

Ricordi di un quartiermastro di reggimento di trent'anni fa

Autor(en): **Massarotti, Vigilio**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Rivista militare della Svizzera italiana**

Band (Jahr): **67 (1995)**

Heft 1

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-247172>

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.

Ricordi di un quartiermastro di reggimento di trent'anni fa

Col Vigilio Massarotti

CR 1961 e OT 61

Al 1.1.1961, dopo essere stato incorporato durante tre anni nello SM della brigata di montagna 10 come «quartiermastro alpino», venivo trasferito allo SM del rgt fant mont 5, il reggimento di montagna vodese della brigata, un corpo di truppa noto nelle alte sfere poiché parecchi dei suoi comandanti divennero divisionari ed alcuni comandanti di corpo. Fra questi ultimi, Samuel Gonard 1942-43, poi cdt CA camp 1 (1954-61), Robert Frick 1947-50, poi cdt C e capo dell'istruzione. Nel 1965 ebbi come cdt rgt Gérard Lattion, cdt CA camp 1 (1972-74), in seguito capo dell'istruzione. Da notare che l'attuale cdt CA camp 1, il cdt di C Jean Abt è stato pure comandante di questo reggimento.

A partire dal 1961, durante 4 anni, alla testa del rgt fu il col EMG J. Freymond di Ginevra, una personalità molto conosciuta, anche sul piano internazionale, a quel tempo direttore dell'«Institut des Hautes Études Internationales» e vice-presidente della Croce Rossa Internazionale.

Il CR 1961 fu importante da parecchi punti di vista. Infatti l'OT 61 avrebbe portato notevoli mutazioni nell'organizzazione dell'esercito. Nel caso particolare, il 31.12.61 la br mont 10 sarebbe scomparsa dopo 24 anni di esistenza, lasciando il posto ad una nuova unità d'armata, la div mont 10, con l'aggiunta, fra l'altro, di un ulteriore rgt fant di montagna e di un rgt d'art.

Quest'ultimo servizio nel quadro della brigata fu marcato dalla distribuzione del nuovo fucile d'assalto modello 57, come pure della nuova tuta mimetizzata. Ad un corso quadri, precedente di una settimana il CR, furono convocati una ventina di ufficiali che avrebbero dovuto funzionare come istruttori nelle rispettive unità. Comandante di questo corso d'introduzione era stato designato il col SMG Otto Pedrazzini, allora cdt rgt fant mont 30, in seguito, come brigadiere, cdt della br fr 9 (1964-1968), che ebbi il piacere di incontrare poi a Roma come «addetto militare». Con uno stile «bonario», ma con mano ferma ed energica egli fu molto apprezzato e i suoi sforzi furono coronati da grande successo.

La collaborazione con il col Pedrazzini fu talmente buona che alla fine del corso egli mi chiese se non volessi ritornare a prestare servizio nel Ticino, sotto il suo comando, nel rgt fant mont 30, ma il colonnello Freymond non fu d'accordo.

CR 1962

Secondo l'OT 61, al 1.1.1962 nasceva la nuova div mont 10, che ebbe come primo comandante il div Roch de Diesbach, in seguito cdt CA camp 1 (1968-1971). Il CR 1962 fu un servizio di assestamento per tutte le truppe. Nell'ambito del rgt,

le cp «indipendenti», sino al 31.12.61 subordinate al cdt rgt, furono raggruppate nel nuovo bat fant mont, con l'aggiunta della nuova cp SM di rgt.

Lo sforzo principale fu portato sulla coordinazione e l'integrazione delle unità e dei corpi di truppa nella nuova unità d'armata. Particolarmente impegnativa in questo campo fu l'attività degli SM a tutti i livelli.

In previsione del CR 1963, un servizio invernale in montagna per tutto il reggimento, con tutti i problemi annessi e connessi che ciò implicava, un gruppo di lavoro venne incaricato di iniziare i preparativi. Le ricognizioni furono fissate per i giorni 15 e 16 novembre.

CR 1963: il primo corso di ripetizione invernale di un reggimento su sci

L'OT 61 imponeva alle truppe di montagna un nuovo ciclo d'istruzione. Su 4 corsi di ripetizione, uno doveva svolgersi in inverno ed essere consacrato all'istruzione con gli sci, ai bivacchi in «igloo», ai tiri di combattimento nella neve alta, ai trasporti, alla sussistenza in montagna, ai problemi logistici, al materiale, agli spostamenti in montagna di sezioni, unità e persino di battaglioni.

