

UN VIAGGIO SCOMODO

Voglio raccontare di un viaggio che dovetti fare da Tarquinia a Milano e ritorno nel Dicembre del 1943. Mi servirà anche, questo racconto, come spunto a parlare di altre cose che riguardano quel periodo così movimentato che toccò così da vicino la nostra Città, e naturalmente non potrò farlo senza collegarvi avvenimenti che mi riguardano in prima persona, anzi, a dir la verità, è da questi che mi deriverà l'occasione di parlare di cose più generali.

Devo rifarmi ad un periodo molto anteriore a quel viaggio, al 1939. In quell'anno fui richiamato alle armi, in qualità di soldato semplice, e assegnato all'81° Fanteria. In Fanteria capite, io alto ben 1,90! Devo anche premettere che durante il periodo universitario avevo incominciato il corso per allievi Ufficiali, ma una brutta pleurite mi fece poi confinare ai "servizi sedentari", appunto come soldato semplice, e fui rispedito a casa.

La nuova chiamata mi lasciò molto male: avevo finito gli studi da non molto e incominciavo appena a lavorare; la chiamata mi tolse ogni possibilità, almeno per il momento. Ero avvilito, ma non sapevo ancora cosa mi aspettava!

Mi presentai dove ero stato destinato, un accampamento di baracche mal ridotte all'interno del vecchio campo di corse di cavalli ai Parioli di Roma, dove si viveva in uno stato primitivo, con tetti colabrodo, latrine eternamente allagate, fango da periodo delle grandi piogge. Non vi descrivo il morale dei soldati che vi trovai; vi basti sapere che quelli che si erano presentati entro quindici giorni dalla chiamata furono tratti in combattimento fino alla fine della guerra, mentre quelli che si erano presentati dopo, in ritardo, erano stati rimandati a casa e non più chiamati, almeno fino a quel momento. Così ci preparavamo in vista del conflitto mondiale.

Non riuscirono a darmi una divisa che fosse abbastanza lunga e giusta per me, ed era logico; mi avevano messo in fanteria!

Dopo circa tre mesi di pene fui trasferito alla Caserma dell'81° in viale Giulio Cesare, ai "Prati", destinati agli uffici di Fureria, e finalmente trovai un paio di pantaloni e una giubba che quasi mi andavano, ma pantaloni e giubba erano di due punti di grigio verde diversi. Con la giubba a fior di natiche, quando mi riguardavo nelle vetrine, a zonzo nelle libere uscite, mi sembrava di vedere due soldati più piccoli, uno sotto e uno sopra l'altro.

Di quel periodo ricordo un solo episodio. Nell'Ufficio di fureria fui accompagnato e introdotto dal Capitano, il quale dalle mie note caratteristiche aveva saputo dei miei studi e mi presentò al Furiere e agli altri soldati come un salvatore delle situazione e della efficienza del servizio, piuttosto avvilito. "..... Vedrete che con il lavoro di una persona

qualificata tutto sarà facilitato e sveltito...”, così via per un bel po'. Poi se ne andò e io, che ero già al mio tavolo, stavo per sedermi, quando ci fu un urlo generale: fermati!

Rimasi titubante, ma mi fermai e attesi. Quei buontemponi avevano messo dei lunghi spilli infilati da sotto in sù, nel sedile di legno della sedia, e quelli erano lì, pronti ad infierire sul sedere del malcapitato di turno. Era d'uso. Solo che gli artefici, dopo quella presentazione e il panegirico del Capitano, avevano avuto paura di grane, e allora vollero evitarmi quell'accoglienza, direi, dopo tutto, tutt'alto che “onesta e lieta”. Ecco almeno a questo giovò il mio titolo, e solo a questo, perché poi vidi a quale lavoro di concetto ero stato destinato in quell'Ufficio; dovevo inserire i cartoncini di riconoscimento, già scritti, dentro gli analoghi piastrini di lamiera e bloccarli.

Quel supplizio durò poco però; l'Impresa che mi aveva assunto prima della chiamata alle armi ottenne il mio esonero, con chi sa mai quale perdita per la Fureria dell'81° Fanteria, e fui assegnato al Cantiere che intanto era sorto a Tarquinia per la costruzione della fabbrica per polveri da lancio della “Regia Marina Italiana”.

