

Varie

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Rivista Militare Svizzera di lingua italiana : RMSI**

Band (Jahr): **87 (2015)**

Heft 2

PDF erstellt am: **11.07.2024**

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.

Le professioni federali e la sicurezza del Paese

La Società dei Pensionati federali Ticino e Moesano, il cui presidente è il ten col Renato Ramazzina, ha pubblicato il libro "1924- 2014, 90 anni di storia". Diversi ufficiali hanno contribuito alla realizzazione illustrando le loro professioni in seno alla Confederazione.

La RMSI continua la serie di articoli, scritti da nostri ufficiali, che propongono la loro professione, la storia, l'evoluzione.

Ferrovia e esercito

TENENTE COLONNELLO VITO BURGNER

Premessa introduttiva

Nelle scuole che ho frequentato nessuno mi ha insegnato come condurre degli uomini. Ma, con il servizio militare, ho appreso questo difficile mestiere. Grazie alle esperienze in grigioverde e alla disciplina delle 3 C (Comandare, Controllare, Correggere), ho saputo cogliere il meglio dal personale di cui ero responsabile nel mio lavoro civile.

Lavoro presso le ferrovie

Mi sono occupato della manutenzione di veicoli ferroviari trainati, dirigendo per molti anni il settore carri e carrozze, allo scopo di garantire, primariamente, la sicurezza delle persone e dei beni che la ferrovia trasporta e secondariamente di curare l'aspetto estetico dei veicoli.

La manutenzione veniva eseguita da un gruppo di persone che copriva un grande spettro di professioni. Facevano parte del gruppo: fabbri, saldatori, meccanici, elettromeccanici, elettricisti, elettronici, falegnami, verniciatori, carrozzieri, sellai, tappezzeri, vetrai ... , e un buon numero di operai senza tirocinio, nonché un gruppo di capiteam motivati. Grazie alla creatività di questi uomini veniva svolto un eccellente lavoro .

Sotto la responsabilità del settore avevamo circa 10'000 veicoli di cui ca. 500 carrozze. Questo rendeva il lavoro molto variato e interessante. Non esisteva una giornata uguale alla precedente. Introducendo poi utensili moderni ed efficaci che facilitavano il lavoro fisico del personale abbiamo ridotto molti problemi di salute.

Personalmente ho avuto l'opportunità di essere attivo, per una decina di anni, in due gruppi internazionali dell'UIC (Unione internazionale delle ferrovie) a Parigi ed a Bruxelles. In questi gruppi abbiamo elaborato delle nuove direttive sulla manutenzione e i limiti di usura dei carri merci. Applicando questi concetti l'affidabilità dei veicoli è aumentata pur riducendo le ore necessarie alla revisione. Come ovunque e anche purtroppo, il numero di persone necessarie al settore per la manutenzione si ridusse, passando da 235 a 175 unità.

Nel 1979 partecipai ai lavori di un altro gruppo internazionale in Cechia sul circuito ferroviario di Velim, vicino a Praga, dove anche nostri veicoli venivano sottoposti a degli stress di percorrenza e di carico quasi irreali. I contatti con gli ingegneri ferroviari cechi sono stati anche molto particolari considerando i problemi politici del momento. Un'esperienza umana e tecnica molto interessante.

Nel 2000 il responsabile per l'acquisizione dei carri merci, mi chiese di accompagnarlo a Katowice, in Polonia, per consigliarlo sul possibile noleggio di carri dei quali le FFS avevano urgentemente bisogno. L'acquisizione non andò a buon fine, poiché la ditta polacca non era in grado di procurarci i veicoli necessari con le caratteristiche che noi richiedevamo.

Servizio militare

Dopo la scuola reclute e quella di sottufficiale nella DCA dell'artiglieria a Payerne, nel 1959, sono stato incorporato nel gruppo

cannoni pesanti 49 dove ho svolto 9 corsi di ripetizione con la funzione di caposezione.

Nella primavera del 1970 l'ingegnere in capo, responsabile della trazione e officine di Berna, mi convocò chiedendomi se volevo seguire una scuola per diventare ufficiale ferroviario. Chiesi degli chiarimenti sulla scuola e sui compiti che avrei dovuto svolgere e dichiarai la mia adesione. La scuola si teneva a Thun presso la scuola ufficiali dei trasporti. Dopo 6 settimane ricevetti il brevetto di ufficiale. Dopo il brevetto ricevetti un'istruzione specifica organizzata dal comando delle ferrovie, di 2 settimane. Fui incorporato nella cp SM del circondario 2 (Lucerna) delle ferrovie.

