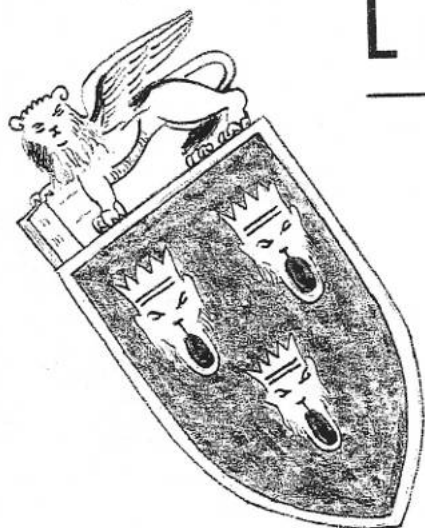


COMANDO DIVISIONE CORAZZATA LITTORIO (133^a)



RELAZIONE SULLE OPERAZIONI PER LA CONQUISTA DELLA DALMAZIA

IL GENERALE DI DIVISIONE COMANDANTE
G. BITOSI



C O N T I E N E

- I) - PREMESSA
- II) - SITUAZIONE INIZIALE DELLA DIVISIONE (1 all.)
- III) - NOTIZIE SUL NEMICO
- IV) - ORDINI RICEVUTI E DATI SVOLOGIMENTO DELLE OPERAZIONI :
 - 1) Da Fiume a Karlovac e Mrzla Vodica (1 all.)
 - 2) Da Mrzla Vodica - Karlovac a Otocac (1 all.)
 - 3) Da Otocac a Knin (1 allegato)
 - 4) Da Knin a Mostar (1 allegato)
 - 5) Da Mostar al bivio di Trebinje - Ragusa-Mostar (1 allegato)
- V) - PRINCIPALI RESISTENZE INCONTRATE
- VI) - PERDITE SUBITE
- VII) - PRIGIONIERI E ARMI CATTURATE
- VIII) - CONSIDERAZIONI DI CARATTERE TATTICO E LOGISTICO
 - 1) - esplorazione
 - 2) - considerazioni sul movimento della colonna divisionale (1 allegato)
 - 3) - composizione divisione corazzata
 - 4) - comportamento materiali (carri e automezzi)
 - 5) - considerazioni conclusive
- IX) - OCCUPAZIONE TERRITORIALE ZONA DI MOSTAR (4 all.)

P R E M E S S A

La presente relazione si riferisce al periodo 11 aprile 1941 (data d'inizio per la Divisione Corazzata "Littorio" del ciclo operativo) al 17 aprile 1941 (conquista di Mostar e avanzata su Cettigne), durante il quale la Divisione ha compiuto oltre 1000 km. di avanzata.-

Per facilità di esposizione gli ordini ricevuti e dati, gli avvenimenti svoltisi, sono raggruppati per giornata operativa.-

Seguono considerazioni su particolari argomenti di carattere tattico e logistico.-

A parte sarà riferito sui provvedimenti attuati e sugli atti operativi compiuti per la sicurezza e l'ordine nel territorio di occupazione (18 aprile - 28 aprile).-

I nomi di località sono riferiti alla carta 1 : 500.000

Ediz. provvisoria 1941 - I.G.M.-

A) - SITUAZIONE INIZIALE DELLA DIVISIONE -

- La Divisione all'inizio delle ostilità si trova dislocata nella zona : Basovizza - Corgnale - Marcossina come appresso :

- | | | |
|----------------------------|---|-----------------------|
| - C.do Div. e Q.G. | : | Erpelle |
| - 12° rgt. bersaglieri | : | Zona Erpelle-Matteria |
| 133° e 143° cp.a.c.47/32 | : | Marcossina |
| - 33° rgt.ftr.carriista | : | Zona Corgnale |
| - 133° rgt.art.d.cr. | : | Zona Basovizza |
| - 133° cp.mista genio | : | Banne |
| - 133° Sezione Sanità | : | Gropada |
| - 133° Sezione Sussistenza | : | Erpelle |
| - 141° e 507 O.C. | : | Padriciano |
| 39° Squadra panettieri | : | |
| - 133° Autoreparto misto | : | Equile Lipizzano |

(cfr. schizzo allegato n° 1)

- La dislocazione risponde al criterio di avere la divisione in condizioni sia di agire controoffensivamente a cavallo dei solchi di Castelnuovo e del Timavo, sia di essere pronta ad operare offensivamente, in profondità, oltre frontiera.-
- Alle ore 16 del giorno 10 l'Ecc. il Com.te del C.A. At. riunisce a rapporto a Villa Opicina i Com.ti delle G.U. dipendenti e Capi di S.M. per inquadramento sul terreno d'oltre confine e per orientamenti operativi su imminenti azioni offensive.-
Sono distribuiti schizzi itinerari della Dalmazia.-
- La sera dello stesso giorno la divisione riceve ordine di dislocarsi entro le ore 12 del giorno successivo nella zona di Postumia.-

- Il giorno 11 si effettua il movimento della Divisione, preceduto da quello del 12° rgt. bersaglieri per la zona di Postumia, ed alle ore 12 essa risulta così dislocata :
 - C.do Div. e O.G. : margine ovest abitato Postu_mia
 - 12° rgt. bersaglieri : Otocco - Saloga
 - 33° rgt. ftr. carrista : Crascevie
 - 133° rgt. art. d. cr. : Crenovizza - Landolo
 - 133° cp. mista genio : Slavinie
 - 133° Sz. Sanità : Berdo piccolo
 - 133° Sz. Sussistenza : Crastie di Postumia
 - 133° Autoreparto misto : Studenza
 - 141° e 507° O.C. : Berdo grande
- Mentre i reparti stanno per prendere gli alloggiamenti, giunge l'ordine che il 12° rgt. bersaglieri rinforzato da aliquta di carri armati (cingolati e carrellati) deve trasferirsi a Fiume, donde per Susak - Delnice deve portarsi a Karlovac. - Il 12° rgt. bersaglieri parte rinforzato da una cp. carri L correllata e da una cp. da 47/32 e giunge a Fiume alle ore 17.-

Dislocazione alla sera del giorno 11 : v. schizzo alleg. 2.-
- Nella notte sul giorno 12 la Divisione riceve l'ordine di portarsi oltre frontiera con obiettivo Wrala Vedica, passando alle dipendenze del V Corpo d'Armata.-
- All'inizio delle operazioni la Divisione è perciò mancante di tutto il 12° rgt. bersaglieri, di una cp. anticarro e di una cp. carri L.-

NOTIZIE SUL NEMICO

- Inizialmente viene segnalata la possibilità di incontrare resistenze nemiche sul Kamenjak.-

Il giorno 12 reparti jugoslavi sono segnalati in afflusso da sud e da sud-est nella zona di Knin.-

Successivamente informazioni della Divisione "Torino" e del Comando C.A.At. precisano esistenza di reparti armati serbi con mitragliatrici e cannoni a Gracac.-

La probabilità di incontri col nemico, sebbene non in forze, è ammessa sull'itinerario di Knin a Mostar ed il giorno 16 vengono segnalati residui di due rgt. di ftr., di un btg. cetnici, di un btg. truppe da montagna e del 6° rgt.art. di A. dislocato nelle vicinanze di Mostar - Liubriski - Mektonch.-

- La Divisione ha avuto altresì, spesso, avvertimenti da parte degli abitanti circa resistenze predisposte particolarmente presso il Kamenjak, fra Ogulin e Brinje, fra Knin e Signo, e, infine, a Mostar.-

- Nessuna notizia di elementi celeri o di carri armati.-

ORDINI RICEVUTI E DATI

SVOLGIMENTO DELLE OPERAZIONI

1°) - DA FIUME A KARLOVAC E A MEZLA VODICA

Nella giornata del 12 aprile in seguito agli ordini ricevuti :

- la colonna celere del 12° rgt. bers. dopo una rapida avanzata notturna raggiunge il Dobro (ovest di Karlovac) dove prende contatto con le truppe germaniche;
- la divisione - meno la colonna anzidetta - si trasferisce da Postumia a Fiume con la seguente formazione :
 - un primo scaglione destinato ad agire come avanguardia costituito da :
 - 6.° 33° rgt. ftr. carrista
 - I btg. carri L
 - 133° cp. mista genio
 - 133° cp. cannoni a.c.
 - II/133° rgt. art. da 75/27
 - Comando Divisione
 - un secondo scaglione destinato a costituire il grosso :
 - Quartier Generale e CC.RR. (meno un nucleo)
 - I gruppo 75/27
 - III btg. carri L
 - II btg. carri L (meno una cp.)
 - 133° Sezione Sanità
 - 141° Ospedale da campo
 - 507° Ospedale da campo
 - 133° Sezione Sussistenza
 - 133° Autoreparto misto
 - Nucleo CC.RR.
- A Fiume il Com.te della Divisione riceve personal

mente dall'Ecc. il Com.te del C.A. At. la comunicazio_ ne che la "Littorio" ritorna alle dipendenze del C. d'A.At. ed il preavviso che dopo Mrzla Vedica deve pre seguire per Ogulin ed oltre.-

