

La scorta commerciale militare svizzera per i treni merci in direzione dei Balcani : Maggio 1919 - settembre 1920

Autor(en): **Massarotti, V.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Rivista militare della Svizzera italiana**

Band (Jahr): **55 (1983)**

Heft 6

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-246698>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

La scorta commerciale militare svizzera per i treni merci in direzione dei Balcani. Maggio 1919 - Settembre 1920

Colonnello V. Massarotti

In un tempo in cui si parla dell'opportunità o meno di aderire alle Nazioni Unite con conseguente eventualità di mettere a disposizione di questo organismo truppe con compiti di controllo o per «mantenere la pace», è utile ricordare una pagina poco conosciuta della nostra storia militare, che risale a più di mezzo secolo fa.

Vorrei cioè far rivivere quel breve periodo, poco più di un anno, durante il quale soldati dell'esercito svizzero in uniforme e armati convogliavano treni commerciali verso i Balcani.

Accadde alla fine del primo conflitto mondiale quando in un'Europa, ancora in pieno caos, dopo quattro lunghi anni di guerra, si presentava per l'industria svizzera la possibilità di riprendere le proprie esportazioni di prodotti finiti di prima necessità e di tecnologie per cooperare alla ricostruzione di tutto ciò che era stato distrutto. Durante quattro anni le nostre fabbriche avevano lavorato a ritmo ridotto, ma, col ritorno dei militi dal servizio attivo, la produzione poteva riprendere a ritmo accelerato e di conseguenza la possibilità di esportare, che ci era stata preclusa durante le ostilità. Questo disegno fu realizzato mediante treni commerciali, i cosiddetti «Warenzüge», con adeguata scorta militare armata fornita dall'esercito.

Tali treni commerciali che circolarono in direzione dei Balcani dal maggio 1919 sino al mese di settembre 1920 e che fanno oggetto del presente articolo, non hanno nulla a che vedere con quelli che qualche mese dopo la fine delle ostilità, pure con una scorta armata, portarono il nostro aiuto e il segno della nostra solidarietà umana ad alcuni Paesi particolarmente colpiti. Infatti già il 9 febbraio 1919, meno di tre mesi dopo la firma dell'armistizio, il primo convoglio di 29 vagoni da 10 tonnellate ciascuno, carichi di viveri e di materiale di prima necessità, che attendeva da tempo di poter partire, lasciava la stazione di Buchs in direzione di Vienna, scortato da un distaccamento di 20 soldati in uniforme e armati, al comando di un tenente. Con loro si trovavano anche alcuni civili che facevano parte del comitato d'aiuto svizzero alla città di Vienna, incaricati di coordinare con le autorità austriache la distribuzione.

Qualche giorno più tardi seguiva un secondo treno con 18 vagoni da 15 tonnellate, pure con scorta militare armata.

Così, sino alla fine del 1919, circa 250 vagoni per un valore in merci superiore a 6 milioni di franchi svizzeri (quelli d'una volta!) avevano lasciato il nostro Paese: ciò era enorme se si pensa alla nostra situazione economica di allora. L'80% era stato in favore dell'Austria e in particolare della città di Vienna, il 10% della Germania, il 5% dell'Ungheria e il resto per la Polonia, la Lituania

e la Jugoslavia.

Dopo questa breve introduzione, passiamo ora all'oggetto del presente articolo. In data 7 aprile 1919 la Sezione dell'Economia di guerra per l'industria indirizzava agli industriali, alle ditte tradizionalmente dedite all'esportazione e alle imprese di trasporto la circolare Fa./45 301 «Esportazioni nei Balcani», con la quale si attirava l'attenzione degli interessati sul fatto che esisteva la possibilità, con l'appoggio della Confederazione, di riprendere l'esportazione di merci di produzione svizzera verso i Balcani.

Si accennava pure al fatto che i nostri rappresentanti diplomatici all'estero e in particolare in questi Paesi avrebbero fatto il necessario per ottenere i permessi d'importazione e che le Ferrovie Federali si erano impegnate a mettere a disposizione i vagoni necessari e il carbone per le locomotive! Oggi ciò può far sorridere, ma alla fine della guerra questo combustibile era molto scarso anche da noi. L'itinerario previsto attraversava il Sempione o il Gottardo, poi via Milano-Venezia sino ad Agram-Belgrado e oltre.