Così tornai al mio Paese e incominciai il servizio come Direttore di un cantiere giù nella Vallata di San Savino.

Trascorsi un primo periodo in piena euforica attività. Era il mio primo incarico, e trovarmi alla guida di un Cantiere importante, con tanta gente che dipendeva da me, con tante cose che dipendevano dalle mie decisioni, anche con la responsabilità che tutto questo comportava, mi dava un senso di profonda soddisfazione.

Ben presto però mi resi conto della realtà delle cose, che non era molto diversa da quella dell'81° Fanteria, anzi era peggiore.

Ed è presto detto. Noi eravamo venuti per costruire dei grandi Edifici, ma non erano state costruite le strade di servizio, di cui si cominciò a parlare, malgrado i nostri avvertimenti, solo quando le prime piogge, impantanandoci, fermarono ogni nostra attività. Incompetenza?

Quando si riuscì a costruire le strade ci si accorse che erano troppo scarsi i mezzi di trasporto. Quando si ebbero a disposizione nuovi mezzi cominciarono a scarseggiare i carburanti e i lubrificanti. Poi non arrivarono in tempo le assegnazioni di cemento, poi quelle del ferro e quelle di legname per carpenteria. Era scarsa la mano d'opera, e quando incominciarono ad arrivare schiere di operai, quasi tutti dalla Calabria, mancarono gli alloggi e perfino un sufficiente rifornimento di viveri.

Insomma una disorganizzazione così bene organizzata poteva essere frutto solo di una efficiente organizzazione, era quasi da ammirare.

In questa triste alternativa di speranza e di puntuali delusioni si tirò avanti per quattro anni, fino al 25 Luglio e poi all'otto Settembre del 1943, con l'epilogo che tutti conosciamo.

Intendiamoci, a quello saremmo arrivati senza fallo in ogni caso. Di fronte allo strapotere tecnico ed economico, al divario di preparazione ed anche, sissignore, di capacità e di morale degli eserciti alleati, noi, con le nostre armi giocattolo, con le baionette ancora inastate sul fucile modello 1891, e con tutto il resto, facevamo quasi tenerezza, a parte il morale conseguente ad una situazione di guerra non voluta e perciò non sentita.

Fummo tratti in inganno, noi tutti, e io mi resi conto della comicità delle nostre pretese, a guerra finita, un giorno in cui venne al mio Paese una compagnia di Attori con Billi e Riva, due personaggi che diventarono molto noti. Tra l'altro essi rappresentarono una farsa intitolata "Se avessimo vinto la guerra". La scena riproduceva un tratto di banchina di un grande porto americano. Dipinte sul fondale si ergevano le sagome delle prue, altissime, di due grossissime navi, e sulla banchina passeggiavano due baldi "Marmittoni" italiani, Billi e Riva appunto, con le loro fasce alle gambe, le maniche delle giubbe troppo lunghe, le bustine enormi a due punte.

Questi due poveretti andavano avanti e indietro, osservavano le navi enormi, i cumuli immensi di materiale di ogni genere sui moli, e si domandavano increduli se effettivamente la guerra l'avevamo vinta noi, poveri in canna.

Due giovani soldati americani, con le loro belle e funzionali divise sul fisico prestante, si avvicinano e con circospezione chiedono ai nostri se hanno sigarette da vendere, e i due derelitti si scherniscono un po' e infine dichiarano che si.... ne hanno.... ma sono "Milit"! Grida di giubilo dei due Americani i quali, in cambio di due pacchetti di povere e maleodoranti "milit" si affrettano ad offrire stecche intere delle loro "pessime" sigarette Camel, Lukj-strike, Palm...

E non finisce qui! Subito dopo si avvicina un gruppo di belle ragazze, quelle che in analogia a quanto era accaduto da noi, si sarebbero chiamate le "signorine", che in cambio dei loro favori chiedono viveri per la loro "fame arretrata". I nostri, un po' confusi, dichiarano di avere solo dei baratoli di "minestrone Chiariza", quelli che ci venivano dati come viveri di emergenza, e le "Signorine" si dichiarano tanto entusiaste che offrono pure, come ulteriore compenso, scatole di tacchino arrosto, cioccolato e altro.

A questo punto i due "marmittoni" si guardano tra loro, fanno un verso come per dire "ma che cerchiamo" e se vanno. Poveri noi, lanciati in una avventura di quel genere con le fascie di panno ai polpacci, le Milit e le scatole di Minestrone Chiariza.