- La Divisione dopo breve sosta a Fiume per rifornimento carburanti, varca l'Eneco e avanza su Mrzla Vedica che raggiunge alle ore 22 circa assumendo la dislocazione di cui allo schizzo allegato n° 3.- Spinge elementi di osservazione a Lokve e a Crni Lug. - Vengono rastrellati un centinaio di prigionieri e numerose mitragliatrici, fucili e munizioni varie che vengono sgomberati a Fiume.- La Divisione sosta incolonnata per essere più pronta a riprendere l'avanzata.-
- Tenendo conto della lentezza con la quale hanno dovute marciare i carri armati per le forti salite e il cattivo fondo stradale, con conseguenti notevoli allungamenti della colonna, si dispone che per il giorno seguente il II gruppo 75/27 e la 7° btr. da 20 mm. si portino verso la testa della colonna, precedendo i carri.-

2°) - DA HRZLA VOJICA - KARLOVAC A OTOCAC

Nella notte sul 13 giunge l'ordine al C.do della Divisione di riprendere al mattino il movimento per Bred Moravice - Ogulin - Briborje.-

Il comando del 12° rgt. bersaglieri e un btg. autoportato rimangono per ora a Karlovac per ordine superiore, il rimanente della colonna celere (1 btg. motoc.- 1 btg. autop.- 1 sp. cannoni da 47/32 e 1 sp. carri L) da Ogulin seguiranno l'avanzata della Divisione.-

La Divisione, nella stessa formazione assunta la sera precedente, avanza su Ogulin dove atterra alle ore 13. Qui in conformità di disposizioni inviate a Karlovac la notte precedente si ricongiungono alla Divisione i reparti anzidetti provenienti da Karlovac.-

In seguito a comunicazione telefonica avuta con l'Eccellenza il Com.te di C.d'A., l'itinerario da Ogulin invece che svolgersi per Slunj - Briborje - Bihac (da lasciare ai tedeschi) si effettuerà per Iasipdol - Izerane - Brinje.-

Dopo l'esperienza dei primi giorni del movimento in base alle notizie in possesso che, pur non escludendo l'incontro di forze nemiche, non fanno prevedere ostacoli consistenti alla nostra avanzata, la Divisione è stata articolata nel senso della profondità in tre blocchi:-

- un nucleo celere motocorazzato (avanguardia) col Comando della Divisione, avente in sé elementi capaci di progredire celermente per aprire il passo alle colonne retrostanti ed idonei al superamento delle prevedibili resistenze.-

- un grosso

- uno scaglione servizi.-

Alle ore 15 la Divisione prosegue la sua avanzata.-

Costituiscono avanguardia i reparti provenienti da Karlo__
vac (XXI btg. motoc.- XXIII btg. autop. - 143^ op.cannoni-
1 cp.carri L) rinforzata dal II gruppo del 133^ artiglieria
e da una btr. da 20 mm.-

A Brinje giunge ordine telefonico tramite comandante avan__
guardia di proseguire per Otocac - Janjce - Perusic.-

A Otocac-dove sosta l'avanguardia e il Comando Divisione -
perviene dal Comando C.A.At. l'ordine che il giorno succes__
sivo la Divisione deve raggiungere Sebenico, mentre la Di__
visione Torino da Gospiè si deve portare a Spalato.- Partenza
per le due colonne alle ore 9 per non intralciare i movimen__
ti i quali avvengono sulle stesse itinerarie.-

Gli scaglioni successivi, causa le forti pendenze per supe__
rare il rilievo dei monti Kapela, la necessità di riforni__
mento carburanti e lubrificanti e la minore velocità imposta
dai carri M e L cingolati, sostano tra Keseri e Josipdol
(cfr. schizze allegate n° 4).-

3°) - DA OTOCAC A KNIN

- Da Otocac alle ore 9 del giorno 14 lo scaglione leggero (avanguardia) della divisione riprende l'avanzata per raggiungere in serata Sebenico.-
- L'Eccellenza il Com.te del C.d'A. telefona intanto ad Otocac ordinando di costituire un nucleo celere leggero composto di bersaglieri, qualche cp.carri (possibilmente anche gli M) e aliquota d'artiglieria.- Necessita far presto.- A Knin sono segnalate resistenze : provvederà la Torino ad eliminarle, dopo bisogna riguadagnare il tempo della eventuale sosta.-
- Il nucleo celere al giungere dell'ordine telefonico era già stato costituito ed aveva iniziato il movimento.-

Mano a mano che l'avanzata si fa più profonda e più calere, si verificano nella colonna divisionale inevitabili differenziazioni che portano al frazionamento in più scaglioni di velocità ed autonomia pressochè omogenea, variamente distanziati.-

- Il grosso risulta così articolato in due scaglioni : uno celere su ruote (133° art. meno II gruppo e 7° btr. da 20 mm. e aliquota R.M.V. - 133° cp.mista genio e carri L carrellati) idonee a mantenere una più elevata e costante velocità, ed in uno - più lento - composto dal Comando del 33° carr. con i rimanenti mezzi cingolati.-

Seguono i servizi meno le aliquote decentrate alle colonne per autonomizzarle.-

Ambedue gli scaglioni muovono alle ore 6. Alle ore 11 e alle 13, rispettivamente, raggiungono Otocac donde, effettuati i rifornimenti carburanti e lubrificanti e viveri, procedono sull'itinerario dell'avanguardia.-

- Alle ore 11,25 giunge una comunicazione del Com.te la Divisione Torino che prevede un'azione su Gracac.--
Viene disposto che artiglierie del grosso, cp.mista genio e carri M si portino avanti celermente per eventuale impiego con l'avanguardia.--
- I carri M per avarie conseguenti alla prolungata marcia su cingoli, non possono seguire le colonne e si fermano in attesa di raggiungere a piccole tappe poi, dopo aver effettuate le riparazioni, il reggimento al termine delle operazioni.--
Viene data comunicazione al Com.te della Divisione "Torino" delle forze che la "Littorio" potrà far intervenire subito e in un secondo tempo in caso d'impegno della "Torino".--
- A 12 km. da Gracac (S.Rocce - ore 13 circa) l'avanguardia prende contatto con gli elementi di coda della Divisione "Torino" e deve sostare in attesa del movimento della G.U. che precede.--
Durante la sosta un ufficiale sup. del Comando Genio del C.A. comunica l'ordine verbale dell'Eccellenza il Com.te del C.A. At. di oltrepassare la colonna della "Torino".--
Ma soltanto alle ore 19 l'avanguardia trova il ponte di Gracac libero e può proseguire, sorpassando elementi dell'autocarreggio della "Torino".--
Frattanto, in seguito ad ordine verbale del Com.te C.A.At., è stata dislocata una cp.carri L, con elementi appiedati del II btg. al bivio di Gracac, col compito di proteggere, durante lo sfilamento, il fianco sinistro della divisione da eventuali attacchi di elementi serbi che, secondo le informazioni avute, risulterebbero essere ivi schierati.--
- Il ponte in legno di Gracac di limitata portata non influisce sensibilmente sulla celerità del movimento dello scaglione di avanguardia costituito da mezzi più leggeri, ob-

bliga invece ad un rallentamento degli altri scaglioni, nè avrebbe consentito - a parere del Com.te Genio del C.A. - il transito dei carri M.-

- L'avanguardia è poi nuovamente costretta a sostare perchè urta negli elementi di coda della "Torino" (81°rgt.ftr.) fermi perchè la strada è intasata.-

Può riprendere il movimento soltanto verso le ore 2,30 e raggiunge il bivio di Guardiavecchia verso le ore 4 del giorno 15.-

- Il rimanente della Divisione, servizi compresi, entro le ore 9 serra sull'avanguardia.- La cp.carri, già dislocata ai bivì di Gracac e poi di Sucevici, viene ritirata fra le ore 11 e le 13,30.-

Intanto nella notte sul 15 la Divisione "Littorio" ha ricevuto l'ordine di dislocarsi a nord della linea Dervis-Verlicca (località e strada compresa).-

Alla Divisione Torino che opera a sud-est di detta linea è commessa l'occupazione di Spalato e di Sebenico, quella di Knin alle truppe di Zara.-

La Littorio, oltre alla propria fronte (est) deve guardare anche la fronte nord.-

Viene distaccata perciò una cp. del XXI bgt. motec. a Verlicca (cfr. schizzo allegato n° 5).-

Il Com.te del XXI bgt.motec. effettua ricognizioni pronte a riprendere il movimento.-

Sul fiume Cerca sono interrotti il ponte di Knin ed anche il ponte tra Crestazzo e Caralich.- La cp. genio divisionale si appresta ad iniziare i lavori di riattamento del primo per assicurare il transito al mattino del giorno 16.-

4°)- DA KNIN A MOSTAR

Come da preavviso e ordini ricevuti dal C.de del C.A.At. la Divisione all'alba del 16 deve riprendere il movimento

verso est, su due scaglioni costituiti in base alle disponibilità di carburante :

- il primo, leggero formato da Bersaglieri, carri e artiglieria;

- il secondo dal rimanente della Divisione.-

Itinerario d'avanzata : Knin - Signo - Moschi - Posusje -

Obiettivo : Brocanac - eventuale : Mostar.-

Il movimento ha inizio da parte dell'avanguardia alle ore 5 dato che il ponte di Knin riattato impone il passaggio a velocità di passo d'uomo agli automezzi - intervallati -

L'avanguardia è composta del XXI btg. motoc.- da 1 btg. carri L (su 1 cp. carrellata e 1 cingolata) - dal II gruppo 75/27 e dalla 7^a btr. da 20 mm.-