Dato molto importante per riscuotere la fiducia degli esportatori, era l'assicurazione che il Dipartimento Militare Svizzero («Federale» venne solo più tardi!), si dichiarava pronto, su richiesta, a mettere *scorte armate* a disposizione dei convogli che trasportavano merci d'esportazione.

Si consigliava agli industriali interessati, di coordinare questi trasporti tra loro e le ditte specializzate in trasporti internazionali, affinché venissero rapidamente formati convogli completi per profittare subito della imminente abolizione del blocco economico ancora esistente.

Si accennava pure all'importanza per il nostro Paese, non solo di esportare i nostri prodotti, ma, contemporaneamente, di importare dall'estero quelli di cui avevamo urgente necessità, e soprattutto materie prime.

La circolare terminava assicurando gli interessati dell'appoggio completo da parte delle autorità.

Il 18 aprile 1919 la Sezione dei «Trasporti e delle Quarantene (sic!)» del Dipartimento Militare indirizzava al Consigliere Federale responsabile di tale Dipartimento una lettera nella quale esprimeva la propria sorpresa, e qualche malcontento, per aver appreso dalla stampa, (no. 165 del quotidiano bernese «BUND») che un altro convoglio aveva lasciato la Svizzera diretto a Vienna accompagnato da una scorta militare, malgrado il fatto che questa Sezione fosse stata designata ufficialmente come la sola ed unica responsabile per i treni scortati da militari! Nonostante il conflitto di competenze fra le diverse istanze, l'appello delle autorità era stato accolto poiché già il 23 aprile 1919, la Fabbrica di tessili Künzli

di Zurigo annunciava al Dipartimento Militare che a fine aprile-inizio maggio desiderava inviare due vagoni ferroviari con 20 tonnellate di prodotti tessili per un valore di fr. 500.000.— ad Agram - Belgrado. Dato l'alto valore della merce, il signor Künzli chiedeva il permesso di avere a disposizione come «scorta militare» 2-3 soldati ossia «un appuntato e due fucilieri»! Egli asseriva inoltre che, come capitano comandante della cp fuc mont I/96, non avrebbe avuto difficoltà alcuna a prendere il comando di questa «mini-scorta»!

L'8 maggio 1919 il Dipartimento dell'Economia Pubblica invitava il Consiglio Federale a prendere una decisione in merito a queste «Scorte commerciali militari» e a fissarne la missione, le competenze e i limiti.

Il 9 maggio, vale a dire già il giorno dopo (sembra che le decisioni a quei tempi venissero prese molto rapidamente) il Consiglio Federale incaricava ufficialmente la Sezione «Trasporti e Quarantene» del Dipartimento Militare di organizzare le scorte armate, ponendo due condizioni preliminari, vale a dire che i permessi d'esportazione delle merci fossero pronti e che i governi interessati avessero dato l'autorizzazione per il transito sul loro territorio d'una scorta dell'esercito svizzero in uniforme ed armata.

Oggi ci si potrebbe chiedere su quale base legale il Consiglio Federale avesse preso questa decisione. Dai documenti che ho potuto consultare non risulta che il problema fosse stato discusso o che avesse sollevato obiezioni dal punto di vista giuridico o politico.

Il 12 maggio 1919, tre giorni dopo, la Sezione dei Trasporti emanava, a firma del suo capo, il colonnello Bodmer, le istruzioni relative.

Questi distaccamenti ricevevano il nome ufficiale di «Scorta commerciale svizzera» ed erano formati unicamente da ufficiali, sottufficiali e soldati atti al servizio e volontari, in uniforme dell'esercito, muniti di bracciale bianco e rosso, con la denominazione ufficiale.

Seguivano poi i dettagli.

Il comandante del distaccamento deve essere un ufficiale designato di volta in volta e deve ricevere per iscritto gli ordini relativi alla sua missione. I militi, scelti accuratamente e di pieno affidamento, sono sottoposti al codice e alla disciplina militare, le competenze disciplinari definite chiaramente. Le spese e le indennità della scorta sono a carico delle case di spedizione. I membri della scorta ricevono il soldo del grado in vigore nell'esercito. A questo si aggiungono i supplementi per i giorni di viaggio: in Svizzera, per gli ufficiali fr. 10.—, sottufficiali e soldati fr. 8.—; in territorio straniero fr. 30.— e rispettivamente fr. 20.—.

