

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

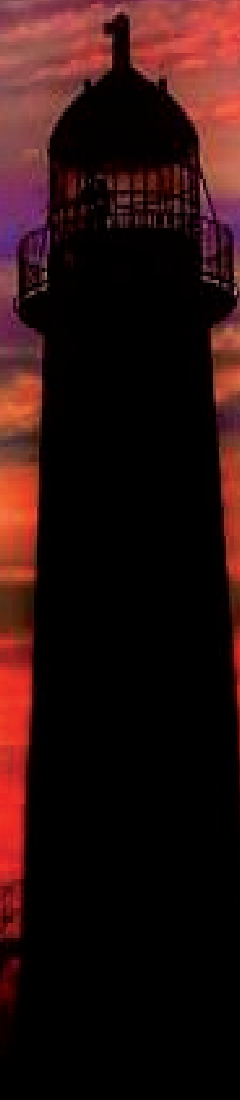
1Q0MQ

Associazione affiliata A.R.I.



BOLLETTINO DEI MARINAI

**Periodico Telematico
nr. 176/2015**



EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Carissimi amici e colleghi armigeri, scrivo questo mio editoriale, a pochi giorni dal termine del nostro "contest delle stazioni radio navali". L'attività in questo mese di Settembre è stata intensa, soprattutto nella gestione delle gare e soprattutto a livello manegerial. Come sapete, l'ARMI oltre a gestire il contest delle stazioni radio navali, è anche il gestore del diploma ENIGMA, quindi il responsabile del controllo dei log e della classifica. Questo evento culturale e radiantistico, rientra nell'ambito della "Settimana europea dei Ricercatori" che riunisce centinaia di enti, istituti di ricerca e culturali in tutta Europa. A questo progetto l'ARMI ha collaborato sin dalla prima edizione, dando il proprio supporto manegerial del diploma. Inoltre è stata attiva anche con il proprio nominativo di associazione "IQ9MQ" operando per tutto il periodo della gara. Questo ha dato l'occasione anche di elargire punti anche per il contest delle stazioni radio navali. Purtroppo le date dei due eventi si sono accavallate, creando un notevole disagio, per molte stazioni (oltre al caos di tante altre attività radiantistiche di altre associazioni). Ad ogni modo, le due gare sono state seguite da un numero considerevole di stazioni, soprattutto europee. Un buon numero di operatori ha optato per l'uso del nostro Log (Foglio di calcolo in excel), che ha facilitato il controllo e l'inserimento dei naval collegati, così da avere una chiara visione dei punti. Il nuovo Log che entro la fine dell'anno, sostituirà tutti i log in uso per le attività ARMI, è in fase di lavorazione, e le considerazioni sull'uso di questa versione da parte degli utenti (di questo contest delle stazioni radio navali), saranno importanti per implementare ed eliminare eventuali inconvenienti e

bug futuri. Il buon Gennaro IZ8OGK lo sta testando in contemporanea con il contest così da toccare con mano le funzionalità e le capacità del Log. Questo intenso lavoro che in questo mese ci ha tenuto occupati, ha rallentato, di conseguenza, l'invio dei diplomi del Contest delle stazioni radio costiere, che provvederemo quanto prima ad azzerare. Con questo numero, termina la trascrizione del diario personale dell'Ammiraglio Ispettore Stera, scritto durante la sua prigionia nel 1943-45. E' d'obbligo ringraziare l'Ammiraglio Faggioni per la gentile concessione del diario da divulgare nel nostro bollettino. Ricordo ancora una volta, di partecipare con l'invio della vostra QSL personale, al nostro primo concorso dedicato alla più bella QSL dell'ARMI. Il regolamento lo trovate sulle pagine dedicate del nostro sito web, inoltre se non volete partecipare con l'invio della QSL, almeno di votare le QSL già in gara, così da dare un vostro contributo al concorso. Bene, con questo concludo dandovi appuntamento con il prossimo bollettino, che sarà on-line presumibilmente la terza settimana di Ottobre, con i primi dati delle gare effettuate. Buona lettura!! Alla prossima!



*73's de
IT9MRM*



Molte sono le attività radioamatoriali a bordo di navi (da crociera, porta containers, research ships e tanti altri) in tutto il globo, e molti sono i cacciatori di "maritime mobile" che vogliono collegare la stazione nautica, per diversi diplomi o per il solo piacere di aver collegato il "barrato nautico". Di seguito una carrellata di news, sulle /mm che potete avere l'occasione di ascoltare o collegare nelle nostre bande.



Il mese di **Agosto** e la prima settimana di **Settembre** ci hanno offerto una notevole attività di stazioni in "**Maritime Mobile**", grazie al periodo estivo e soprattutto ai vacanzieri marittimi; di seguito vengono riportate alcune segnalazioni di OM a bordo di navi mercantili, bulk carrier, gassoniere, porta containers, barche a vela ecc. Le segnalazioni sono monitorate sui principali cluster.