Internandosi in territorio avversario ed in base alle informazioni che segnalano intendimenti di reazione serba, per assicurare allo scaglione celere l'assolvimento del compito di aprire in ogni caso la strada non solo, ma di poter affermarci e conservare il possesso degli obiettivi fissati viene assegnato all'avanguardia, a partire dal bivio di Knin (Guardiavecchia), tutto il II gruppo.- Il Colonnello Almici assume il comando dell'avanguardia.- Del grosso, come già detto, si rende necessaria la scissione in due aliquote per non rallentare troppo il progredire di tutto il complesso divisionale.- Alle ore 8,30 perviene l'ordine dal Comando del C.A.At. di affidare al btg.motoc. (due cp.), alle dipendenze della Lit^a torio, l'esplorazione su tutta la fronte del C.d'A. da Mostar alla foce del Narenta, esplorando particolarmente tutti gli itinerari che a detta fronte adducono.-

Collegamento dell'esplorazione con la Torino a mezzo ufficiali motociclista di detta Divisione.-

Vengono immediatamente dati gli ordini strada facendo - Una cp. motociclisti rinforzata da un pl. carri L viene inviata sulla fronte della Torino.-

L'avanguardia giunge verso le 9,30 a Signo - Quivi, per procedere più speditamente, i carristi che non possono seguire l'andatura dei bersaglieri e dell'artiglieria sono lasciati indietro; riescono però a seguire a breve distanza. L'avanguardia procede decisamente e alle ore 20,30 occupa Mostar preceduta dall'esplorazione dei motociclisti.-

Alle ore 1 circa giungono elementi motociclisti dell'esercito germanico, che si dislocano alla periferia della città.-

Il grosso della Divisione Littorio serra su Siroki Brijeg durante la notte a causa la lentezza imposta dal passaggio del ponte di Knin alla colonna (cfr. schizzo allegato n°6).

Alle ore 5 la divisione è raccolta al completo e procede ai rifornimenti.-

5°) - DA MOSTAR AL BIVIO DI TREBINJE - RAGUSA - MOSTAR

Nella notte sul 17 giunge l'ordine di continuare il movimento il mattino successivo per raggiungere con colonne celeri Cettinje sicuramente in giornata.-

Itinerario della Divisione : Mostar - Stolac - Trebinje - Kettor - Cettinje.-

Il btg. motoc. con pezzi anticarro per Mostar - Stolac - Trebinje e per Metkovic - Ragusa, deve partire con marcia celere e decisa su Cettinje.-

A disposizione della Divisione sono messi i btgg. autocarrati dell'81° ftr. e il 3° rgt. bersaglieri che saranno avviati sulla direttrice di avanzata della Littorio.- Detti reparti però in effetti non raggiungeranno la divisione.-

Il btg. motoc. e la colonna leggera costituiti dal II gruppo 75/27 e una btr. da 20 mm. con compite e. c. seguiti a breve distanza da una cp. carri iniziano l'avanzata appena hanno potuto ultimare i necessari rifornimenti carburanti e viveri.-

Il movimento è intralciato da una colonna motorizzata tedesca che si inserisce fra gli scaglioni della Littorio.- L'avanzata è costretta ad una andatura meno celere dei giorni precedenti data la forte pioggia, la natura frangosa e la pendenza della strada, specialmente tra Stolac e Trebinje.-

Alle ore 17,30 gli elementi esploranti del XXI btg. giungono al bivio tre km. ad ovest di Trebinje ove vengono fermati dal Generale Pentimalli per lasciare il passo alla Divisione Corazzata Centauro che da Trebinje procede verso sud-ovest.-

Intanto i successivi scaglioni serrano sull'avanguardia.- La colonna motorizzata tedesca è stata superata.-

Alla ore 23,30 il C.do del C.A.At. ordina che gli obiettivi assegnati alla divisione non debbono essere più raggiunti.- La Divisione deve dislocarsi invece nella zona di Mostar; il Generale Bitossi assumerà il comando della zona militare di Mostar delimitata : ad est dal Narenta; ad ovest dalle località : Buhovala Gora - Vinissa - Studenica - Opana; a sud dalle località : Opana - Podbabje - Cule (località comprese).-

L'avanguardia procede quindi col Comando della Divisione al mattino del giorno 18 per Ragusa - Metkovic e rientra a Mostar alle ore 18,30.-

Gli scaglioni del grosso debbono invece sostare a circa 20 km. a nord-ovest di Ragusa e potranno raggiungere Mostar tra il 19 e il 20 aprile (cfr. schizzo allegato n° 7 e 8).-

PRINCIPALI RESISTENZE INCONTRATE

Varcato il confine a Susak il nemico c'era, lo si sentiva nell'aria tra le fucilate che echeggiavano dal terreno cir-
costante, lo si sentiva dal contegno equivoco o evidente-
mente imbrocciato e duro di taluni abitanti, lo si aspetta-
va nei punti topografici più adatti ad una resistenza e lo
aspettava perchè un'altra parte della popolazione terroriz-
zata e simpatizzante si premurava di metterci in guardia al
passaggio di quel colle, di quel ponte, di quel bosco.-

In realtà, di giorno rarissimi erano i colpi di arma da fue-
ce diretti sulla colonna e quasi sempre innocui.- Al calar
della sera e di notte, specialmente quando non pioveva, la
sparatoria assumeva però proporzioni preoccupanti man mano
che l'invasione procedeva verso il sud-est e il servizio di
sicurezza diveniva delicatissimo, suscettibile di allarmi e
di reazioni che avrebbero potuto degenerare se la calma più
assoluta non avesse regnato negli animi.-

Dopo Susak la colonna del 12° bers. incontra resistenze di
campi minati e sbarramenti a.c. (V; relazione).-

A Ogulin concordi affermazioni ci segnalano concentramento
di cetnici con armi automatiche e forse anche artiglieria al
valico dei monti Kapela per Brinje (passo Vrh Kapela dalla
carta J 1 : 100.000).-

Le informazioni sono confermate da frequenti colpi d'arma da
fuoco provenienti dal passo.-

Mentre una cp. del XXI btg. motoc. è lanciata in avanti in esplo-
razione per accertare la notizia, il Com.te del II/133° art.
ed elementi del Comando del gruppo si portano col Com.te la
avanguardia in avanti per essere in grado di stroncare con
immediata azione eventualmente anche di artiglieria qualsia
si velleità avversaria senza ritardare il movimento della co-
lonna.-

I cetnici che presidiavano il passo però, certo avendo ricevuto notizie dell'entità delle forze sopravanzanti, si dileguavano senza farsi agganciare, lasciando, quale segno della loro presenza, bossoli sparati di cartucce per armi automatiche e moschetti e cassette di cartucce vuote.-

Il passo coperto di neve risultando sgombro, la marcia poteva procedere celermente fino a Otocac che veniva raggiunta all'imbrunire dall'avanguardia.-

Nella notte colpi di arma da fuoco e qualche raffica di mitragliatrice sono diretti su elementi della colonna in transito per il colle, ma non producono perdite.- I cetnici protetti dall'oscurità e dalla fitta copertura boscosa riescono ad offendere e dileguarsi.-

Intanto a Knin nella notte tra il 15 e il 16 aprile la presenza di cetnici si rivelava inopinatamente in varie forme con la scoperta di cadaveri orribilmente scompigliati, di predisposizioni per interruzioni di opere di arte, con colpi di arma da fuoco preditori o di bombe a mano ed anche di pezzi di artiglieria dalle alture ad ovest di Chievo.-

In conseguenza, nella ripresa di marcia del mattino seguente per Signe e Mostar, fu aumentato il rigore verso le persone sospette disarmando e spezzando i fucili dei soldati disperati e numerosissimi del disfatto esercito jugoslavo.-

Ma la Divisione aveva la massima urgenza di penetrare in profondità sino al fiume Narenta e le operazioni di rastrellamento e di disarmo dato il numero degli armati, a centinaia costituivano un ritardo esiziale al movimento; si dovettero perciò ad un certo punto sospendere.-

L'avanzata della Divisione su Mostar attraverso i paesi di Opana - Imoschi - Brocanac - Knezpolje avvenne durante il 16 e la notte del 17.-

Mostar risultava occupata da forze regolarmente inquadr_ate e predisposte alla difesa.-

Le informazioni date dagli abitanti e noi favorevoli non lasciavano dubbi circa la presenza di rilevanti forze ser_be sul Nerenta e prima ancora, a Knezpolje; forze che un ufficiale disertore aveva precisate essere nella sola zona di Mostar costituite da un btg. cecnici, reparti del 32° e 85° rgt.ftr., 1 btg. truppe da montagna, alcune batterie divisionali e pesanti campali.-

Inoltre si aveva notizia della presenza di numerosi nuclei di cecnici scaglionati da Imoschi a Mostar e in prevalenza sulle alture circostanti quest'ultima località ove erano pure batterie serbe di piccolo e medio calibro in posizio_ _ne.-

In alcune località poi risultavano in corso combattimenti tra cecnici e ustasci.-

L'impulso dato all'avanzata fu irresistibile; nessuna cau_tela e nessuna incertezza poté modificare il ritmo dell'o_ _perazione.-

La vivace fucileria notturna del nemico fu soffocata dal rombo di centinaia di automezzi incalzanti fulmineamente, a piena luce dei fari, e nessuna impressione fecero sugli animi dei vincitori i numerosi razzi da segnalazione che si innalzavano man mano che procedeva l'avanzata e dalla stes_ _sa Mostar precipitosamente abbandonata dalle truppe jugo_ _slave ritirantesi nella zona di Nevesinje.-