L'indennità d'abbigliamento per gli ufficiali è di 1.— fr. al giorno. Alloggio e sussistenza in treno.

Il pagamento avviene al rientro in Patria, in caso di necessità, speciali acconti vengono erogati durante il viaggio. Tutti i militi della scorta godono di assicurazione collettiva presso la Winterthur, polizza no. 429, sulla vita, incidenti, invalidità e malattie. Prima della partenza tutti vengono sottoposti alle vaccinazioni prescritte dal Servizio Sanitario dell'Esercito.

Dopo seguono istruzioni d'ordine generale:

- ad ogni membro della scorta è severamente proibito fare commercio di generi alimentari (compera o vendita) in proprio o per conto di terzi;
- i membri del distaccamento si impegnano a non pubblicare e a non fornire informazioni od impressioni sul viaggio senza autorizzazione della Sezione Trasporti del Dipartimento Militare;
- è di competenza del comandante sospendere la libera uscita ai membri della scorta se lo giudica opportuno;
- prima della partenza ogni milite della scorta deve attestare con la firma di aver preso conoscenza delle condizioni.

Le cose procedevano molto rapidamente. Qualche giorno dopo la diffusione della circolare del Dipartimento dell'Economia Pubblica del 7 aprile, incominciavano a venire pubblicate sulla stampa le offerte delle case di spedizione. Fra tante altre, una molto suggestiva di cui possiedo una fotocopia, di NATURAL, LE COULTRE & Cie SA, apparsa sulla rivista SCHWEIZER ILLUSTRIRTE ZEITUNG no. 24 del 14 giugno 1919.

Il «CORRIERE DEL TICINO» no. 135 del 14.6. e no. 130 del 17.6.1919 riportava l'annuncio seguente della Casa di spedizione JACKY, MAEDER & Co. di Basilea, specializzata in trasporti internazionali;

«RUMENIA-SERBIA

La buona riuscita dei primi treni speciali di merci d'ogni genere, sulla base della nostra organizzazione speciale, ci induce di pregare gli interessati di continuare ad affidarci i loro trasporti relativi e di raccomandarci ai loro amici.

Durata del trasporto: da Buchs a Boucares 7 giorni, da Buchs a Semlin 4 giorni.

CZEKO-SLOVACCHIA

Un treno speciale per questa destinazione partirà fra qualche giorno.

JACKY, MAEDER & C^o., Basilea

Chiasso - Trasporti Internazionali, Zurigo».

Nel maggio 1919 la Commissione Interalleata per il Blocco Economico degli Imperi Centrali pubblicava un comunicato nella stampa svizzera (fra altro nel «Bund» no. 212 del 20.5.1919) con il quale si portava a conoscenza degli industriali svizzeri che le esportazioni in direzione della Germania, Austria, Polonia, Romania, Cecoslovacchia, Serbia, Bulgaria e Turchia erano divenute completamente libere e non più sottoposte a restrizioni come per il passato.

Il primo treno in direzione della Rumania lasciò Berna il 23 maggio 1919 per Buchs dove l'attendeva un convoglio con 20 vagoni merci.

Sono in grado di dare alcuni dettagli, per così dire di prima mano, su questo primo treno poiché ho avuto il privilegio di conoscere personalmente il maggiore quartiermastro Paul Kamm, allora furiere del distaccamento di scorta.

Questo era formato dal comandante (un primotenente), da 1 tenente, da 1 primotenente medico, da 1 sergente con funzione di sergente maggiore, da 1 furiere (Paul Kamm), 2 caporali, 26 soldati di scorta e 1 cuoco civile. Il convoglio messo a disposizione dalle Ferrovie Federali Svizzere era formato da 6 vagoni: 3 di viaggiatori di prima e seconda classe forniti di cuccette, 2 bagagliai, di cui uno adibito a cucina e refettorio, l'altro a «corpo di guardia». Un vagone di quarta classe (!) (utilizzato in quei tempi come vagone cellulare) serviva da dispensa per il furiere che ne conservava gelosamente la chiave: dal soffitto pendevano prosciutti affumicati, salsicce, salami, mentre altri generi alimentari e bevande per la scorta erano in scansie speciali. Non mancava qualche buona bottiglia di «Schnaps»!