VE0JSJ/mm (KC2IOV): Jeanne Socrates vive a bordo della sua imbarcazione a vela "Nereide" ed attualmente si trova presso il mar di Cortez (o mar della California). Jeanne è una attempata navigatrice solitaria, ed è al suo 6° giro del mondo. E' partita dalla baia di Yelapa (Mexico) il 4 febbraio 2015. Jeanne è molto attiva in radio, soprattutto in fonia e nei modi digitali. Ha una pagina web dove potete visionare bellissime foto e leggere tramite il suo blog ottimi articoli. Questo è il link: <http://www.svnereida.com/> La QSL via manager W6OAT.



OH2NIN/mm: Mikko Oksanen, a bordo della sua barca a vela "s/y NINNI", attualmente si trova nel porto di Isafjordur (Islanda). Mikko è partito ad Aprile 2015 da Helsinki diretto in Groellandia, toccando varie località dell'Estonia, Latvia, Polonia, Svezia, Danimarca, Norvegia, Is. Faroer, Islanda e Groellandia, adesso sta rientrando in Finlandia. E' attivo in HF sui 20 e 40 metri in fonia, per la QSL va richiesta via bureau.

RT9K/mm: E' il nominativo del Radio Club Yang-Inform Ltd. , utilizzato dal team della spedizione sull'Isola di Dobrzanskogo - IOTA AS-203, a bordo del cargo "Mv ANATOLIY KRASHENINNIKOV". Il

gruppo di 9 operatori russi, partiti dal porto di Petropavlovsk-Kamchatsky (Territorio della Kamčatka, Russia) la sera del 25 agosto 2015, hanno circumnavigato la penisola e sono arrivati presso l'isola giorno 1 settembre con inizio delle operazioni con il nominativo RT9K/0. La spedizione continuerà sino al 5 settembre 2015. La QSL via manager RX9KM.

XE1GR/mm: Jean-Paul Gutte è l'Ufficiale TLC a bordo della Nave da crociera "M/S Anthem of the Seas" della Royal Caribbean International fleet. Jean-Paul è molto attivo in radio soprattutto in fonia. Attualmente la nave effettua crociere tra Southampton, U.K. e il bacino del Mediterraneo, mentre nella stagione invernale da Bayonne, N.J. intorno ai Caraibi. QSL via QRZ.com.



Altre stazioni in marittimo mobile sono state segnalate in questo periodo (dal 07 agosto 2015 al 8 settembre 2015), ecco di seguito i nominativi:

OK2VVD - UA9MCM - KY3N - DH2MS - LZ1BXA - DH6ARM - SQ2SIQ - DK5CF - G4VFU - DL0CUX - UA0QN - KK5CF - HA3FOK - SP2QOT - DO8CP - UT5EC - W1MD - MM5AHO - DL1WIW - OE1AFU - YO4GAV - VE7MTW - SA6BQZ - RU4PO - IT9PZM - UA0ZDY - UR9MC - OH1XFE - IT9TQH - IZ1GCL - DL6MLA - DL1KID - RO7C - R6DDV - PD5HKR - IS0BOY - UA0ZC - US5FET - W4YJY - KC7JEF - RA1AMW - DJ5YL - RA1M - UA6GO - GJ7DNI - DK4XW - DJ1AA -

NOTIZIARIO DEI MARINAI

UN GIORNO PARTICOLARE

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI



Giorno 11 Settembre 2015 è sicuramente, per la base navale di Augusta un giorno indimenticabile. Voi direte perchè!! Anche se la storia ci riporta a spiacevoli e brutali momenti, questo giorno rappresenterà per moltissimi marinai di Augusta un ricordo indelebile. L'11 settembre si è svolta presso la banchina Tullio Marcon (ex. banchina torpediniere) ad Augusta (SR), il raduno degli ex equipaggi di Nave Licio Visintini, una vecchia e gloriosa corvetta della classe De Cristofaro, che ha prestato il suo servizio dal 1966 al 1994 rimanendo sotto l'egida del COMFLOT CORV (adesso COMFORPAT), alle dipendenze della Prima Squadriglia Corvette (COM-SQUACORV UNO).

Alle ore 0800, una folta schiera di gloriosi "giovani marinai" partiti da tutta Italia, accompagnati da moglie e figli, si sono incontrati presso il cancello Nord della banchina, accompagnati da un sottufficiale, dopo l'appello formale, sono stati condotti verso la palazzina Sala Ritrovo Unico (ex. CIMAR), dove da lì a poco si sarebbe svolta la cerimonia della scoperta della lapide ed intitolazione della palazzina al T.V. Licio Visintini, in occasione del centenario dalla nascita dell'eroe.