L'esplorazione investiva la città e vi penetrava poi alle 20,30 del giorno 16, mentre l'avanguardia già la dominava con l'artiglieria e la raggiungeva una quarantina di minu_ _ti più tardi provvedendo all'immediato presidio degli sboc_ _chi e delle località più importanti.-

A conferma della volontà di difesa dell'avversario furono trovate nei pressi dei ponti parecchie mine a pressione per

interruzioni già predisposte per la messa in opera e numerose batterie di medio e piccolo calibro già schierate sulla sinistra del Narenta con relative riserve e munizioni e collegamenti telefonici.-

Inoltre il rancio caldo trovato dall'avanguardia nelle caserme occupate dopo l'ingresso in città conferma la totale sorpresa ottenuta sul nemico che indubbiamente non prevedeva così rapida la nostra avanzata e dovette perciò sgombrare precipitosamente la città che fu abbandonata dagli ultimi elementi mezz'ora prima dell'ingresso dei nostri elementi esploranti.-

Si trattava a quanto sembra di varie migliaia di serbi inquadrati brigantesco che rimandarono per quella notte la partita ripromettendosi una rivincita nei giorni successivi.- E mantennero infatti tali propositi perchè gli atti terroristici e le insidie si moltiplicarono e nelle notti che seguirono il nervosismo e l'orgasmo serpeggiarono senza tregua per la campagna e per le vie della città sino alla notte del 23 aprile nella quale un attacco improvviso proveniente da Nevesinje combinato a mezzo di razzi da segnalazione con colpi di mano da altre direzioni e dall'interno stesso della città costituì il combattimento più serio di tutta l'operazione che si esaurì il giorno successivo in episodi cruenti a tipo guerriglia di casa in casa e di roccia in roccia con notevoli perdite per l'avversario e qualche ferito da parte nostra.-

PRIGIONIERI E ARMI CATTURATE

Durante l'avanzata non sono stati catturati prigionieri, salvo quelli del primo giorno (Urala Vedica).-

Il carattere impresso all'azione di fulmineità non consentiva di attardarsi per nessun motivo.-

Perciò l'azione nei riguardi di sbandati che tornavano verso le loro case si è limitata al disarmo di essi.-

Analogamente non è stato possibile catturare i materiali abbandonati dal nemico in fuga non avendo in movimento possibilità adeguate di personale e mezzi con ben altro compito da assolvere.-

L'uno e l'altro compito per essere efficaci avrebbero imposto altresì di estendere le ricerche per largo raggio a cavallo delle strade, ciò che sarebbe stato incompatibile con i compiti della divisione.-

I prigionieri e le armi e munizioni catturate durante le ore di sosta della Divisione a Urala Vedica furono nella notte stessa sgombrate a Fiume.-

Il lavoro di rastrellamento di personale e mezzi ha potuto essere invece effettuato con sistematica organizzazione nel periodo successivo 18 - 26 aprile.-

SPECCHIO COMPLESSIVO DELLE PERDITE SUBITE DURANTE LE OPERAZIONI
DELLA CAMPAGNA DALMATA

Giorno	Deceduti	Feriti ricoverati in luoghi di cura	Contusi (al seguito)	Note
12/4	-	5	-	(1) del XXI btg.b. motoc.
13/4	1 (1)	2	1	(2) 3 del I/133° rgt. art.d.cr.
14/4	-	-	2	1 della 133° ep.m. genio.
15/4	-	1	3	
16/4	-	2	-	
17/4	4 (2)	8	8	
18/4	-	11	5	
TOTALE	5	29	20	

NOTA : dal 18 aprile al rientro alle sedi si sono avuti altri
3 morti (2 del 12° rgt. bersaglieri e 1 del 133° rgt.
art.d.cr.) e 4 feriti.-

CONSIDERAZIONI DI CARATTERE

TATTICO E LOGISTICO

- 1 - ESPLORAZIONE
- 2 - CONSIDERAZIONI SUL MOVIMENTO DELLA COLONNA DIVISIONALE
- 3 - COMPOSIZIONE DIVISIONE CORAZZATA
- 4 - COMPORTAMENTO MATERIALI (CARRI E AUTOMEZZI)
- 5 - CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

1°) - ESPLORAZIONE -

Affidata ai bersaglieri motociclisti ha differito sostanzialmente da quella esplorazione minuziosa quale si richiedeva in passato alla cavalleria e si è esplicata con colpi di sonda sulla rete stradale che hanno avuto per limitazioni di profondità la designazione degli obiettivi normali ed eventuali delle G.U. per la giornata.-

Probabilmente l'esplorazione avrebbe potuto spingersi almeno con qualche elemento assai più lontana con maggiore spregiudicatezza e indipendentemente dagli obiettivi delle G.U.-

Per fare questo gli esploratori hanno sentito la mancanza di un appoggio potente ed incuorante che solo delle autoblindo e dei carri armati veloci possono dare; ma la situazione favorevole avrebbe dovuto indurre la cp. motoc. sulla fronte della "Torino" a maggiore dinamismo, mentre quella sulla fronte della divisione "Littorio" incoraggiata dall'incalzare dell'avanguardia, ha proceduto più decisamente arrivando molto prima sull'obiettivo della sua sorella.-

I carri L anzichè di appoggio all'esplorazione sono stati di remora e di impaccio tanto che sono stati abbandonati alla loro modesta velocità di 25 km. al massimo ed alla loro autonomia di 60 km. mentre le motociclette mantenevano una velocità media di 40 km. con autonomia di 150 km.-

Disgraziatamente anche questa autonomia non è stata sufficiente e la cp. bersaglieri in esplorazione sulla fronte della "Torino", avendo perduto l'autocarro dei rifornimenti c. e l. oltre ad altre cause, si è fermata per mancanza di carburante mentre avrebbe potuto proseguire oltre Narenta.-

In sostanza l'esplorazione ha preceduto le divisioni attraverso regioni che, secondo informazioni degli abitanti, sarebbero state insidiate dai cetnici.- Le insidie non han

ne però mai assunto tale gravità da arrestare l'esplorazione; si trattava sempre di fucilate sparate molto da lontane che sempre meno impressionavano i nostri esploratori i quali hanno finito per trascurarle.-

Si ha ragione di ritenere che effettivamente su determinate località favorevoli alla resistenza come colli, strette, ponti, ecc. il nemico avesse predisposto elementi incaricati di opporsi alla nostra avanzata almeno per ritardarla; ma la repentina nostra avanzata sconcertava i difensori che preferivano allontanarsi al sentore dei nostri motori e sparare all'impazzata da posizioni eccentriche e favorevoli ad una sollecita fuga.-

L'esplorazione dei bersaglieri motociclisti del 12° bersagliere che sino a Signe si è esplicata a cavallo dell'itinerario della sola divisione "Littorio" ha dovuto assumere, da Signe in poi, una ampiezza pari alla fronte di tutto il C.A.At. in seguito ad ordine del C.do C.A. stesso.-

L'ordine stesso è pervenuto al Comando della Divisione "Littorio" mentre era in marcia in coda all'avanguardia per Knin e Signe e precisamente all'altezza di Chievo.-

L'ordine diceva di affidare l'esplorazione al XXI btg. motec. rinforzato da carri armati, anche sulla fronte della divisione "Torino" e precisava che la dipendenza degli elementi in esplorazione tutti, anche a quelli agenti sulla fronte della "Torino" continuava ad essere accentrata al Comando della divisione "Littorio".-

Giova qui osservare a solo titolo di ammaestramento :

- 1°) - che i carri armati non potevano seguire i motociclisti per le ragioni già dette;
- 2°) - che gli ordini esecutivi per il distacco e l'organizzazione dell'atmosfera esplorativa amplificata dalla divisione al Comando del C.d'A. sono stati dati per

necessità succintamente per iscritto marcia durante e a mezzo di motociclista al Comandante del btg. il quale a sua volta senza fermarsi ha impartito gli ordini verbalmente per l'esplorazione dinanzi alla divisione "Torino" a mezzo di una cp. che ha subito poi sempre una nociva attrazione verso il suo btg. (sinistra) a scapito della divisione "Torino" per la quale doveva esclusivamente operare;

- 3°) - il solo Com.te di btg. possedeva una carta topografica 1 : 750.000;
- 4°) - ad ordini eseguiti si aveva : una cp. motociclisti esplorante a cavallo di ciascuno degli itinerari per corsi dalla divisione "Littorio" e dalla divisione "Torino";
- 5°) - i collegamenti tra le cp. ed il Comando di btg. in esplorazione hanno funzionato prevalentemente a mezzo motociclisti e quindi con ritardo specialmente verso il Narenta dove la portata delle RF 30 era inferiore alla distanza.-

Il Comandante della cp. sulla fronte della "Torino" avrebbe dovuto in conformità dell'ordine regolarsi in base ad indicazioni della divisione "Littorio" ma la distanza era tale e priva di pratico collegamento che in concreto la cp. stessa doveva preoccuparsi delle vicissitudini e della situazione sulla fronte di avanzata della "Torino", vicissitudini che nessuno notificava al Com.te della "Littorio".- D'altra parte i tentativi fatti dal comandante della cp. motociclisti per prendere collegamenti col suo Comando di btg. sull'itinerario della "Littorio" riuscivano vani.-