Prima di introdurre questi corsi invernali su larga scala, vennero scelti tre reggimenti nelle tre divisioni di montagna del CA mont 3 per effettuare un test. Per la div mont 10, il «privilegio» di venire scelto toccò al rgt fant mont 5 del quale ero, appunto, il quartiermastro.

Conoscemmo già alla fine dell'estate precedente, il periodo, dal 4 al 23 febbraio e il settore attribuito al reggimento per questo corso invernale in montagna, l'alta Gruyère, il Pays d'Enhaut, la regione di Saanen-Gsteig-Lauenen e il Simmental, con il comando di reggimento a Schönried.

Era la prima volta nella storia del nostro esercito che un reggimento doveva fare, al completo, un corso con gli sci. Se ai giorni nostri la pratica dello sci è molto diffusa fra la gioventù, ciò non era il caso trent'anni fa. Soprattutto la truppa non era in alcun modo equipaggiata per un tale corso. Si pensi che anche gli sci messi a disposizione datavano, in gran parte, dal servizio attivo e non si adattavano molto bene alle scarpe chiodate delle truppe di montagna di quel tempo.

Non esistevano ancora direttive e regolamenti per tali corsi. Non si possedeva ancora alcuna esperienza pratica, salvo quella poca acquisita nei corsi alpini invernali con effettivi alquanto ridotti.

Le esperienze fatte personalmente come quartiermastro di due corsi alpini d'inverno (Crans s/Sierre 1958 e Arolla 1960) mi facilitarono il compito e mi furono di grande utilità. Ancora prima delle ricognizioni per il CR preparai le istruzioni per il servizio del commissariato.

Di particolare utilità mi fu la documentazione e le esperienze fatte in questo campo dalle truppe finlandesi durante la campagna invernale contro l'esercito russo nel 1939, come pure due manuali delle scuole d'alta montagna delle truppe alpine degli eserciti francese ed italiano, che mi ero procurato alla biblioteca militare.

Dal punto di vista pratico, mentre gli accantonamenti per la truppa non dovevano porre problemi insormontabili, mi chiedevo quale albergo sarebbe stato disposto a mettermi a disposizione gli alloggi per gli ufficiali dello SM di reggimento al prezzo «militare» di quel tempo e questo in una zona turistica privilegiata ed in un periodo di «haute saison», tanto più che secondo le direttive vigenti era escluso il vitto in albergo.

Il momento delle ricognizioni si avvicinava rapidamente, però i contatti preliminari presi con le autorità locali non erano stati molto incoraggianti.

Tutto finì però per arrangiarsi, anche perché ebbi la fortuna dalla mia. Un paio di giorni prima della data fissata per le ricognizioni, ebbi la visita d'un amico, direttore di banca.

Così, parlando del più e del meno, gli feci parte delle difficoltà alle quali mi attendevo. Egli ascoltò attentamente, poi mi chiese se potesse telefonare. Cinque minuti dopo, con un gran sorriso, dopo aver terminato la telefonata, mi disse: «Il signor de Siebenthal della pensione Alpenrösli a Schönried ti aspetta e cercherà di metterti a disposizione ciò che ti sarà necessario».

Infatti, tutto andò per il meglio: alloggio in ordine, prezzi conformi alle indennità previste, nessuna difficoltà neppure per ottenere due locali come uffici. Il mio amico mi spiegò poi che, in circostanze difficili per questo albergo, egli era intervenuto in modo tangibile ed il proprietario che, fra altro era anche capo-cucina militare, non altro aspettava per dimostrargli la propria riconoscenza.

En passant, il signor de Siebenthal che, fra altro, come appresi in seguito, era anche maestro di sci della famiglia principesca di Monaco che possedeva un grande chalet a Schönried, mi disse che sarebbe stato contento se i membri dello stato maggiore, nelle lunghe serate d'inverno durante il corso, avessero potuto approfittare del «night» che si trovava nel sotterraneo dell'albergo e che era il più famoso della regione. Conoscendo i miei camerati, lo rassicurai su questo punto e gli dissi che non sarebbe stato «deluso»!

All'entrata in servizio per il corso quadri a Saanen l'ultima settimana di gennaio, tutto era pronto. L'unico punto che non era stato risolto a nostro favore era stato quello della messa a disposizione permanente d'un elicottero militare. Infatti, data la vastità del settore in cui le unità erano sparse e soprattutto per il pericolo continuo rappresentato dalla caduta di valanghe, il comandante aveva chiesto di averne

uno a disposizione continua, il che non era stato concesso malgrado reiterate richieste. Come vedremo in seguito, questo rifiuto avrebbe rischiato di avere conseguenze gravissime!