La merce da esportare comprendeva tessili, orologi, automobili, motori di ogni genere, sapone, caldaie e scarpe. Non mancava pure, in quel primo viaggio, posto su un vagone scoperto, uno dei primi camion SAURER, che avrebbe suscitato la curiosità della popolazione di Bucarest, circolando per le vie della città. Questo primo viaggio che non poteva basarsi su esperienze precedenti non fu esente da avventure e... disavventure!

L'itinerario seguito fu Buchs - Landeck - Innsbruck - Graz - Marbach - Sissek - Brod - Szegedin - Kronstadt - Ploiesti - Bucarest. È evidente che il transito di convogli che si sapeva colmi di ogni ben di Dio in regioni particolarmente provate dalla guerra, dove le popolazioni avevano perso tutto e soffrivano la fame, suscitasse curiosità non sempre benevola e quindi talvolta alla mercè di attacchi e manifestazioni ostili da parte della popolazione e di gruppi di sbandati e di vandali.

Qualche volta il convoglio veniva fermato da ostacoli imprevisti di ogni sorta che bisognava rimuovere oppure da gruppi di persone sdraiate sulle rotaie! Allora la scorta doveva intervenire. Sovente il timore delle armi o il prestigio dell'uniforme non serviva a nulla ed allora il furiere otteneva «via libera» con una distribuzione «tattica» di cioccolata o di latte condensato.

In tutti i paesi dove arrivavano, gli uomini della scorta erano accolti a braccia aperte dalla popolazione che vedeva in loro gli ambasciatori d'un oasi di pace. A Varsavia e Bucarest, dopo aver lasciato i caschi e le armi nel bagagliaio sotto buona guardia, essi avevano libera uscita, mentre il convoglio veniva scaricato e ricaricato con merci destinate alla Svizzera. Il bracciale che i militi portavano apriva loro tutte le porte!

Fotografie di questi viaggi sono rarissime; ne ho trovate due nella rivista Schweizer Illustrierte Zeitung: una sul no. 28 del 12 luglio 1919 nella quale sono rappresentati ufficiali e militi della scorta che «fraternizzano» con militari polacchi, l'altra sul no. 43 del 25 ottobre 1919, di un distaccamento di scorta completo (con casco) avente per sfondo la cattedrale russo-ortodossa di Varsavia. Potrebbe sembrare un fotomontaggio, invece è realtà storica. Malgrado accurate ricerche non ho trovato alcun resoconto di questi viaggi sulla stampa.

Benché le scorte commerciali militari fossero considerate necessarie dalla nostre autorità, lo Stato maggiore generale dell'esercito non aveva mai visto di buon occhio questo «miscuglio» di civile e di militare e già il 21 agosto 1919 chiedeva al Dipartimento Militare di aprire un'inchiesta sul comportamento militare della scorta.

Il Consiglio Federale rispondeva il 23 agosto — due giorni dopo — insistendo sulla necessità assoluta di far scortare militarmente questi treni-merci indispensabili alla ripresa economica del Paese, dato anche il valore-merci che rappresentavano: esso oscillava tra 8 e 12 milioni di franchi svizzeri ogni volta, dunque sino a quel momento circa 140 milioni!

In quanto ad eventuali casi d'indisciplina, il Consiglio Federale rispondeva che sui 450 militi che avevano sinora partecipato al servizio di scorta solo due, erano stati puniti per indisciplina: un sottufficiale e un fuciliere con 20, rispettivamente con 10 giorni d'arresti di rigore.

Si decideva dunque di mantenere lo statu quo.

Il 9 settembre 1919 il Servizio dello Stato maggiore generale rinnovava la sua proposta che veniva nuovamente respinta.

Nel frattempo, era giunto a Berna un rapporto del Ministro Boissier della Legazione di Bucarest, il quale riferiva su certi fatti provocati dalla scomparsa miste-

riosa di un milite della scorta e ritrovato in un ospedale della città, allorché il treno era già sulla via del ritorno!