Ma "Torino" invece era a portata di mano dell'esplorazione della cp. che lo riguardava e, praticamente, ne rimaneva in fluita collegata e la poteva dirigere secondo i propri intendimenti.-

E' avvenuto così che allorchè la Divisione "Littorio" verso le ore 20,30 entrò in Mostar non era nota affatto al Com.te della "Littorio" la situazione sulla fronte della "Torino" e non poteva quindi dare disposizioni alla esplorazione da quella parte.- In tale contingenza immaginò che le disposizioni stesse rientrassero totalmente per forza di cose nell'ambito e nelle vedute del Com.te della "Torino".-

Verso le ore 3 del 17 arrivò al Com.te della "Littorio" l'ordine del Comando C.A.At. di proseguire per Cettinje e quasi contemporaneamente per telefono da un paese vicino a Mostar (da dove non si poteva telefonare) il Com.te della "Littorio" parlando con l'Eccellenza il Com.te del C.A.At. seppe che la "Torino" non aveva potuto raggiungere l'obiettivo di Metrovic e da ciò desunse che la esplorazione da quella parte era ferma ma non ne seppe le ragioni e non ritenne perciò di intervenire con ordini da quella parte dove erano un Comando di C.d'A. e di divisione interessati direttamente.-

L'esplorazione su tutta la fronte delle due divisioni doveva dipendere è vero dal Com.te del btg.motoc. che marciava con la divisione "Littorio", ma questi data la velocità e la continuità dell'avanzata e la impossibilità dei collegamenti non potè praticamente accentrare le notizie e decentrarle ai Comandi di divisione nè guidare, nè imprimere, nè rifornire di carburante i 260 motociclisti operanti su un fronte di circa 50 km. per una profondità di 200-300 km. (Spalato-Ragusa). In pratica il Com.te della cp.motoc. sull'itinerario della "Torino" era collegato con quel Comando di Divisione senza tramite di Comando di btg. che era sull'itinerario della "Littorio".-

La cp. bersaglieri motociclisti che esplorava sulla fronte della "Terino" non ghermì fulmineamente come doveva l'obiet_tivo della giornata della divisione stessa ed attese ordini e rifornimenti non assolutamente necessari a Ljubuscki spo_ stato cioè sulla sinistra dimostrando scarsa attività e ini_ziativa.-

Ritengo che una maggiore iniziativa da parte del Tenente Com.te la cp.avrebbe potuto spingerlo non solo personalmen_te su Metkovic ma anche a provocare provvedimenti ed ordini per il proseguimento immediato su Ragusa.-

2 - CONSIDERAZIONI SUL MOVIMENTO DELLA COLONNA DIVISIONALE

1°) - PERCORSO EFFETTUATO DALLA DIVISIONE - (cfr. lucido
all. n° 9)

-da Erpelle a Postumia	km.	72
-da Postumia a Mrzla Vedica	"	114
-da Mrzla Vedica a Otocac	"	144
-da Otocac a Knin	"	140
-da Knin a Mostar	"	210
-da Mostar al bivio di Trebinje e ritorno a Mostar per Ragusa	"	350

TOTALE km. 1030

A questi aggiungasi :

- per i bersaglieri (eccetto Comando di regt. e XXXVI
btg.b.autop.) il maggior percorso Mrzla Vedica-
Karlovac - Ogulin - km.160.-

In conseguenza può affermarsi che la Divisione pra-
ticamente nella quasi totalità dei suoi mezzi ha
marciato ininterrottamente.- Le sospensioni del mo-
vimento potevano al massimo riguardare la testa del-
la colonna.-

Durante dette sospensioni serravano sotto gli sca-
glieni che per necessità automobilistiche non pote-
vano tenere l'andatura della testa.-

Durante queste sospensioni del movimento l'avanguar-
dia provvedeva alla sicurezza non solo della Divi-
sione ma anche del C.A.At. (divisione "Torino" e
truppe del C.A.) che marciava sulla nostra destra.-

A Knin l'occupazione della fronte Dornis-Mioccich-
Verlicca a protezione di Sebenico poté essere fatta
con piccoli elementi e con larghi e stentati movi-
menti perchè il nemico aveva fatto saltare sia il
ponte sul Cherca ad ovest di Knin, sia il ponte più
a sud presso Crestazzo.-

Queste interruzioni rittate in fretta consentirono alla divisione di passare il giorno successivo ma con un mezzo alla volta e a passo d'uomo.- Una eguale circostanza ritardatrice ha avuto la divisione a Gracac dove un ponte di legno di portata limitata e malsicuro obbligò, per prescrizione del Comando Genio del C.d'A.At., a far passare i mezzi uno alla volta e a passo d'uomo escludendo per allora i carri M/13 che superavano col loro peso la portata del ponte.-

Un altro motivo di ritardo incontrò la divisione da Brinje in poi allorchè si trovò sullo stesso itinerario della divisione "Torino" che con i suoi enormi autobus rimasti indietro ostruiva la strada specialmente nei tratti più ristretti e dava luogo ad ingorghi ed accavallamenti che solo con grande fatica di ufficiali di questo Comando si riusciva dopo ore ed ore a districare.- Questo inconveniente si verificò specialmente nella notte tra il 14 ed il 15 aprile prima di Knin e ritardò di almeno 5 ore il movimento della "Littorio"; e il ritardo sarebbe stato assai maggiore se il Com.te stesso della divisione ed altri ufficiali non avessero personalmente ristabilito il traffico portandosi avanti.-

In queste circostanze ritardatrici ho dovuto constatare che l'intervento di ufficiali, più o meno qualificati, anzichè incoraggiare al movimento ed all'osare, imponeva a volte prescrizioni, remore incompatibili col carattere dell'azione.-

In merito ad intervento di ufficiali, ritengo doveroso mettere in rilievo che ogni azione sul movimento di colonne deve essere, prima di tradursi in atto, ponderata e vagliata nei suoi riflessi presenti e lontani, tenendo presente anzitutto le preminenti esigenze che si impongono al raggiungimento degli obiettivi fissati dalla autorità superiore nonché la caratteristica dei mezzi componenti le colonne.-

Troppe spesso - ed è facile - l'intervento si traduce in un arresto del movimento anzichè in azione fattiva per elimina

re gli attriti manifestatisi, con ripercussioni deleterie sul movimento stesso e talvolta con l'impedimento di raggiungere gli obiettivi che altrimenti sarebbero stati sicuramente conseguiti.-

Certo a chi è nuovo dei ponderosi problemi del traffico meccanico un ingorgo si presenta con forme preoccupanti.- Si tenta di sciogliere il nodo, e invece spesso si va sempre più intricando, mentre la mano sicura di un tecnico l'avrebbe in poco tempo reciso.-

Due casi e significativi, si sono verificati durante operazioni di cui alla presente relazione nei riguardi della divisione ed a scopo di ammaestramento desidero metterli in evidenza, senza volere con ciò farne carico ai competenti.-

a) - Un ufficiale del genio di C.A.:

- al ponte di Gracac preserisse il passaggio lentissimo per automezzi isolati ed escluse i carri M per il loro peso, mentre il giorno 23 aprile due carri M che hanno potuto riparare i guasti sono passati su quel ponte senza alcuna precauzione e sono arrivati a Mostar - il ponte ha retto benissimo;
- allo imbattimento della testa della "Littorio" contro la coda di elementi fermi della "Torino" prima di Knin, dichiarò che non si poteva passare e si doveva attendere, ciò che il Com.te della Littorio non ammise e passando ai fatti riuscì non solo a passare, ma a ristabilire il transito e a proseguire con la divisione;
- a Knin invitato da me ad esaminare il ponte interrotto ed a riferirmi, l'ufficiale mi dichiarò che per tre giorni non sarebbe stato possibile passare, obbligandomi a perplessità ed a ricerche di itinerari di soccorso che non trovai.- La sera stessa, contrariamente alla dichiarazione dell'ufficiale predetto, il transito

sul ponte di Knin era ristabilito e l'indomani mattina alle ore 7 la divisione vi passò, sia pure con rallentamento.-

- b) - Un altro ufficiale nella notte dal 14 al 15 mandò un messaggio per informarmi che il frammischiamento delle colonne era tale che a nessuno era possibile avanzare e che era quindi consigliabile attendere lo sfilamento della divisione "Torino" prima di portarsi avanti "e che di ciò avrebbe informato il Comando del C.d'A." -

In realtà la confusione era molto meno grave ed in pratica tale intervento causò del ritardo nella ripresa del movimento.-

II) - AUTONOMIA DEI MEZZI

- La Divisione consta di 1500 motori che a 20 metri di distanza l'uno dall'altro formano un nastro di 30 km. (velocità 20 km.ora).- Frazionata in esplorazione, avanguardia, scaglioni e unità di marcia, tale profondità sale a 40 - 50 km. senza contare allungamenti e disperdimenti inevitabili ed escludendo errori d'itinerario che non sono infatti mai avvenuti pur non disponendo di carte topografiche.-

- Ma questo calcolo sommario non è che teorico e superficiale se non si tiene conto delle seguenti circostanze che incidono fortemente sul movimento della colonna divisionale e rendono immensamente complicata l'organizzazione dell'operazione logistica e tattica :

