente arrivarono anche il Lancia Ro dei rifornimenti e la Spa/38 della cucina con il rancio caldo.

La 3<sup>a</sup> Compagnia ripartì subito, a notte ormai calata, per andare ad attestarsi ad un quadrivio a pochi Km. distante sempre su quella strada. Noi riforniti i mezzi e consumato il rancio ci sdraiammo in un magazzino vicino per dormire.

Era trascorso il primo giorno di guerra per me come per la maggior parte dei carristi del Battaglione. Di questi giorni ne passammo ancora molti perdendo purtroppo diversi compagni e subendo perdite in mezzi anche per le cannonate di quelli russi. Ma vincemmo.

Il raggiungimento dell'Ebro avvenne a Tortosa il 19 aprile dopo 34 giorni di combattimenti e in quella città sulla destra del fiume entrammo per primi proprio noi del II<sup>o</sup> Battaglione carristi precedendo i fanti della Divisione XXIII Marzo.

Capitano Claudio Lorini