Nel 1976 seguii la scuola centrale 3C a Berna. Nel 1978 venni incorporato nello SM div mont 9. Il mio compito consisteva nell'allestire preventivi e organizzare i trasporti di materiale e di truppe con i mezzi pubblici. Si trattava di trasporti con ferrovie, autopostali, teleferiche, funicolari, scivvie e battelli. Mi occupavo annualmente di 130 -150 trasporti. In alcuni casi seguivo personalmente anche il carico o/e lo scarico, in modo particolare quando si trattava di cavalli. Con l'apertura del tunnel autostradale del San Gottardo nel 1980 i trasporti su rotaia si ridussero di molto. Nel 1983 venni promosso al grado di maggiore.

Nel 1985 venni incorporato nello SM zo ter 9. Davo il mio contributo nel gruppo logistica dello stato maggiore là dove i colleghi avevano bisogno. Nel 1989 venni promosso al grado di tenente colonnello. Nel 1994 venni prosciolto dagli obblighi del servizio militare.

Il Servizio militare delle ferrovie (SMferr)

Il servizio militare delle ferrovie corrispondeva alla struttura di comando civile:- Il comando SMferr (Servizio militare delle ferrovie) Berna, 3 circondari gr eser ferr (gruppo d'esercizio delle ferrovie) 1 Losanna, 2 Lucerna, 3 Zurigo. Negli stati maggiori delle grandi unità c'era un ufficiale ferroviario e la polizia ferroviaria armata.

Nei circondari oltre allo stato maggiore e la compagnia di stato maggiore, c'erano 1 distaccamento della linea di contatto, 3 distaccamenti di montatori di binari. La cosa assurda di questi distaccamenti consisteva nel fatto che erano formati da militi del servizio complementare e che non erano idonei per la truppa attiva per motivi fisici. Nei distaccamenti però dovevano smontare, sostituire e rimontare linee di contatto, binari e scambi. Un lavoro estremamente pesante.

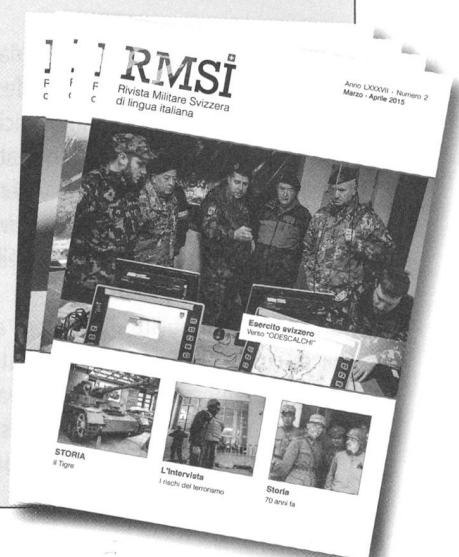
Un comandante di distaccamento mi confidò una volta, che al corso si erano presentati almeno il 70% di militi con dei certificati medici. Vedendo che lavoro dovevano svolgere, venivano così motivati che, dopo 2 giorni, solo veramente quelli che avevano un grave problema tenevano ancora il certificato (5-10%), ma anche quelli lavoravano con il distaccamento. Le ferrovie, anche quelle private, impiegavano questi distaccamenti per ridurre le spese per l'esecuzione di lavori che rimanevano nel tempo stimolando l'orgoglio dei militi. Elenco alcuni lavori di cui sono a conoscenza: la posa di scambi e binari presso le officine di Bellinzona, binari e linea di contatto della ferrovia del Generoso, tutti i binari di un deposito a Biberbrugg, tra Andermatt e il Nättschen nuovi binari e linea di contatto (questo

Pubblicità sulla Rivista Militare Svizzera di lingua italiana

Novità!
Copertina interamente a colori

Per Informazioni e invio materiale
rivolgersi a:

Iten Dario Bellini
inserzioni@rivistamilitare.ch



lavoro venne eseguito di notte con 2 turni di 6 ore ben distinti, di giorno la ferrovia era di nuovo in funzione).