Ma ora ritorniamo al Settembre del 1943. Tutti sappiamo che in qualche giorno i Tedeschi si impadronirono del potere in Italia. Nel nostro Cantiere cominciò la spoliazione sistematica dei mezzi e dei materiali in deposito, e noi cercavamo di salvare quanto era possibile. Le gomme dei nostri autocarri furono smontate e murate in luogo sicuro; le pompe di iniezione dei relativi motori furono anch'esse asportate e fatte sparire. Ci andò male, ché per questo fummo denunciati al Comando tedesco da un "repubblicchino" della Milizia fascista messo di guardia al Cantiere. Ed era un "repubblicchino" del mio Paese. Io mi difesi sostenendo che erano stati dei militari tedeschi di passaggio ad asportare quei materiali, che per fortuna non furono trovati. Vi assicuro però che passai dei brutti momenti, portato al Palazzo comunale e tartassato da un Maggiore teutonico in presenza del Podestà locale, mio buon amico, ma che non poteva fare altro che tacere e, di nascosto, esortarmi a svelare il mio segreto. Ma io ero ormai certo che se l'avessi fatto mi sarei attirato la vendetta del Maggiore, ed anche per questo dovetti tener duro nelle mie affermazioni.

Alla fine fui rilasciato, ritornai in Cantiere, e alla prima occasione inveii contro il mio concittadino repubblicchino, e così fui anche minacciato di morte. "Te tirerebbe na revolverata", con la pistola in pugno e gli occhi fuori dalle orbite.

Nel Dicembre fui chiamato dal Funzionario della Montecatini che dirigeva tutto il complesso di Tarquinia che mi chiese se ero in grado di mettergli a disposizione un autocarro da mandare alla sede di Milano. Tergiversai molto, ma si trattava di una cosa importantissima e dovetti cedere. Dopo alcuni giorni dovetti anche io recarmi a Milano a procedere alla chiusura delle contabilità di tutti i lavori eseguiti.

Avevo a disposizione in quell'epoca una bella automobile Lancia, "Astura" a sei cilindri, trasformata però a gas di carbone, e con quella mi accinsi al gran viaggio. Devo dire che questa macchina, se la "carbonella" di alimentazione era buona e il tempo favorevole, andava come a benzina, ma alle volte ti poteva anche far disperare, e già mi aveva dato qualche dispiacere.

Ricordo che una volta ero andato con un mio autista del Cantiere ad Onano, un paese dell'alto viterbese famoso per la produzione di lenticchie, fagioli e patate. Ci andavamo spesso, a dir la verità, in cerca di questi commestibili per arricchire un po' la mensa dei nostri operai, ed anche la nostra. Avevamo un "procacciatore" locale, un certo "Peppe", bravissimo, che organizzava sempre le cose in modo che la mattina alle tre avevamo già la macchina piena di sacchetti. Mentre noi preparavamo il gasogeno per la partenza, i vari fornitori, sotto la supervisione di "Peppe", venivano uno alla volta come congiurati nel buio, depositavano il loro sacchetto e se ne andavano furtivamente così come

erano venuti, e noi partivamo che ancora era buio pesto. Voi capite perché eravamo in guerra e tutto era razionato!

Quella mattina però il gasogeno non voleva funzionare, il motore non partiva, e noi ci trovavamo ancora lì quando già cominciava a far giorno. Poi, ad un certo momento, qualcuno si rivolse a noi, e sapete chi era? Il Maresciallo locale dei Carabinieri e un Capitano, pure dei Carabinieri, nativo del luogo, che avevamo conosciuto in un'altra occasione, e con cui avevamo mangiato "starne e lenticchie" eccellenti, in una trattoria del posto.

"No, no, grazia, abbiamo finito e partiamo subito!". Niente, il motore non si avviava. I due, che si trovavano in una strada soprastante un muraglione, ci guardavano dall'alto, e noi guardavamo loro. "Su via, adesso scendiamo e vi aiutiamo a spingere fino alla discesa": e si avviano davvero! Già ci vedevamo arrestati, e allora, con la forza della disperazione, riuscimmo a smuovere la nostra pesante auto, carica anche di trecento chili di lenticchie, fagioli e patate, fino alla discesa che si trovava davanti, che oltretutto andava in direzione opposta alla nostra. E mentre, ormai salvi, prendevamo l'avvio, rispondevamo ai saluti dei due Carabinieri che a mani alzate si congratulavano con noi e ci auguravano buona fortuna, ignari che la buona fortuna noi già l'avevamo avuta.