Sulla pista dell'aerodromo di Saanen, dove gli ufficiali del reggimento erano riuniti per l'entrata in servizio, faceva un freddo siberiano, reso ancora più intenso da un vento gelido che soffiava a raffiche. La temperatura, non lontana dai 25 gradi sotto zero, causò quel giorno diversi congelamenti alle orecchie di quelli che alcune ore prima erano ancora dei «cittadini»!

Tra altro, le arance che il quartiermastro di turno aveva previsto come frutta alla fine del primo pasto in comune, andavano in frantumi non appena si stringevano un po' nella mano! Altro che «oranges grivées»!

Visto il clima freddissimo, era stata presa la decisione di riunire tutti i veicoli in una centrale dei trasporti all'aerodromo di Saanen, affinché al mattino, in previsione di notti gelide, si potesse usufruire degli apparecchi speciali che il personale dell'aviazione militare utilizzava per riscaldare i motori dei velivoli, anche per mettere in moto quelli dei nostri veicoli.

Uno dei grossi problemi del corso quadri era stato il ritiro di una trentina di grosse slitte da traino, che avevamo ordinato presso gli arsenali e la loro decentralizzazione presso le truppe.

Queste slitte, che certamente non erano più state utilizzate dal tempo dell'ultimo servizio attivo 39-45, erano scomparse e nessuno sapeva dove si trovassero, cosa stranissima, poiché, se nel nostro Paese esiste un posto dove nulla può perdersi, nemmeno un ago, questo è proprio un arsenale militare!

Si era invece pensato che, nell'era della meccanizzazione ad oltranza, più nessuno avrebbe impiegato questi mezzi di trasporto, le slitte erano state dimenticate per circa vent'anni in una vecchia baracca, della quale si era perfino abbandonata la chiave in fondo ad un cassetto. Immaginarsi lo stupore e la reazione dei funzionari dell'arsenale quando ricevettero l'ordine di mettere in stato «di marcia» queste vecchie slitte.

Posso rilevare che questi mezzi di trasporto bardati d'acciaio e d'una stabilità a tutta prova, ci furono di grande utilità sulle strade completamente gelate del nostro settore.

Il lunedì 31 gennaio 1963 le truppe entravano in servizio e potevano prendere possesso dei loro stazionamenti, dopo non poche difficoltà per i trasporti a causa delle pessime condizioni atmosferiche e dello stato delle vie di comunicazione.

Quando finalmente nella tarda serata ricevemmo la conferma che l'ultima compagnia aveva raggiunto la località assegnata, allo stato maggiore di reggimento ti-

rammo un sospiro di sollievo, poiché durante tutta la giornata non aveva cessato di nevicare, accrescendo il pericolo di valanghe per le truppe che si trovavano più in alto. L'Alpenrösli era praticamente a nostra completa disposizione e il proprietario si faceva in quattro per rendersi utile.

Una sera venne annunciata la visita del cdt di C Züblin, che era allora comandante del CA mont 3 e volendo preparare qualcosa di speciale per la cena, per far onore ad un ospite tanto illustre, mi rivolsi al signor de Siebenthal, il quale mi disse che non dovevo occuparmi di nulla. Senza che dovessimo mettere mano al portafoglio egli ci preparò una cena coi fiocchi, con i vini offerti dal nostro camerata Gilliard di Sion, ciò che fece dire al comandante di corpo, forse sotto l'euforia di qualche buon bicchiere di «Döle des Monts»: «Non ho mai gustato un menu di truppa così buono»!

Già dalla prima sera, mi accorsi che le previsioni circa il «night», sarebbero state ampiamente confermate, anzi, alla fine del nostro «soggiorno» a Schönried, il signor de Siebenthal mi confidò che, se l'avesse saputo avrebbe senza difficoltà alcuna potuto offrirci gratuitamente vito ed alloggio, dato «l'attaccamento» di certi camerati agli alti sgabelli del bar sottostante!

Con ciò lungi da me l'idea (che non corrispondeva alla realtà) che i miei camerati passassero il loro tempo di sotto, questo no di certo. Il fatto però che, dopo cena, la maggior parte di loro fosse libera da incombenze di servizio, facilitava il trascorrere delle lunghe serate in compagnia, attorno ad una o più buone bottiglie. Non bisogna poi dimenticare che fra i camerati dello stato maggiore si trovavano direttori d'industria, avvocati, grossi commercianti, che avevano contatti con personalità che si trovavano in ferie nella regione e che profittavano per incontrarli alla sera.