Mi è stato riferito che dopo tali corsi di ripetizione, molti militi ritornavano sui luoghi del corso di ripetizione, con moglie e figli per mostrare orgogliosamente il lavoro che avevano effettuato.

Polizia ferroviaria armata

Il Comando di circondario di Lucerna, oltre ai soliti servizi in uniforme con la div mont 9 e la zo ter 9, mi diede l'incarico di organizzare i tiri annuali per tutto il Ticino della polizia ferroviaria armata. Si trattava di personale di tutti i livelli gerarchici della ferrovia. Non portavano l'uniforme militare ma erano in civile o con quella da ferroviere. Avevano l'arma con cui avevano svolto scuola reclute; i quadri dirigenti avevano armi corte come vecchi revolver e pistole parabellum. Le armi servivano esclusivamente per la difesa personale durante il lavoro, ma non di polizia. Organizzai per diversi anni questi "tiri di ripetizione" per i circa 1200 ferrovieri di tutto il Ticino.

Dopo la caduta del muro Berlino l'organizzazione venne sciolta.

Il 31 dicembre del 2003 anche il SMferr venne definitivamente sciolto. Di conseguenza gli ufficiali ferroviari delle grandi unità non erano più necessari.

Impiego in Irpinia

Il 23 novembre 1980 un terremoto di grado 6.9 sulla scala Mercalli colpì l'Irpinia. Ci fu una grande emozione anche nel nostro Paese. Si mise in moto il Corpo svizzero di aiuto in caso di catastrofe. Fui convocato a Berna per organizzare il trasporto di un gruppo volontari della protezione antiaerea e di diverso materiale.

L'operazione era al comando del colonnello SMG Mauro Braga. Dopo il carico del treno, partimmo passando dal Sempione – Milano – Genova – Roma – attraverso gli Appennini - Bari – Taranto – Potenza – Bella/Muro. Ho avuto l'impressione che le ferrovie dello stato fossero un po' confuse nell'allestimento di questo tracciato, con il risultato che invece delle 12 ore previste, viaggiammo per 26 ore. Il gruppo di volontari diede un gran contributo alla popolazione che era stata toccata dal sisma, trasportando delle enormi quantità di detriti dai villaggi attorno a Pescopagano.

Visto che dovevo organizzare il ritorno del convoglio, rientrai a Bellinzona. Una settimana dopo ero di nuovo a Bella/Muro dove il carico dei veicoli sul treno era in piena attività. Tutti i nostri militi partirono poi con una corriera alla volta di Napoli per proseguire per la Svizzera. In serata il treno partì seguendo un tracciato meno laborioso dell'andata. Fu un'esperienza molto interessante sotto l'aspetto umano e di tecnica di trasporto ferroviario.

Conclusioni

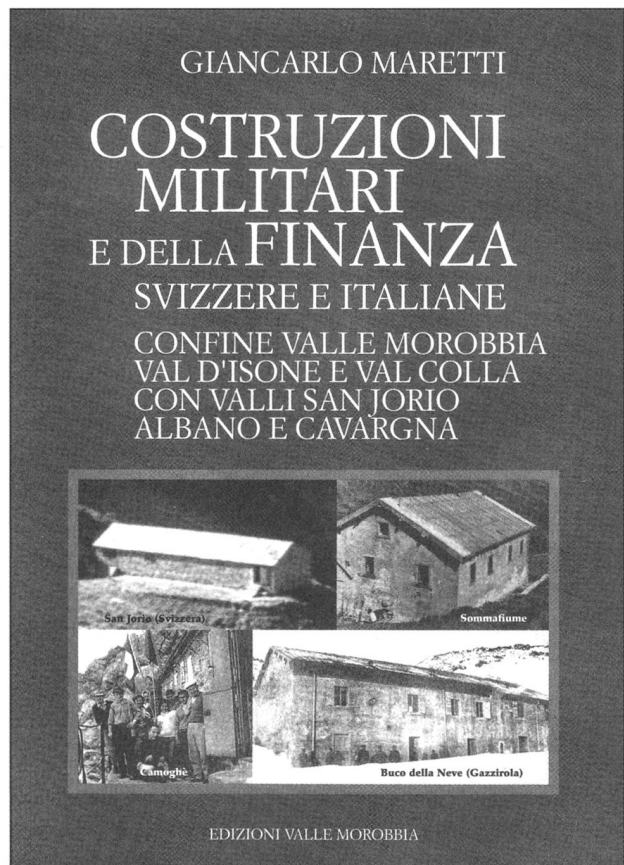
Con il mio impiego civile in ferrovia ho tratto molte soddisfazioni personali e grazie al servizio militare, ho pure avuto l'opportunità di poter fare una discreta carriera e dare il mio piccolo contributo alla comunità allargando anche i miei orizzonti. Ho inoltre constatato che la ferrovia è un mondo a sé e che crea dei legami profondi fra gli addetti su tutto il continente Europeo – ci si sente parte di un'entità particolare. Come ufficiale ferroviario e specialista di trasporti, nei due stati maggiori dove ero incorporato, mi son sempre sentito molto considerato e utile.