La cerimonia ha avuto inizio alle ore 0930, con gli schieramenti del plotone di rappresentanza, degli equipaggi delle navi in porto e relativi comandanti, autorità civili e militari di Augusta. La cerimonia si è svolta nell'atrio della palazzina, dove era stata installata la lapide che a breve sarebbe stata scoperta.

Il Cappellano militare, benedice la lapide e i testi-

moni con gli alfiere scoprono la lapide; segue la preghiera del marinaio e la breve allocuzione dell'Ammiraglio Comandante delle Forze di Pattugliamento, Contrammiraglio Culcasi, infine prende la parola il rappresentante degli equipaggi di Nave Visintini, il Cavaliere Pasquale Aliffi, che legge alcune email di ex Comandanti che hanno avuto l'onore di comandare la corvetta antisom Licio Visintini.

Al termine della cerimonia, dopo la foto di rito, il folto corteo si è diviso in due gruppi, solo 50 sono stati i "fortunati" ad imbarcare su una corvetta (Classe Minerva) per effettuare una uscita per la cerimonia della messa in mare di una corona di fiori, mentre il restante gruppo (per la maggior parte le signore e figli) sono rimasti in banchina per far visita ad una unità omaggiata Nave Borsini (Classe Comandanti) e a seguire accompagnati da quattro marinai, far visita al "Museo della Piazzaforte" sito al centro di Augusta.

Alle ore 1030 il gruppo dei 50 "giovani" marinai, imbarcano su Nave Urania, unità designata dal COMFORPAT per la cerimonia, di lì a poco la nave disormeggia dalla banchina e fa rotta per dirigersi verso le ostruzioni dove a circa un miglio da Capo Santa Croce, sarà svolta la cerimonia di messa a mare della corona.

Il rientro in banchina è previsto intorno alle ore 1300.

Alle 1330 il gruppo riunitosi con i familiari, dirige verso il Circolo Ufficiali della M.M. di Augusta dove sarà svolto il pranzo sociale.



*In occasione del centenario della nascita
del Fante di Vascello M.O.V.M.*

Licio Visintini

Parma 12 febbraio 1915 - Gellera 8 dicembre 1942

*Prova di esempio noncuranza del pericolo,
di chiaverggente prudenza,
d'insuperabile perizia tecnica e d'instancato amor di Patria.*

*Gli equipaggi della Esercito antisom a lui dedicato posero.
Augusta, 11 settembre 2015*







SONO TRASCORSI 30 ANNI! UN EMOZIONE...

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI



Tra i miei ricordi più indelebili, c'è il periodo trascorso sulla Corvetta Licio Visintini (dal 1984 al 1988), come sottordine al Capo Segnalatore. Venivo da un breve imbarco su Nave Grosso (stessa classe), nave che stava per andare ai grandi lavori di manutenzione a La Spezia, era il 1984 e chiesi al Comando di vagliare la mia proposta di imbarcare su una stessa classe ad Augusta invece di andare ai lavori con la nave! Essendo una categoria operativa, la mia domanda fu accolta e prima che la nave partisse, fui trasferito a bordo della Corvetta antisom Licio Visintini.

Appena ventenne con il grado di Sergente (+4), fui alloggiato nel locale a centro nave destinato ai sergenti anziani.

Già conoscevo la nave, uno perché era la gemella del Grosso, due perché già frequentavo l'ambiente in quanto c'era imbarcato un mio cugino elettricista, e quasi sempre uscivamo insieme in franchigia.

Con il team segnali mi sono trovato benissimo, ho trovato una famiglia e devo dire che, professionalmente, sono cresciuto a suon di bandiere e lampi di luce, proprio su queste unità!

Le attività sono state tante, moltissime Scuole Comando, vigilanze pesche e molte esercitazioni con la Quarta Divisione Navale. E non per ultimo, molte attività "intelligence" (periodo della Guerra Fredda) contro la Flotta Sovietica alla fonda ad Hammamet, nel "mammellone" (est Tunisia).

La vita a bordo, per chi non conosce queste navi, era molto frenetica in ambienti angusti e stretti. Nei locali di vita si dormiva in brande a tre piani, molto strette senza aria condizionata (solo qualche ventilatore, per i pochi fortunati)!! Noi rispetto agli

alloggi marinai, eravamo in una posizione centrale in quanto sopra di noi c'era la mensa equipaggio e quindi un locale un pò più fresco, mentre gli alloggi di prora e di poppa erano sotto la coperta e di conseguenza nell'arco diurno si soffriva il caldo torrido (solo al tramonto rinfrescava parzialmente). Si stava tutto il giorno in Plancia, oppure in Radio (si trovava sotto la plancia). La Plancia era divisa, sotto c'era la timoneria e sopra c'era la plancia Comando, una porticina nell'atrio scala ci portava nel locale COC e GE.