Il comandante della scorta di questo treno, il 9. partito in direzione della Romania, dopo accurata inchiesta, prendeva posizione sull'accaduto e scagionava completamente il milite, sottolineando contemporaneamente che, senza la scorta militare, il convoglio non sarebbe mai giunto a Bucarest.

Gli attacchi contro la Scorta Commerciale si intensificavano sempre più.

Il 27 dicembre 1919 il medico in capo dell'esercito in una lettera al Dipartimento Militare interveniva a proposito delle assicurazioni che egli riteneva assolutamente insufficienti e, soprattutto, attirava l'attenzione sul pericolo di malattie contagiose contratte da alcuni militi e su quello di possibili epidemie che avrebbero potuto rappresentare un pericolo anche per la popolazione civile.

Basandosi su questi elementi, egli proponeva di abolire le scorte e il 10 gennaio rinnovava la sua proposta.

Ma il Consiglio Federale non derogava dai suoi propositi e il 16 gennaio 1920, su proposta del dipartimento dell'Economia Pubblica, decideva di mantenerle, però contemporaneamente, e qui fa capolino il famoso «compromesso elvetico», chiedeva agli interessati di far sapere per tempo quando fosse giunto il momento di abolirle.

Dopo circa 9 mesi, il 3 settembre 1920, il Dipartimento dell'Economia Pubblica comunicava che oramai soltanto i treni in direzione di Jugoslavia e Romania necessitavano di mantenere le misure di sicurezza.

Il 16 settembre 1920 il Dipartimento Militare, basandosi anche sul fatto che la Direzione delle Ferrovie Federali era in grado di assumere la responsabilità della sicurezza dei convogli con personale civile, temendo che alla lunga il prestigio del nostro esercito avesse a soffrire del comportamento di alcuni militi della scorta, proponeva, in opposizione al parere del Dipartimento dell'Economia Pubblica, di abolire definitivamente le scorte.

Questa volta, il Consiglio Federale si lasciava convincere e ne decideva l'abolizione a partire dal 1. ottobre 1920, incaricando le Ferrovie Federali di assumere la sicurezza con personale civile.

Malgrado accurate ricerche presso le Ferrovie Federali, presso la Direzione delle Dogane, presso alcune case di spedizione, non mi è stato possibile trovare o poter redigere una lista completa dei treni con scorta commerciale dal maggio 1919 al settembre 1920. Di alcuni ho ritrovato le date esatte con informazioni dettagliate, ma per la maggior parte non mi è stato possibile. Una stima approssima-



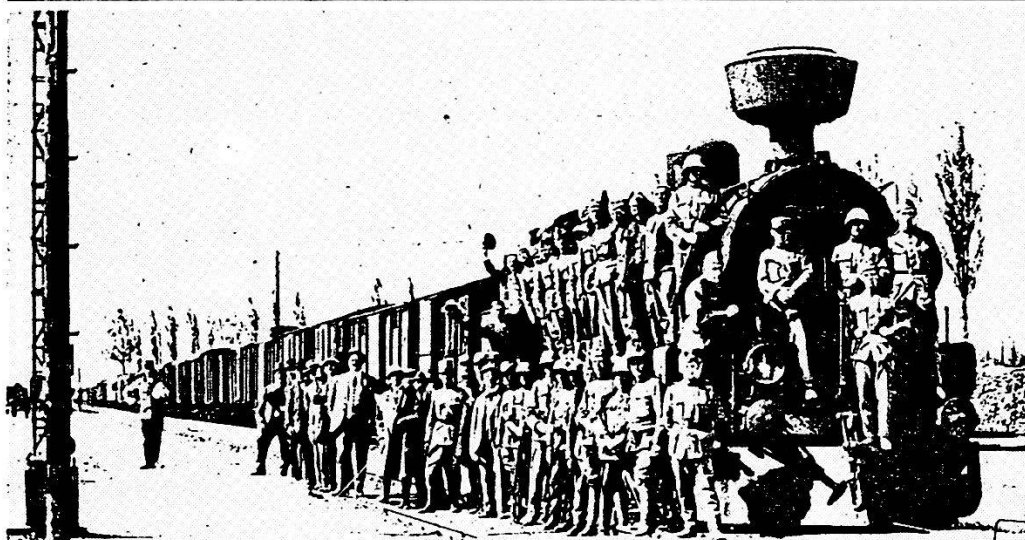
EXTRA-ZUGSVERKEHR

nach den osteuropäischen Staaten mit ziviler
und militärischer Begleitung, organisiert durch