- | | | |
|------------------------------------|---|-----------|
| 1°) - autonomia delle motociclette | : | km.150 |
| " degli autocarri a benzina | : | " 150 |
| " " " a nafta | : | " 250-300 |
| " dei trattori | : | " 100 |
| " dei carri L cingolati | : | " 60 |

autonomia dei carri L carrellati : km. 250-300
" " " M : " 100

Da questa varietà di autonomia scaturiscono molte difficoltà che è inutile elencare.- Basti dire che su strade strette a fortissime pendenze (territorio eminentemente montuoso) l'arresto di un reparto di carri L per necessità di rifornimento avrebbe obbligato all'arresto anche della colonna seguente mentre quella parte di autocolonna che precedeva, continuando, si sarebbe stanziata troppo.-

- Questo inconveniente serissimo ha imposto la rinuncia alla quasi totalità dei carri L cingolati, dico "quasi" perchè una cp. degna del più alto elogio affidata alla bravura ed alla competenza di un ottimo ufficiale di complemento e di carristi bravissimi ed instancabili, ha saputo destreggiarsi in modo da non turbare il movimento divisionale riuscendo nel tempo stesso a fermarsi fuori strada per tempestivi rifornimenti dei serbatoi e a riguadagnare il suo posto nella colonna con la rinuncia assoluta, completa di qualsiasi riposo.- Questa cp. è arrivata sugli obiettivi in ritardo ma abbastanza in tempo per ripartire con la colonna, se però avesse dovuto svolgere un combattimento avrebbe risentito inevitabilmente dell'usura del materiale e del personale.-

III) - ATTREZZATURA DEI REPARTI PER UNA CELERE OPERAZIONE DI RIPRISTINO PIENO SERBATOI BENZINA.

Si è dimostrato non solo che la scorta di carburante-lubrificante e parti di ricambio deve essere ripartita nella colonna al seguito di ogni cp. carristi ed unità di marcia, ma si è deplorata la mancanza e insufficienza di carrelli e di pompe per il sollecito avvi

cinamento dei fusti ai singoli automezzi e per l'erogazione al ripristino dei pieni.-

Senza questa necessaria attrezzatura l'operazione del rifornimento della colonna su strada nelle migliori condizioni di ambiente, ha richiesto il minimo di una ora almeno in media per ogni cp. o unità corrispondente e nel complesso della divisione, tenuto conto che la contemporaneità pratica dell'operazione dalla testa alla coda non è raggiungibile, la operazione stessa comporta anche due o tre ore.-

IV) - RIFORNIMENTO PER LA MESSA A PUNTO DELLA SCORTA C. E L. DEI REPARTI.

Le sezioni c. e l. divisionali marciavano inizialmente in coda alla divisione che dal 13 al 19 aprile non si è mai fermata ed ha sempre marciato su strade strette ed in terreno montuoso.- In queste circostanze l'affluenza di fusti pieni di reparti in sostituzione dei fusti vuoti è stata problematica.-

Si deve alla convergente premura e comprensione dei singoli componenti della divisione se con espedienti ed iniziative individuali prontamente e tempestivamente attuati, i reparti hanno potuto attingere agli organi divisionali i necessari rifornimenti.-

V) - MESSA IN MOTO DEI MOTORI.

Questa operazione facilissima per alcune macchine è stata fonte di indicibili peripezie per certi tipi di auto carro come ad esempio i B.O.D.-

Le temperature sotto zero ad oltre mille metri frequentemente incontrate con neve, vento e pioggia, obbligava nelle soste a non lasciare i motori lungamente inoperosi per evitare il pericolo di congelamento e di se-

rie avarie ed anche per favorire la rimessa in moto per la partenza.-

Malgrado tale avvertenza la messa in moto è stata fonte di serie apprensioni per il personale e per i com. ti di reparto, giacchè un solo autocarro non pronto a partire costituì impaccio nella ristretta sede stradale al procedere dei mezzi che seguivano.-

Frequente era la necessità di ricorrere al rimorchio delle macchine più ostinatamente restie ad accendersi per una messa in moto forzata e ciò non era mai favorito da disponibilità di spazio di strada.-

VI) - CARRI M

La divisione disponeva di 5 carri M che gradatamente nel corso dell'avanzata sono passati dalla testa della colonna alla estrema coda dei recuperi.- Cause di questa cattiva prova vanno ricercate nella insufficienza del motore rispetto al tonnellaggio ed alle pendenze, ma questo difetto determinava soltanto un rallentamento di velocità.- Gli arresti invece sono da attribuirsi ad avarie alle quali vanno soggetti soprattutto i meccanismi del cambio di velocità e del sistema di bloccaggio e al surriscaldamento del sistema di sterzo.- Queste manchevolezze di costruzione possono facilmente essere ovviate rappresentandole alla Casa Ansaldo subito.-

VII) - CARRI L

Su questo carro, a parte l'autonomia di cui si è già parlato, sono stati scritti fiumi di inchiostro per dimostrare da anni l'assoluta inadeguatezza alle missioni della divisione corazzata ed ai compiti tattici dei minori reparti carristi.-

E' un carro che può avere unicamente un certo effetto morale sulle popolazioni che non lo hanno mai visto e può avere un effetto materiale quale mitragliatrice semovente e blindata in unione a truppe a piedi.- Esso deve essere dato ai reggimenti di fanteria.- Ma in ogni caso e specialmente nell'operazione in Dalmazia il carro I ha nuovamente messo in luce, oltre al difetto esiziale dell'autonomia :

- la estrema delicatezza degli organi di sospensione e di aderenza (balestre, rulli, elementi di cingolo);
- la insufficiente e quasi nulla visibilità dal posto del capo-carro;
- l'esagerata piccolezza di statura;
- l'armamento in una sola direzione, il farraginoso ingombro interno della eccessivamente pesante mitragliatrice a nastro;
- l'isolamento completo dell'equipaggio sordo e cieco.-

Ma limitando le considerazioni al movimento su strada, il carro I non può seguire una colonna autocarrata e tanto meno un reparto motociclisti ed il suo intervento se anche desiderabile non è mai pronto e tempestivo perchè inevitabilmente ritardato dall'autonomia e dalla precarietà delle sospensioni che obbligano a continue sostituzioni di parti di ricambio.-

E' necessario che, sia per i carri I che per i carri M la divisione possa disporre organicamente dei carri li ed autocarri occorrenti al loro trasporto al fine di assicurare la loro efficienza e conseguente capacità di combattere al termine di movimenti dell'ordine di 100-200 km. come quelli compiuti e che possono ritenersi normali nell'impiego di una G.U. corazzata.-

VIII) - TRATTORI SPA 37 - ARTIGLIERIA

Hanno risposto bene alla bisogna.

Hanno tenuto un'ottima media di velocità al seguito dell'esplorazione e non hanno dato luogo ad inconvenienti degni di nota.-

3 - COMPOSIZIONE DELLA DIVISIONE CORAZZATA

- L'esperienza delle ultime operazioni della divisione "Littorio" in Dalmazia ed Erzegovina ha dimostrato che per terreni montuosi dove non si esce fuori strada occorrono colonne piccole e non interi reggimenti incolonnati su unica strada per cinquantine e centinaia di km.-
- Colonne piccole e fortemente corazzate con altissime prestazioni per marciare su strada e superare ostacoli stradali ed interruzioni.-
- Inutile la massa di numero d'armamento se non si può uscire dalla strada.-
- Importantissima la velocità e l'autonomia.-
- Si può dire che l'esperienza Dalmata è l'opposto dell'esperienza Cirenaica laddove si possono far muovere in ogni direzione enormi masse motomeccanizzate con aperture di compasso che sarebbero impossibili in terreno montuoso.-
- Ad ogni terreno corrisponde un compartamento diverso.-
- Questo mi convince che prima di formare la G.U. corazzata, bisogna formarne e addestrarne gli ingredienti che la devono comporre, e questi ingredienti devono essere studiati sul terreno, a massa, quella massa che è però una "dose" una "relatività" e non una cosa fissa, massiccia organicamente e rigidamente determinata.-
- Dalla dose, caso per caso, si passerà alla "ricetta" e le ricette saranno differenti e non sempre si chiameranno "divisioni" perchè non è da escludere che nell'impiego questa G.U. debba sezionarsi per valere di più.-

- Invano chiederemo ai mezzi meccanici di svolgere un lavoro superiore alle loro possibilità.-
- Il terreno d'azione va dunque ben studiato.-
- L'esperienza dalmata ha dimostrato che una G.U. corazzata deve essere messa in grado di compiere l'esplorazione tattica e del campo di battaglia.-
- Quella strategica è disimpegnata dall'aviazione.-
- L'esplorazione tattica affidata soltanto a motociclisti è quasi inutile talvolta dannosa.- Il motociclista non esplora, fa molto rumore, è in condizioni di inferiorità in caso di incontro col nemico appostato.- L'arma automatica incavalcata sulla macchina non è una cosa seria.- Si pretende troppo da un motociclista.- Si sta confondendo lo sport motociclistico con la micidialità della guerra. L'arma automatica deve essere piazzata su un veicolo che abbia stabilità.-
- L'esplorazione non è disimpegnata da motociclisti, bensì da autoblindo velocissime.-
- Ci vuole un corpo di truppe esploranti che vada avanti in estensione ed in profondità sul terreno indipendentemente dalle colonne retrostanti meno spregiudicate.-
- Noi non abbiamo ancora fatto addestramento su questo genere di esplorazione celere con immediata trasmissione di notizie.- Adesso dovremo farlo intensamente per essere pronti al primo impiego : mancano le autoblindo.- Queste sono indispensabili.-
- All'esplorazione deve corrispondere una unità a se stante comprendente autoblindo e motociclisti.-
- Il rgt. bersaglieri attuale è ibrido.- Il btg. motoc. non trova impiego coi btgg. autoportati.- Sarebbe quasi

meglio che il btg. motoc. si addestrasse coi carri armati nello stesso reggimento sino a tanto che non avremo autoblindo.-

