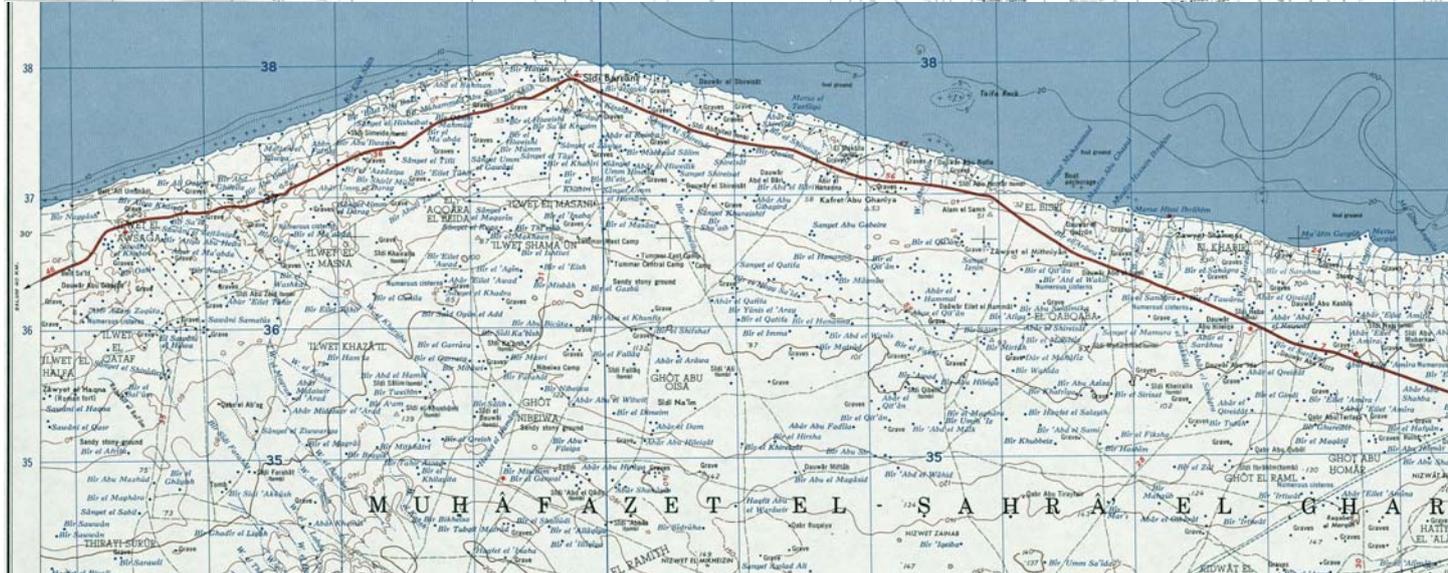
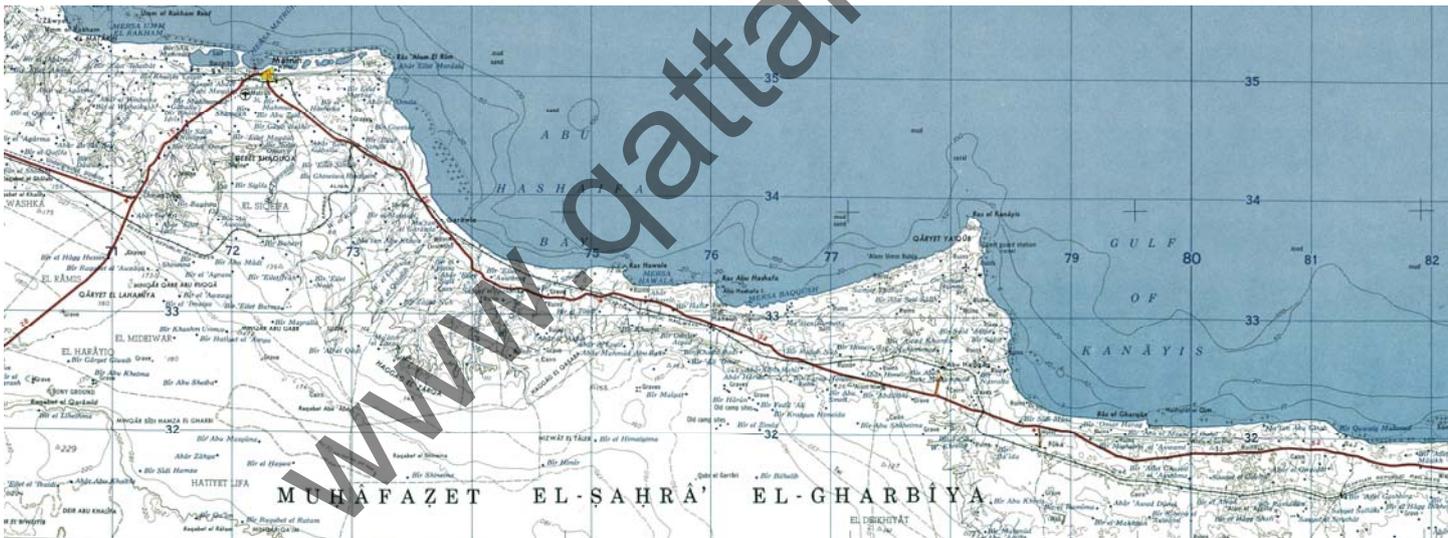
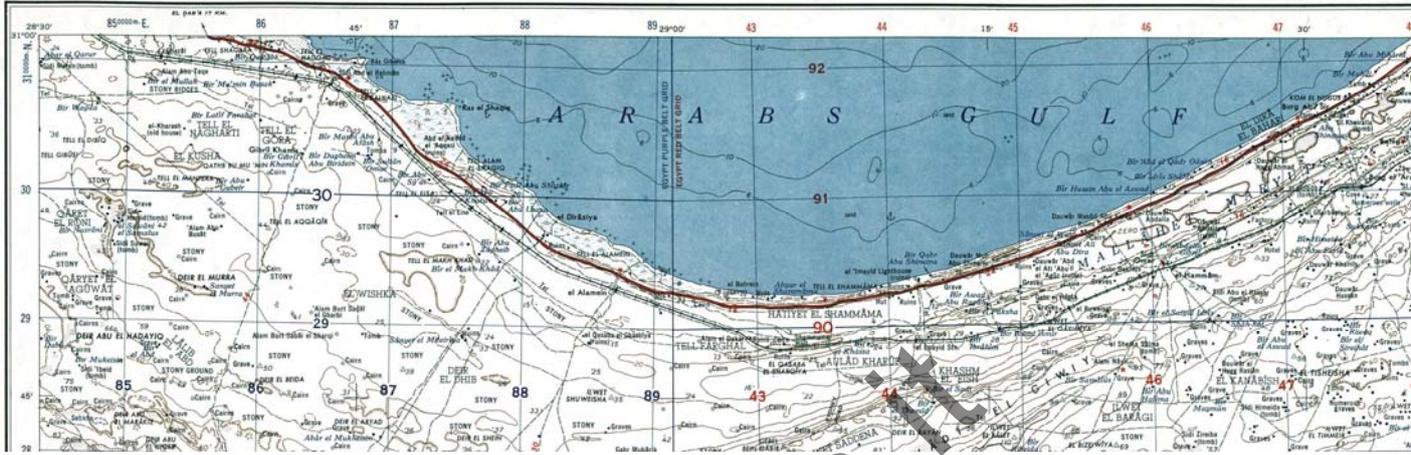