Ringrazio tutti i miei collaboratori e colleghi che hanno contribuito assieme al sottoscritto a sviluppare nuovi concetti e procedure di lavoro per il bene della ferrovia. ■

Vito Burgener, classe 1939, dopo le scuole dell'obbligo ad Airolo, nel 1954 inizia a Bienne l'apprendistato per la meccanica fine. Dopo un periodo alla ditta Bührlé di Zurigo ritorna a Bienne e frequenta il Technikum Cantonale di St Imier. Rientra ad Airolo come ingegnere presso la ditta Tenconi. Nel 1964 viene assunto dalle Officine FFS di Bellinzona, fino al pensionamento nel 2002. Ha la passione per la montagna – escursionismo e sci escursionismo. È membro attivo del gruppo Seniores nella sezione Bellinzona e Valli del Club Alpino Svizzero ed è nel club da 51 anni.

Il libro: Costruzioni militari e della Finanza svizzere e italiane

COLONNELLO SMG PIER AUGUSTO ALBRICI



COSTRUZIONI MILITARI
E DELLA FINANZA SVIZZERE E ITALIANE
Confine Valle Morobbia, Val d'Isone e Val Colla
con Valli San Jorio, Albano e Cavargna

270 pagine illustrate

Autore Giancarlo Maretti

Edizioni Valle Morobbia

Il libro è ottenibile a Fr. 40.- presso Giancarlo Maretti
tel. 091 828 11 15 o 091 857 30 17

Se potessimo unire con un tratto di matita tutte le installazioni, le trincee, i ruderi di posizioni di armi, avremmo un'ampia visione del nostro dispositivo militare preparato all'inizio della seconda guerra mondiale e migliorato poi durante tutto il periodo della stessa.

Si tratta di costruzioni in alta montagna che richiesero lavori lunghi e faticosi.

Pensando alle stesse non si può non ricordare i sacrifici di tutti i soldati impegnati in questo servizio.

Ci si può chiedere il motivo di tutto questo.

Nasceva l'Europa dei nazionalismi, dei totalitarismi, dei razzismi. Si negavano, con disprezzo, i solidi principi della democrazia popolare, intendendo sostituirli con ordini nuovi.

Si esaltava il fascino della guerra come incarnazione della bellezza e del coraggio unita all'odio per i cosiddetti "pace fondai".

La gente comune – precisava da parte sua Mussolini – non vuole la libertà. *"Ne ha avuta fin troppa ed è piuttosto ansiosa di ordine e disciplina"* e aggiungeva che *"uguaglianza e democrazia sono sbagliate, perché soffocano ogni bellezza, interesse e individualità nella vita"*.

La situazione, all'inizio del conflitto, era poco chiara. Dopo le fulminanti vittorie dell'esercito tedesco si riaccessero in Italia i desideri irredentisti.

D'accordo con i tedeschi si prepararono piani per invadere la Svizzera e ripartirla poi tra Germania e Italia.

Per quanto riguarda direttamente, lo Stato Maggiore dell'esercito italiano dà delle disposizioni (segrete) al Comandante dell'Armata del Po (generale Mario Vercellino) per l'eventuale occupazione del saliente ticinese.