- Il rgt. bersaglieri dovrebbe essere su tre btg. autoportati e non escludere del tutto le biciclette.-

- Il rgt. carrista è unità amministrativa.- In operazione contano i btgg.-

E' inutile parlare di milioni quando non si hanno che poche centinaia di mezzi.- Limitiamoci a fare uno alla volta dei buoni battaglioni; la qualità val più del numero in questo caso.-

- Quello che interessa è la liquidazione del carro L attuale che non è un carro, nè armato nè corazzato.-

- Il carro M/13 in Dalmazia non ha seguito.- Difetti al cambio di velocità, allo sterzo, alla pompa d'alimentazione lo hanno fermato.- Occorre provvedere subito altrimenti non arriveremo sul nemico prima che il nemico arrivi su di noi.-

- Occorrono carri pesanti prima che il nemico ci sorprenda con i suoi e con le sue armi anticarro.-

- A carro armato di peso maggiore corrisponde armamento di calibro maggiore.- Rigorosamente parlando noi non abbiamo "carri armati" diciamo di averli nella divisione, ma non ne abbiamo, tuttavia ci chiamano "divisione corazzata".

- Unisco un progetto per la costituzione della Divisione Corazzata da modificarsi secondo i teatri d'operazione.-

PROGETTO di costituzione di un tipo di divisione corazzata da modificarsi secondo il terreno d'impiego.-

NUCLEO esplorante per Divisione Corazzata (N.E.D.CR.) di costituzione permanente e di impiego normale al comando di un colonnello addetto al Comando Divisione (costituzione modificabile per casi eccezionali):

- 1 comando del N.E.D.CR. con nucleo collegamenti radio
- 1 btg. bers. motociclisti
- 1 gruppo autoblindo su 2 squadriglie
- 1 cp. cannoni anticarro trainata da trattore per ftr. (in costruzione)
- 1 pl. milizia della strada (in sostituzione del N.M.S. della Div.)
- 1 squadriglia aerei da ricognizione
- 1 sezione carburanti su mototricicli
- 1 pl. genio pontieri con elementi di ponte di Benedetto.-

CARRI ARMATI 2 reggimenti ciascuno su 3 btg. carri M carrelati ciascuno su 3 compagnie.-

REGGIMENTO BERSAGLIERI AUTOPORTATO su 3 btg. di 3 compagnie ciascuno (uno dei btg. dotato di biciclette autotrasportate)
1 cp. cannoni anticarro (divisionale)

REGGIMENTO ARTIGLIERIA su due gruppi cannoni da 75/27 di tre batterie ciascuno ed un gruppo obici da 100/17 su 3 btg.
2 btr. da 20 c.a. (divisionali)
ciascun gruppo proprio reparto munizioni e viveri.-

NOTA : organi di comando, collegamento e osservazione dotati di autoveicoli blindati opportunamente attrezzati ai rispettivi compiti; aumento munizioni nei cassoni al seguito, necessario e consentito dalla potenza del trattore L 37 ora non sfruttata convenientemente.-

GENIO : 1 btg. su una cp. artieri e una cp. collegamenti.-

SERVIZI :

Quartiere Generale (compresi i CC.RR.) come l'attua

le.-

Sanità 12 autoambulanze di tipo attuale e attuale costituzione.-

Sussistenza come l'attuale con autoforni

Autoreparto misto come l'attuale con 6 unità carburanti e lubrificanti anzichè 4 trasportate su 2 sezioni pesanti e 2 sezioni mototricicli (una benzina e olio e l'altra gasolio e olio).-

Nucleo soccorso stradale dotato di Lancia RO attrezzati a soccorso e 2 autocarri pesanti per trasporto materiali.-

VARIE :

- Tutte le autovetture blindate e armate.
 - Un carrello porta fusti munito di pompa in dotazione a ciascuna cp. e unità corrispondente per il rifornimento in marcia.-
 - Autocucine per tutti i reparti della Divisione.-
-

4) - COMPORTAMENTO MATERIALI (carri e automezzi)

- Oltre 1500 autoveicoli, d'ogni specie e di diverse caratteristiche e prestazioni, sono stati portati in una settimana da Erpelle Cosina - Postumia - Fiume - Ogulin - Otocac - Knin - Sini - Imoski - Mostar a Erebinje e ricondotti per Ragusa - Metkovic a Mostar e zona di dislocazione.-
- Il percorso complessivo è stato di oltre 1000 km. con una media giornaliera assai prossima ai 200 km.-
- Oltre all'entità chilometrica del percorso già per se stessa eccezionale, va tenuto conto che si è trattato di una marcia di invasione con le precauzioni del caso, che si riflettono anche esse sull'impiego del materiale, con caratteristica di continuità diurna e notturna di sforzo, sicchè il movimento è risultato praticamente protratto senza sosta per una intera settimana.-
- Manutenzione essenziale e riparazioni di strada sono state fatte, si può dire, marcia durante.-
- Sforzo severo, di macchine e di uomini, complicato da una rete stradale pressochè primordiale e da condizioni climateriche non favorevoli; sforzo che si è compiuto con perdite di macchine relativamente limitate.-
- Il numero degli autoveicoli che si sono staccati dal grosso e sono stati recuperati con i mezzi di soccorso della divisione danno infatti una percentuale che non suocera il 5 % della massa; mentre il numero di autoveicoli dovuti abbandonare perchè gravemente avariati è stato di 5.-
- Questo risultato, senza precedenti in simili spostamenti di analoghe G.U.nostre e straniere, è dovuto

non solo alla perfezione generica del nostro materiale auto, ma soprattutto all'altissima disciplina delle truppe, ed anche, e non poco, alla messa a punto del materiale ed alla preparazione tecnica del personale parallelamente perseguite, con metodo e con passione, durante lo intero periodo invernale.-

- Una verità è stata riconfermata da questa prova : il materiale auto di queste G.U. non può essere raccogli^{ti}ccio, in nessuno dei suoi elementi di combattimento o dei servizi.- La pluralità di tipi anche se di analoghe prestazioni, complicano la vita di queste G.U.- Gli autoveicoli di requisizione, raramente di ottima efficienza, sono una tara e qualche volta una palla ai piedi.- Queste G.U. devono essere dotate di pochi tipi regolamentari, di identica autonomia e tutti in condizioni di ottima efficienza.
- Le perdite che si sono avute riflettono infatti i tipi aggregati alla massa per necessità di completamento, quando, nel primo approntamento, non vi era disponibilità di tipi regolamentari.-
- Se la disponibilità oggi lo consentisse, bisognerebbe procedere alle sostituzioni del resto non numerose per conseguire la desiderata unità di tipi e la massima standardizzazione delle parti.-
- Lo specchio allegato indica i tipi e le quantità di autoveicoli in dotazione alla Divisione.-
- Di seguito si espongono le osservazioni e gli inconvenienti che sono emersi durante l'accennato periodo di impiego :

- Autovetture -

- Ottime.

- Escludere dalle unità corazzate non superiori al reggimento le berline.
- Dotare i comandi di reggimento e di divisione di vetture comando corazzate con spazio e comodità ed aventi una leggera blindatura e l'armamento.
- Autocarri pesanti -
 - I tipi provenienti dalla requisizione, per quanto messi a punto con notevole spesa durante il periodo invernale, hanno rivelato il grado di logorio generale che avevano all'atto della requisizione e che l'intenso lavoro ha ora aggravato.- Sarebbero adatti alle unità dei servizi di grandi unità comuni.-
 - Lancia 3 RO - ottime.
 - O.M. 3 BOD - ha presentato un inconveniente costante, oltre alla nota difficoltà della messa in moto: il 20 % degli autocarri di questo tipo ha avuto la rottura del settore ruota elicoidale (gruppo sterzo).-
 - Tanto il Lancia come l'O.M. portati sulla rete stradale descritta, montuosa, di stretta carreggiata e con opere artificiali di fattura primordiale, avrebbero forse tenuto meglio la strada se muniti di pneumatici a bassa pressione anziché di semipneumatici.-
 - L'ingombro, il peso, la rigidità dell'autotelaio, congiunti all'usura del piano stradale hanno imposto sforzi anormi ai conduttori per tenere le macchine a monte e non correre il rischio del ribaltamento premendo a valle il margine che, anche per le continue piogge, si sfaldava o crollava.- Il pneumatico a bassa pressione avrebbe notevolmente attenuata la spinta.-

- Autocarri leggeri -

- Per quelli provenienti dalla requisizione vale quanto dette per gli autocarri pesanti.- Circa gli SPA 25 G/10 in particolare, bisogna aggiungere che per le loro condizioni generali sono assolutamente inadatti quale dotazione per una cp. cannoni anticarro.-
- Lo SPA 38 R si è dimostrato l'autocarro ideale per le G.U. corazzate.-
- Ha tuttavia, presentato un inconveniente che, nell'impiego in montagna, ha la sua importanza : il manicotto scorrevole per il bloccaggio del differenziale si rompe al primo innesto.- L'inconveniente sembra dovuto alla scarsa robustezza del manicotto.-
- L'autocarro FIAT 626 è come lo Spa 38 R adattissimo ai bisogni delle G.U. corazzate.-
- Lo Spa L 39 - è ottimo - risponderebbe però meglio se munito di pneumatici.- Inoltre, poichè questo autocarro è in dotazione agli organi dell'osservazione e del collegamento, sarebbe opportuno avesse una adeguata blindatura e l'armamento analogamente a quanto detto per le vetture comando.-
- Autocarro Fiat - dovunque - ottimo.-
- Autoofficine pesanti - ottima l'autoofficina Lancia RO modello 38.-
- L'officina Ceirano mod. 35 si è manifestata, nel quadro della divisione corazzata, eccessivamente lenta per quanto ottima di attrezzatura.-
- Le più adatte risultano le officine montate su Lancia RO e Spa 38 R.-

- Autoambulanze su Spa 25 C/10 -

- Materiale logoro, come è già stato detto per gli autocarri 25 C/10, sebbene queste autoambulanze non provengono da requisizione.