Il corso di ripetizione si svolgeva normalmente, con un clima molto freddo: temperature tra -25 e -30 gradi erano all'ordine del giorno, però il bel tempo persisteva. Gli esercizi previsti e l'istruzione con gli sci procedevano regolarmente e gli incidenti che si riducevano a qualche distorsione o gamba rotta e ad alcuni casi di congelamento, erano abbastanza rari e ridotti, se riferiti ai circa 2000 militi in servizio.

La giornata di lavoro era molto intensa poiché, oltre alle ore consacrate al servizio amministrativo ed alla pianificazione, tutti i membri dello stato maggiore dovevano partecipare durante due ore al giorno all'istruzione con gli sci.

Inoltre andavo regolarmente in visita alla truppa ogni volta che il comandante vi si recava: era veramente un'avventura, poiché le strade erano gelate e molto pericolose, malgrado le catene e la perizia degli autisti militari. Ogni volta che, verso

sera, rientravo al comando, tiravo un lungo sospiro di sollievo e sono convinto che non ero il solo!

Il giorno più lungo!

Il corso si avviava verso la fine e l'ultimo esercizio previsto con la partecipazione dello stato maggiore di reggimento era un servizio di trasmissione. Io sarei rimasto alla base, a Schönried, come ufficiale di collegamento e comandante della base, insieme ad un paio di specialisti delle trasmissioni e con il capo del servizio trasporti, a Saanen, alla Centrale dei trasporti.

Alle sette del mattino tutti erano partiti con gli sci, circa una settantina di militi, suddivisi per pattuglie, verso la meta, una capanna alpina, situata ad un paio d'ore di distanza da Schönried.

Il contatto radio era mantenuto in permanenza, finché, alle nove circa, giunse, come convenuto in precedenza, la comunicazione che la meta era stata raggiunta da tutte le pattuglie.

Poi, durante un'ora più nulla. Alle dieci, ricordo ancora come fosse oggi, mi pervenne per radio il messaggio: «È caduta una valanga nei pressi della capanna, militi travolti, mettere subito in azione il piano catastrofe».

Chiesi subito per radio conferma se questa fosse una fase prevista nel corso dell'esercizio o se effettivamente fosse accaduto l'incidente tanto temuto. Giunse la conferma: «Due militi travolti, uno ritrovato, l'altro tuttora sotto la valanga, agire rapidamente».

Mi misi immediatamente al telefono per prendere le disposizioni previste in tal caso, fra l'altro mettere in stato d'allarme tutta la rete di salvataggio civile del settore, far partire immediatamente due sezioni della compagnia granatieri con il materiale di salvataggio, far convergere alla base di Schönried, davanti all'Alpenrösli, un gruppo di specialisti, con i cani e il materiale necessario, affinché, e questa era la cosa più importante, potessero venir fatti arrivare sul luogo dell'incidente in tempo utile, per mezzo d'un elicottero.

Chiesta la comunicazione col Servizio dell'aviazione del Dipartimento militare federale (quel Servizio che, a suo tempo, non aveva potuto prendere in considerazione la nostra richiesta) spiegai il caso e il nostro urgentissimo bisogno d'un elicottero. Senza esitare, me ne furono offerti due! Dovevo prendere immediatamente contatto con il Centro degli elicotteri militari a Dübendorf per mettere a punto i dettagli dell'intervento.

Avevo appena terminato di parlare con il Servizio dell'aviazione che già il Comando d'intervento, avvisato per radio, voleva sapere dove avrebbero potuto at-

terrare i due apparecchi, il modo di predisporre il punto d'atterraggio a Schönried e, ciò che per loro era essenziale, quali erano le condizioni atmosferiche e la visibilità.

Da questo momento, iniziarono per me le quattro ore più lunghe della mia vita, che considero ancora come tali a distanza di trent'anni.

Infatti, una fittissima nebbia impediva qualsiasi movimento aereo proprio nel settore in cui ci trovavamo, rendendo così impossibile, in breve tempo, un'eventuale operazione di salvataggio. Ogni cinque minuti ricevevo un messaggio dalla capanna che chiedeva a che punto fossero gli aiuti e un altro dal Centro elicotteri che s'informava sull'evoluzione del tempo...

Avevo una decisione gravissima da prendere: da una parte una vita umana che forse stava spegnendosi a poco a poco, sotto una massa di neve che il freddo stava rendendo via via più dura, come una morsa d'acciaio, dall'altra due piloti che non chiedevano che di aiutarci e che erano pronti ad assumersi rischi gravissimi, ma che dovevano forzatamente dipendere dalle condizioni atmosferiche. Che fare?

Continuavo a guardare il cielo, pregando in cuor mio che la densa nebbia si diradasse un po'. Invano!... Passarono le undici... mezzogiorno... Gli appelli diventavano sempre più pressanti...