la storia della Ferrovia del Deserto Occidentale.

NORTH AFRICA 1:250,000

BURG EL 'ARAB





In previsione dell'*Operazione Compass*, nel settembre e ottobre 1940 furono preparati piani per un certo numero di diramazioni aggiuntive e per un nuovo terminale (al punto estremo della ferrovia, dove i rifornimenti venivano trasferiti dai vagoni agli autocarri) a Qasaba, circa venti miglia ad est di Mersa Matruh, che furono tutti completati, e per l'estensione della ferrovia di altre 140 miglia, da Mersa Matruh a Sollum. La costruzione, ad opera del *NZ Railway Construction and Maintenance Group*, con la *10th* e *13th Railway Construction Companies* assistite da una *Palestinian Labour Company* e da lavoratori del posto, era iniziata

il 18 Dicembre, ma l'avanzata progredì così velocemente che presto rese inutile la ferrovia e la costruzione fu abbandonata il 14 gennaio alla Similla Junction, ad appena otto miglia da Mersa Matruh.

Il 1 giugno 1941 la *10th NZ Railway Construction Company* ricominciò i lavori per estendere la linea di altre 145 miglia, dalla Similla Junction a Capuzzo, con una capacità di 2,000 ton. al giorno. Il progresso all'inizio fu lento, principalmente a causa della mancanza di rotaie, ma l'*Operazione Battleaxe* aveva mostrato che solo un'offensiva su scala più grande offriva qualche speranza di successo e il lavoro fu ripreso con maggior vigore e guadagnò un ritmo accelerato. Al 16 settembre la linea era stata prolungata di altre diciassette miglia dalla Similla Junction a El Mohalafa, dove un nuovo terminale, conosciuto come Charing Cross, fu costruito. Sebbene, per ragioni politiche, denominato ufficialmente Station Kilo 27 per non offendere gli egiziani, e con riluttanza chiamato El Mohalafa che significa '*The Treaty*' [Il Trattato], fu molto utile per stabilire delle basi di rifornimento alla frontiera. Comunque, per sostenere una forza consistente operante in Cirenaica, sarebbe stato necessario spingere la ferrovia così tanto verso ovest quanto tatticamente possibile.