Con questa macchina imprevedibile partimmo dunque verso Milano una mattina all'alba, io con un mio collega, fiduciosi nella buona sorte. Passammo Tuscania, Valentano e ad Acquapendente ci immettemmo nella via Cassia, sulla quale, dopo alcuni chilometri, dovevamo affrontare la salita del Colle di Radicofani. La strada allora passava lassù. Pensammo di fare rifornimento prima del balzo, e quella fu la nostra rovina. Il motore cominciò a "calare" e alle prime rampe dovemmo constatare che la macchina non era in condizioni di superare quella pendenza.

Eravamo quasi sul punto di tornare indietro, quando io mi ricordai di aver scoperto, in un'altra occasione, che in retromarcia quell'auto era più lenta e quindi più potente. Ci girammo e incominciammo a salire ricolando, e in questo modo, alternandoci alla guida, percorremmo i quasi nove chilometri fino al Passo di Radicofani. Non ricordo più come riuscimmo a raggiungere la vetta; ricordo solo che alla fine ci pareva di non poter più raddrizzare il collo.

Dopo, tutto fu facile; il gasogeno cominciò a funzionare a dovere, il motore a cantare allegro, e così giungemmo a Bagni di Casciana, vicino Pontedera, prima tappa del mio viaggio. A cena, pur dopo una bella doccia ristoratrice, ci pareva di avere ancora la testa girata all'indietro.

La mattina seguente io, da solo, dovevo continuare il viaggio fino a Milano, ma questa volta usando il treno, non la mia Astura traditrice. Mi lasciarono alla Stazione di Pontedera, dove ad eccezione di un unico binario, niente più esisteva di efficiente, e io non vedevo l'ora che arrivasse il treno per Pisa, dove avrei atteso quello per Genova e Milano.

Pisa era ancora più mal ridotta di Pontedera. Ricordo che c'era addirittura un vagone passeggeri che era stato scaraventato in aria ed era ricaduto ritto, appoggiato con una estremità all'Edificio della Stazione. Lo scorcamento fu tale che invece di fermarmi volli proseguire per Livorno, la cui Stazione sapevo quasi intatta. Lì aspettai fino alle due del giorno dopo il treno che avrebbe dovuto arrivare alle 22. Come Dio volle a quell'ora si partì, raggiungemmo di nuovo Pisa Centrale e poi Pisa San Rossore, una modesta Stazione in aperta campagna. Qui l'ennesima disavventura, perché trovammo il cielo costellato di razzi illuminati, preannunciatori di una incursione aerea.

Il treno, che aveva già rallentato, continuò poi ad andare, evidentemente per allontanarsi dalla stazione, ma i passeggeri tentavano in ogni mentre una vera folla, che aveva aspettato fino a quel momento e sapeva che a San Rossore non esistevano rifugi, tentava disperatamente di salire per poter allontanarsi. Il convoglio continuava la sua lenta marcia con grappoli di forsennati abbarbicati agli sportelli, e chi voleva salire bloccava senza via di scampo quelli che invece volevano scendere.

A cinquecento metri dalla Stazione cessò ogni disputa; una bomba cadde sul binario dietro di noi, sulla linea elettrica, e il treno rimase immobile. Allora lo scopo di ognuno divenne unico: fuggire e allontanarsi il più possibile, con i passeggeri che si intralciavano nei corridoi e si incastravano nelle uscite. Pensate poi che tra l'altezza del treno sulle rotaie e quella dell'imbrecciata sottostante si doveva superare un dislivello di oltre un metro e mezzo, e in quel parapiglia non si riusciva a scendere, bisognava saltare, e i più rotolavano poi lungo la scarpata. Ma nessuno si fermava; magari calpestandosi, tutti fuggivamo attraverso la campagna.

La quale campagna, poi, era tutta un susseguirsi di vecchi crateri di bombe ripieni d'acqua, e per fortuna che tutto era illuminato a giorno dai bengala che scendevano sfrigolando attaccati ai loro piccoli paracadute.