"Nella eventualità che venga da altri violata la neutralità della Svizzera", e da chi se non dalla Germania? *"e che risulti ne-*

cessario che le forze italiane occupino il saliente ticinese, siete designato al Comando delle truppe di ciò incaricate. Pur non essendo, in tal caso, escluso che l'occupazione possa avvenire con consenso del Governo Elvetico, o senza resistenza, lo studio per l'occupazione in parola deve essere fatta tenendo come sola ipotesi che le truppe svizzere facciano invece resistenza.

L'obiettivo da raggiungere è quello della displuviale alpina con l'occupazione dei passi fronte a nord. Qualora si manifestasse forte resistenza nemica, prevedibile specie nella zona fortificata del Gottardo, dovrebbe essere raggiunta almeno:

Una regione nei pressi di detta zona (Airolo) che permetta di interrompere o interdire sicuramente le comunicazioni ferroviarie e rotabili del Gottardo verso sud

La conca di Biasca

Il passo del San Bernardino

È in questo clima di incertezza e anche, (lasciatemelo dire) di paura che il 29 agosto del 1939 sono apparsi gli avvisi di mobilitazione per le truppe di frontiera.

Il battaglione carabinieri di frontiera 297 (chiamato anche battaglione di copertura) viene dislocato in valle Morobbia, con la missione di proteggere la frontiera e impedire quindi un'avanzata verso il settore chiave di Bellinzona.

Per sottolineare lo spirito che animava i soldati di allora, cito un passaggio del libro *"50 e 1 giorno di frontiera con il battaglione di copertura"*, scritto da Franco Gallino, giovane ufficiale del battaglione (comandato dall'allora maggiore Mario Martinoni, affettuosamente chiamato dai soldati "zio Mario").

"Credo che la bellezza di questo primo giorno di mobilitazione sia la grande calma, che è sul volto dei soldati che camminano sicuri della loro forza e della loro volontà. La sicurezza dei militi si trasmette visibilmente ai vecchi, alle donne, che applaudono lungo la via, nella fresca mattinata di agosto".

Guardando le belle fotografie del libro il pensiero corre a quei tempi, ricordando quanto i nostri soldati hanno fatto per contribuire alla difesa della Patria e anche per salvaguardare le nostre Istituzioni. A loro dobbiamo un grande tributo di riconoscenza.

Fortunatamente non fummo chiamati a compiere atti di eroismo ma ci dichiarammo pronti a servire la causa della libertà.

Il generale Guisan, per sottolineare l'importanza della difesa della valle Morobbia e per rafforzare nella popolazione e nella truppa la fiducia nel governo e nell'Esercito, si recò personalmente il 14 luglio del 1941 a Pianezzo e in seguito a Carena, accolto con grande entusiasmo da tutta la popolazione.

Ancora dal citato libro:

"Non ha bandiera (il battaglione di copertura) perché il suo vessillo sono le montagne bianche, che nell'alba sono fiammeggianti del rosso sanguigno del sole che sorge, che sorge e illumina la sentinella impavida e impassibile che guarda, dietro i poggi e i picchi il cielo perché nessuno lo contami, che sorge e illumina la bocca dei lanciamine pronti a frantumare chi osa, che sorge e illumina la nostra fede, il nostro entusiasmo, il nostro amore".

Grazie a Giancarlo Maretti per averci fatto rivivere questo periodo.

Per concludere, vorrei ancora citare un passaggio e un monito (soprattutto per le giovani generazioni) scritto da Primo Levi, che ha vissuto l'orrore dei campi di concentramento nazisti, nel suo libro *"I sommersi e i salvati"*:

"Per noi parlare con i giovani è sempre più difficile. Lo percepiamo come un dovere, e insieme un rischio: il rischio di apparire anacronistici, di non essere ascoltati.

Dobbiamo essere ascoltati al di sopra delle nostre esperienze individuali, siamo stati collettivamente testimoni di un evento fondamentale e inaspettato.

È avvenuto in Europa, incredibilmente, è avvenuto che un intero popolo civile, appena uscito dalla fervida fioritura culturale di Weimar, seguisse un istrione la cui figura oggi muove al riso, eppure Adolf Hitler è stato obbedito e osannato fino alla catastrofe.

È avvenuto, quindi può accadere di nuovo, questo è il nocciolo di quanto abbiamo da dire".

Speriamo vivamente che non abbia a ripetersi. ■