L'autoambulanza per divisione corazzata dovrebbe essere montata su Spa.-

- Trattore TL 37 Spa -

- Ottimo in generale - sottoposto però a inconsueto tormento ha rivelato i seguenti inconvenienti :

- 1°) - Il disco della ruota si stacca dalla flangia che lo assicura al cerchione;
- 2°) - Si sono verificate numerose rotture da vibrazioni ai raccordi dell'alimentazione, nessuno escluso;
- 3°) - 2 culle - supporto magnete si sono rotte;
- 4°) - Il nastro di sostegno del serbatoio a benzina si è spezzato in più trattori;
- 5°) - Il cavo del verricello è risultato debole; occorre_rebbe portarne il diametro da 14 ad almeno 17 mm., riducendone magari la lunghezza per conservare identico l'ingombro.-

- Carri armati L e LF -

- La marcia dei carri è stata fatta cingolata.- Solo 24 carri su 117 sono stati ad un certo momento carrellati.-

La marcia cingolata per centinaia e centinaia di km., senza le soste adeguate al tipo di macchina, ha danneggiato in poco e in molto tutto il materiale ed ha estenuato il personale.-

- Tuttavia, resa necessaria dalla particolare situazione, la marcia è stata fatta dai carri L, seppure con notevole ritardo sugli altri autoveicoli, ed ha dimostrato le ottime qualità meccaniche dei motori ma soprattutto le virtù veramente eroiche del personale.-

- Ferve ora il lavoro per la rimessa a punto dei carri, specialmente nelle sospensioni, ma dal complesso del loro comportamento emerge più viva che mai la persuasione che i carri in generale, specialmente gli L di limitata autonomia, e quelli a cingolo di tutto acciaio in particolare, non sono adatti a lunghi percorsi e che occorre pensare definitivamente che il carrellamento è condizione indispensabile per il trasferimento delle unità carriste.-

- Carri armati M/13/40 -

- Ve ne erano al seguito 5 esemplari che per le cause varie qui elencate non hanno potuto seguire il movimento della divisione se non con l'intervento del N.S.S.:

- 1°) - insufficienza della potenza del motore rispetto al tonnellaggio; ciò è apparso in modo più evidente non appena si sono presentati forti dislivelli e profili tortuosi.- Velocità in salita non superiori ai 15 km. ora e spesso ridotta a 10;
- 2°) - difettoso funzionamento della pompa d'alimentazione, dovuto, sempre, all'imperfetta griffatura del soffietto metallico;
- 3°) - difettoso funzionamento del filtro del combustibile presso la pompa; la tela si satura rapidamente malgrado la precedente filtratura del gasolio, ed il liquido non passa più;
- 4°) - facile rottura di denti degli ingranaggi del cambio; più frequente sul primario;
- 5°) - facile deformazione della forcella di comando del riduttore;
- 6°) - tranciamento dei bulloni di unione della puleggia motrice alla flangia dell'albero del planetario;
- 7°) - consumo rapido del ferodo delle ganasce freno; anche nei carri nuovi si nota disuguale consumo dei ferodi,

come se il rodaggio fosse avvenuto in un percorso a mano costante;

8°) - imbarco di pietrisco nelle traverse dei bilancieri porta rulli dovuto, sembra, alla forma della traversa; il pietrisco solca, anche di un centimetro, la superficie di rotolamento del rullo; imbarco di pietrisco fra il bordo del bilanciere centrale e il rullo, tale da solcare lateralmente il rullo anche di un centimetro.-

9°) - Difficoltà notevolissima, e talvolta impossibilità di estrazione dei proiettili dagli alloggiamenti dello scaffaletto della torretta girevole, dovuta forse all'eccesso di pressione delle molle di ritenuta;

10°) - Svitamento spontaneo del galletto di ritenuta delle mitragliatrici sul supporto;

11°) - Deformazione delle leve di comando sparo a pedale sotto la pressione dei piedi.-

- Di particolare gravità è l'inconveniente di cui al n° 4 verificatosi in tre carri su 5.-

- Mototricicli Guzzi e Benelli 500 -

- Sfiancatura delle coperture e frequenti scoppi di camere d'aria, dovuti sembra, alla insufficiente sezione delle coperture in relazione alla portata e al tormento stradale, sebbene la portata sia stata tenuta piuttosto sui 4 q.li che sui 5 indicata dalla Casa.-

- Inconveniente notevole perchè i mototricicli portano, come è noto, munizioni carburanti e lubrificanti.-

- Motocicli Guzzi 500 - Benelli e Guzzi 250 -

- Eccessiva rumorosità, già del resto, rilevata e fortemente ridotta in numerosi esemplari con l'adozione del doppio silenziatore.- La lieve perdita di potenza che ne deriva è largamente compensata, nel

campo tattico, dalla relativa silenziosità che così si realizza.-

- Comportamento buono per i tipi da 250 i cui telai appaiono però piuttosto delicati.-
- Ottimo il comportamento dei motocicli da 500 cm.-
- Non pratico sembra l'armamento con armi automatiche in cavalcate; preferibile la motocarrozzetta o il mototriciclo.-

- Perdite avute per cause varie nel periodo d'operazione :

- Autoveicoli sgombrati sul 5° Autoparco a Cervignano :

- autocarri	n° 15
- motocicli	" 7
- mototricicli	" 3
- autovetture	" 1
- carri L	" 7
- trattori TL 37	" 1
- autoambulanze Spa 25 C/10"	4
- rimorchi Viberti	" 1
- carrelli per carro L	" 2

- Autoveicoli da inviare all'O.A.R.E. perchè abbisognev
li di grandi riparazioni :

- autocarri	n° 13
- motocicli	" 10
- autovetture	" 4
- carri L	" 3
- trattori TL 37	" 1
- autofurgoncino	" 1

- Gli autoveicoli sgombrati su Cervignano sono stati so
stituiti temporaneamente da similari provenienti da
preda bellica, sicchè i carichi non sono andati ad ap
pensantire gli altri autoveicoli.-

Questi autoveicoli continueranno a rimanere, salvo con
trario ordine, presso i reparti in attesa della sostit
tuzione degli autoveicoli perduti, per poter fare sen
za altro fronte ad improvvisa necessità.-

- Gli autoveicoli di preda bellica tuttora esistenti in buono stato presso i dipendenti reparti sono i seguenti :

- autocarri leggeri	n° 23
- autobus	" 1
- autoofficina	" 1 (carro attrezzi)
- autocambulanza	" 1

5 - CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Caratteristica delle operazioni per la conquista della Dalmazia è stata la fulminea rapidità dell'avanzata che ha sorpreso e disorientato l'avversario.- Praticamente essa non ha avuto soste dall'11 al 18 aprile.-

Il movimento attuato con decisione e spregiudicatezza superando con sovrumano sforzo ogni limite di resistenza e prestazione di uomini e motori ha imposto la nostra volontà all'avversario, lo ha disorientato, gli ha impedito di raccogliersi e disporsi a difesa sulle numerose posizioni naturalmente forti e ben munite e lo ha costretto alla resa, rendendo possibile una nostra profonda penetrazione nel dispositivo avversario.

Tutte le velleità di resistenza delle aliquote avversarie che cercavano di opporsi all'avanzata sulla direttrice della colonna, sono state infrante.-

Arma decisiva per il conseguimento della vittoria è stata soprattutto la velocità con la quale le nostre colonne sono piombate sugli obiettivi senza tener conto di conati di reazione e di insidie, superando difficoltà di ambiente e di terreno per obbedire alla consegna del DUCE.- può dirsi che ogni tappa dell'avanzata è stata negli effetti un combattimento vittorioso.-

Tutti gli obiettivi eventuali sono stati raggiunti sorpassando prima del tempo quelli normali.-

COMANDO DIVISIONE CORAZZATA "LITTORIO" (133^a)

Avanzata della Divisione dall'11 al 18 aprile

Scala 1:600.000

LEGGENDA

—	Movimento giorno 11-4-48
—	" " 12-4-48
—	" " 13-4-48
—	" " 14, 15-4-48
—	" " 16-4-48
—	" " 17-4-48
—	" " 18, 19, 20-4-48