Il 22 Settembre la *13th NZ Railway Construction Company* si unì ai lavori, e al 20 ottobre la velocità di posa dei binari era raddoppiata fino ad un sorprendente due miglia al giorno, "meravigliando i viaggiatori del deserto che rimanevano sorpresi, al loro ritorno, dal trovare i loro calcoli sbagliati, e di grosso." Alla fine della prima settimana di novembre, la linea arrivò a Misheifa, 93 miglia da Mersa Matruh, punto che era stato scelto come obiettivo da raggiungere prima dell'inizio dell'offensiva, quando un terminale principale vi fu aperto il 15 novembre. Usando nove miglia di rotaie, fu disegnato con larga pianta circolare, per ottenere la massima dispersione, permettendo ai convogli di avvicinarsi su un largo schieramento, e rendendo più difficile un attacco dall'aria. Consisteva di depositi ferroviari, binari d'accesso separati per munizioni, rifornimenti e due per i carburanti, e zone per i tecnici, la logistica, l'acqua e i rottami, il tutto progettato per trattare 2.000 tonnellate di materiali al giorno. L'importanza del terminale a Misheifa era tale che assunse le funzioni di deposito rifornimenti, secondo solo agli immensi depositi attorno a Amiriya nel Delta. Fu anche costruito un finto capolinea cinque miglia ad ovest di Misheifa, che comprendeva veri cannoni anti-aerei ed anche finte locomotive che emettevano fumo. Questo dimostrò di essere un camuffamento estremamente efficace contro i bombardieri tedeschi, attirando su di sé oltre il 50% delle incursioni dirette contro il vero terminale ferroviario.

La costruzione della Ferrovia del Deserto Occidentale aveva progredito talmente ad ovest verso Ridotta Capuzzo che dal 19 febbraio 1942 fu possibile aprire una piccola stazione nella zona di Sidi Barrani e Sheferzen. La ferrovia venne estesa ancora più ad ovest, nonostante forti temporali, tempeste di sabbia e raids della Luftwaffe che ne ritardarono la costruzione, mentre la stazione a Ridotta Capuzzo fu inaugurata il 16 marzo. Con 11½ miglia di binario e simile in schema al capolinea di Misheifa, la creazione di un capolinea così ad ovest, e con tale considerevole capacità, rese molto più agevole la logistica dell'8ª Armata. Se la ferrovia avesse raggiunto in gennaio Ridotta Capuzzo, o meglio ancora El Adem, è probabile che la ritirata sulla linea di Gazala sarebbe stata evitata.

Il 3 aprile iniziarono i lavori per estendere la ferrovia altre 126 miglia fino a Belhamed, dove era pianificato un nuovo capolinea, mentre le costruzioni stradali e i miglioramenti continuarono con energia, in particolare le strade che attraversavano la scarpata di Sollum e il passo d'Halfaya. Il capolinea a Belhamed fu aperto il 26 maggio, nonostante all'inizio fosse utilizzato solamente per la consegna di corazzati.

Prima dell'attacco di Rommel il 26 maggio 1942, l'8^a Armata continuò ad ampliare i suoi depositi in Tobruk e Belhamed, e continuò con la costruzione del capolinea di Belhamed e il prolungamento della ferrovia verso Tobruk.

Nonostante Rommel facesse uso della ferrovia, e tentasse di costruire una diramazione verso il fronte, a parte il collegare la linea alla baia di Tobruk, i tedeschi non costruirono aggiunte significative alla ferrovia.

Dopo la battaglia di El Alamein, l'8^a Armata preparò un progetto per la costruzione di un terminale a El Imayid, dal D-day+1, e ad El Alamein non appena la situazione tattica lo avrebbe permesso. Delle truppe ferroviarie specializzate assieme ad un treno-officina completo di equipaggiamenti e magazzini furono tenuti ad Alessandria, pronti alla chiamata del 30° Corpo, mentre altri due treni-officina erano tenuti disponibili a Suez, per essere inviati in avanti non appena fosse stato necessario. Questi avrebbero seguito l'avanzata il più velocemente possibile, mentre delle compagnie specialistiche ferroviarie e la *NZ Railway Operating Company* avrebbero aperto successivi capolinea. All'apertura del capolinea di Tobruk il 1 dicembre, quello di Capuzzo fu chiuso.



Während des Feldzugs in Nordafrika wurde auf deutscher Seite auch dieser erbaute englische Spitzwagen Mammot-Herrington Mk 3 auf Schienen gesetzt.



TABELLE 26