In quelle ore di angosciosa attesa, la solidarietà umana si manifestava in tutta la sua grandezza e generosità. Già due guide erano partite spontaneamente a marcia forzata per poter iniziare al più presto le ricerche con i cani da valanga. Questi, già sfiniti dalla lunga camminata quando giunsero lassù non avevano ancora trovato nulla.

Le due sezioni della compagnia granatieri si erano scisse in parecchie pattuglie per dar così modo ai migliori sciatori di arrivare al più presto sul posto.

Il mio ufficio era diventato un porto di mare: tutti venivano ad offrire il loro aiuto in uno slancio commovente di solidarietà. Uno dei primi a presentarsi fu un colosso abbronzato, in ferie nella regione, che mi disse di essere istruttore alla Scuola militare di alta montagna di Chamonix, specialista di salvataggi in montagna. Avendo sentito dell'accaduto si era affrettato a venire per chiederci come potesse esserci utile.

Capitò a puntino e con uno dei nostri ufficiali lo pregai di preparare la pista per l'atterraggio degli elicotteri e la distribuzione del materiale di salvataggio secondo le priorità d'impiego lassù.

Verso l'una capii che dovevo prendere una decisione, una decisione che implicava il salvataggio di un essere umano, ma anche l'eventuale messa in pericolo della vita d'altri. E questa terribile decisione spettava unicamente a me! Non ho ver-

gogna di dirlo, in quel momento chiusi per un attimo gli occhi e, come non mai, pregai, pregai la Divina Provvidenza affinché mi aiutasse.

Per l'ennesima volta, in seguito, uscii dal mio ufficio e improvvisamente vidi, o credetti di vedere, un piccolo spiraglio di cielo azzurro nella densa coltre grigia della nebbia che copriva il settore.

Allora mi precipitai al telefono e chiamai il Centro d'ingaggio degli elicotteri e comunicai ai piloti che il tempo stava migliorando e che potevano partire! Avvisai per radio il comandante di reggimento della decisione presa ed egli l'approvò pienamente.

Mi recai sullo spiazzo previsto per l'atterraggio, controllai i preparativi e da quel momento iniziò l'attesa che pareva non dovesse finire più. A poco a poco la nebbia incominciò a diradarsi e, dopo qualche tempo, sentimmo il rumore dei due elicotteri che si avvicinavano.

Atterrarono e tutto funzionò, in seguito, con precisione cronometrica: il primo apparecchio partì immediatamente con due cani addestrati alle ricerche nella neve con le loro guide ed una ventina di sonde per la neve, l'altro prese a bordo due medici e materiale supplementare.

Durante due ore fu un via vai continuo fra Schönried e il luogo dell'incidente; verso le quattro del pomeriggio, uno dei piloti mi disse: «Devono trovarlo nella prossima mezz'ora, altrimenti non potremo più volare».

Non aveva terminato di parlare che giunse il tanto atteso messaggio radio che il milite era stato trovato sotto un metro di neve, ancora in vita e che si doveva mandare l'elicottero con la barella laterale per il trasporto.

Mezz'ora dopo, profondamente commossi, vedemmo l'elicottero dirigersi verso Saanen, dove l'ospedale civile era pronto ad accogliere il redivivo e prodigargli le cure del caso.

Fortuna volle che il medico di divisione, nella vita civile professore all'Università di Losanna nel campo della pneumologia, fosse in visita da noi quel giorno, di modo che potè prestare anche lui la sua opera al momento opportuno. Quanto al milite, dopo alcune ore passate sotto la neve, grazie ad una costituzione robusta e ad una sacca d'aria che si era formata, potè sopravvivere e dopo quindici giorni lasciare l'ospedale di Losanna dove era stato trasportato.

Data la situazione creatasi, l'esercizio in corso fu sospeso ed alla truppa fu proibito qualsiasi movimento, dato il peggioramento delle condizioni atmosferiche e il pericolo di valanghe. Tutti i militi che si trovarono sul luogo dell'incidente dovettero trascorrere la notte nella capanna e solo all'indomani furono riportati a valle dagli elicotteri.

Malgrado questo incidente che avrebbe potuto avere conseguenze molto gravi, il corso di ripetizione invernale del reggimento e il test perfettamente riuscito, lasciarono in noi una grande soddisfazione, sia per il contributo dato da noi tutti, ognuno al proprio posto, sia per aver potuto trovare una soluzione a problemi e situazioni ai quali non eravamo mai stati confrontati.



Ingrandimento d'un francobollo dei soldati del rgt fant mont 5, emesso durante il servizio attivo 1914-1918 e tratto dalla collezione personale dell'autore di questo articolo.