A. Natural, Le Coultre & Cie. A. G.

BASEL : GENÈVE : ST. GALLEN : BUCHS

Es sind direkte Züge nach Polen, Serbien, Rumänien, Bulgarien, Tschecho-Slovakien und Oesterreich in Vorbereitung. - Wir können alle Sendungen zu günstigsten Konditionen verfrachten und versichern, und sehen Zuweisungen gerne entgegen.



tiva mi fa pensare che non dovessero superare la cinquantina, di cui una ventina per la Romania, una decina per la Polonia e il resto per altri paesi.

Prima di terminare, devo menzionare a titolo di curiosità che a ricordo di tre di questi treni, nell'ambito dei «Francobolli dei soldati» (vedi RMSI di novembre-dicembre 1981), furono emessi tre esemplari utilizzati, accanto alla affrancatura ufficiale, per la corrispondenza che i militi della scorta indirizzavano dall'estero in Svizzera.

Esistono solo tre oblitterazioni speciali, due in lingua francese, una in tedesco:

- «Escorte commerciale Suisse» in verde
 - «Escorte commerciale militaire Suisse» in rosso
 - «Schweiz. militärische Handlescorten» in violetto 12. Rumänienzug
- I francobolli emessi sono tre, non dentellati:



- 5° treno con scorta militare per la *POLONIA*

Croce rossa su fondo giallo-bruno con iscrizione in rosso chiaro «5. Polenzug - WARSZAWA - Juli 1919». Francobolli stampati a Varsavia. Questo treno lasciò Berna il 22 luglio 1919, giunse a Varsavia il 29 luglio, ne ripartì il 12 agosto e giunse a Berna il 19 agosto. Scorta: 2 ufficiali, 6 sottufficiali e 26 fucilieri.

- 10° treno con scorta militare per la *ROMANIA*

Croce rossa su fondo verdognolo con iscrizione «10. Rumänenzug - Okt. 1919 - Jan. 1920 - BUKAREST». Questo treno lasciò Berna il 26 ottobre 1919, giunse a Bucarest il 2 dicembre, ne ripartì il 13 dicembre e raggiunse Berna l'11 gennaio 1920. Scorta: 2 ufficiali, 6 sottufficiali e 12 fucilieri.

- 12° treno con scorta militare per la *ROMANIA*

Croce bianca su fondo rosso chiaro con iscrizione «12 Rumänenzug - Nov. 1919 - Febr. 1920 - BUKAREST». Questo treno lasciò Berna alla fine di novembre 1919. Ripartì da Bucarest solamente il 10 marzo, giungendo in patria alla fine di marzo. Scorta: 20 ufficiali, sottufficiali e fucilieri.

RUMENIA - SERBIA

La buona riuscita dei primi treni speciali di merci d'ogni genere, sulla base della nostra organizzazione speciale, ci induce di pregare gli interessati di continuare ad affidarci i loro trasporti relativi e di raccomandarci ai loro amici.

∴ Durata del trasporto ∴

da BUCHS a BOUCAREST 7 giorni.

da BUCHS a SEMLIN 4 giorni.

CZEKO-SLOVACCHIA

Un treno speciale per questa destinazione partirà fra qualche giorno.

JACKY, MAEDER & C.^o, Basilea

CHIA-SO - Trasporti Internazionali - ZURIGO

Penso così di aver dato un piccolo contributo alla conoscenza d'un episodio della nostra storia militare - politica - economica del primo dopo-guerra, certamente noto a pochi.

Colonnello V. Massarotti

Tengo a ringraziare sentitamente il signor Tschabold dell'Archivio Federale di Berna per la gentilezza avuta nel mettermi a disposizione la documentazione originale concernente questo argomento e, in particolare, gli estratti dei protocolli delle sedute del Consiglio Federale che vi si riferiscono.