Ma dopo la fine dell'incursione il ritorno al treno, senza l'illuminazione, fu un vero dramma e una specie di calvario per tutti. Sembrava di vedere tanti naufraghi uscire dal pelago. Io, forse più inconsciente, o più coraggioso, avevo riguadagnato il treno con i razzi ancora accesi.

Fu così che mi trovai con una povera donna, anziana, che cadendo si era fratturata una gamba ed era rimasta lì, anche calpestanda da quelli che erano discesi dopo di lei. Avevo

bisogno di aiuto per rimettere quella poveretta sul convoglio, ma un gruppo di Ufficiali tedeschi, che veniva subito dopo di me, si rifiutò di intervenire, discostandomi ed apostrofandomi in malo modo. Gli altri non furono da meno. Dovetti aspettare finché qualcuno si decise ad aiutarmi. Oh! La solidarietà umana!

Si ripartì dopo circa due ore. Alla Stazione di La Spezia, che si trovava tra due gallerie, non ci si poté fermare, bombardamento in corso, e perciò da una galleria andammo a fermarci entro l'altra, e non tornammo più indietro.

Insomma, non ricordo più come si riuscì a proseguire, tra pericoli di ogni genere, transitando a passo d'uomo su binari sconquassati, su ponti perforati come groviere, tra soste e riavii, e finalmente raggiungemmo Genova, verso mezzogiorno.

Vollì andare a mangiare in una piccola trattoria lì vicino, ma nemmeno qui trovammo pace, perché subito alla minestra, chiamiamola così, suonò l'allarme e si dovette fuggire, con il cameriere che ci rincorreva per essere pagato di quel poco che eravamo riusciti a mandar giù; ed anche Lui aveva ragione. Giunsi a Milano, alla fine del mio viaggio, la sera che era buio pesto. Dopo due giorni e una notte.

Dovetti restare lì un paio di mesi, ma non fu un soggiorno spiacevole. Intanto seppi subito che il nostro autocarro era giunto anche lui sano e salvo e stava lavorando, munito di tanto di lasciapassare della "Kommandantur" tedesca.

Io ritrovai molti amici, principalmente Cornetani come me, da tempo trapiantati a Milano, e con questi passavo le serate nel ristorante di "Marino", uno di loro. Mi sembrava di stare a Tarquinia. Trovarsi tutti insieme con "Marino", Nicola Lanciani, Lello Mencarelli, "Zannella" detto anche il "Conte Manzi", a sentirli raccontare le birbonate, anziché le birbaccionate della loro giovinezza, era più che stare a Tarquinia, ed era uno spettacolo.

Di giorno invece avevo il mio lavoro negli Uffici della Montecatini, di nuovo insieme a molti di quelli con cui avevo lavorato nei Cantieri di Tarquinia.

A Milano la vita era tranquilla, e malgrado le molte distruzioni avvenute e gli allarmi aerei di quasi ogni notte, non sembrava davvero di essere in guerra. Tutti lavoravano, tutti riaggiustavano come se ogni brutto evento fosse ormai definitivamente superato. Mi basti dire che si era nel principio del 1944, mancava ancora oltre un anno alla fine dell'incubo, e io vedevo riaggiustare le case, sostituire le grondaie rotte dei tetti, ripristinare le tramvie, e, perfino, ascoltatevi bene, sostituire i cigli di pietra dei marciapiedi là dove erano stati scheggiati, dico scheggiati non distrutti. Li ho visti io, con i miei occhi.

I guai ricominciarono quando si trattò di ritornare. Le ferrovie non funzionavano più, non avevo altro mezzo, e dovettero venirmi a prendere con la mia gloriosa Lancia Astura, ora di nuovo funzionante a benzina.

Giunsi a Bagni di Cascina contemporaneamente al nostro autorcarro, che era ripartito da Milano una settimana prima. Aveva avuto un mucchio di peripezie nel viaggio, ma ce l'aveva fatta. Solo che mentre ci stavano rallegrando e l'autista Gianni, ci raccontava i suoi molti guai, passò un Maggiore tedesco con altri soldati, volle vedere i documenti, e siccome il lasciapassare era scaduto da due giorni, ci requisì l'autocarro e l'autista, e se li portò via. E non li rivedemmo più, nè lui nè il nostro caro Gianni.

Cesare De Cesaris