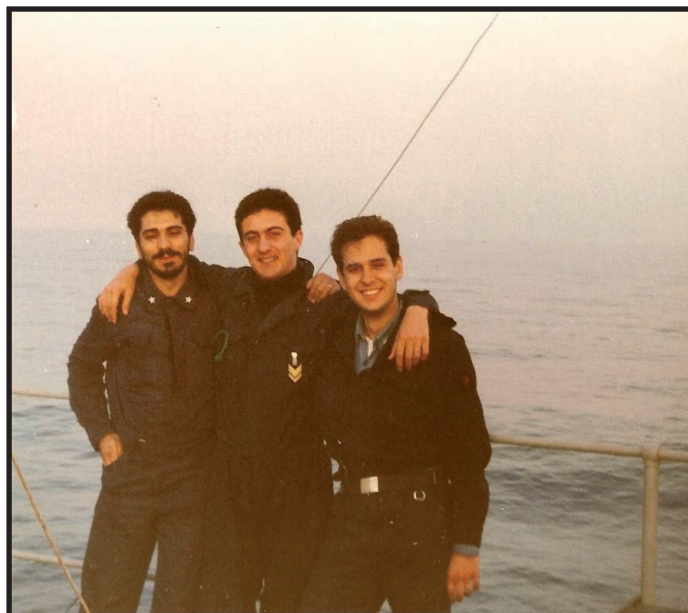
Appena si scendevano le scalette di plancia (interne) si arrivava nell'atrio dove c'era la Radio, il camerino del Comandante, la sala ECG e la sala CIFRA, da lì c'erano due vie (boccaporti) che portavano all'esterno (dritta e sinistra della nave), mentre continuando dalla sala cifra c'era una porta che portava al boccaporto per uscire a prora e prima di esso, il locale sonar. Ritornando nell'atrio del Comandante, c'erano le scalette che portavano dentro e si arrivava nel corridoio della mensa equipaggio, percorsa da un lungo e stretto corridoio che attraversava la nave dove si vedevano la cucina, i quadrati sottufficiali ecc. ecc. Molti commilitoni si sono susseguiti (era il periodo della leva), e le amicizie specialmente nel periodo di navigazione, si accentuavano moltissimo. Io ero molto legato a due amici Sottocapo EM. Angelo Toscano e il Sottocapo S. Maurizio Calapai (tutte e due di Catania), ma anche con altri amici c'era un certo feeling, diciamo che si socializzava moltissimo. Per tutto il periodo della loro leva, siamo sempre rimasti uniti, si usciva insieme, si condivideva tutto, macchina, abiti, ... ecc.

Insomma ci si era trovati come fratelli, un po' come tutti coloro che hanno fatto il militare!!

Angelo era il burlone del gruppo, mentre Maurizio era l'iper attivo, riusciva sempre a organizzare tutto e a trovare soluzioni per ogni tipo di cosa!!! Insomma un trio vincente!! Il congedo di loro e il mio trasferimento prima a Taranto per il corso IGP e susseguentemente a La Spezia per gli allestimenti di Nave Danaide, ci hanno fatto perdere di vista e di conseguenza i contatti si sono affievoliti, sino a scomparire del tutto!!

Solo con l'evento di Internet e di Facebook con la scoperta di una pagina dedicata a Nave Visintini, ho trovato il contatto di Angelo, mentre di Maurizio ancora niente!! Il raduno dell'11 settembre 2015 ha coronato dopo ben 30 anni il ricongiungimento (parziale) del trio!! E' stato bellissimo ritrovare Angelo, e ricordare i bei tempi trascorsi a bordo, con Maurizio e con tanti altri ragazzi, che il caso ha voluto essere lì con noi!!!

Adesso ci siamo dati appuntamento per l'anno prossimo con l'intento di trovare Maurizio e portarlo con



noi al 6° raduno del Visintini!!

Una giornata veramente emozionante....





SPECIAL CALL
II9IAVE
www.assoradiomarinai.it

Nave L. VISINTINI - F546
Marina Militare Italiana



Classe De Cristofaro

Disl. 940 t. - Cantieri Navali Riuniti del Tirreno - Riva Trigoso
- impostato 1963 - varato 1965 - radiazione 1994 - Lunghezza 80,2 m - larghezza 10,2 m - immersione 2,7 m - Apparato motore: 2 motori Diesel, 2 assi con eliche, potenza 8300 HP
- Velocità 23 nodi - Autonomia 4900 miglia - Armamento: 2 cannoni da 76/62 mm singoli, 1 lanciasiluri lungo MENON a canna singola - 2 impianti trinati di tubi lanciasiluri antisom da 305 mm - Equipaggio 128 - Unità della classe De Cristofaro: De Cristofaro - Grosso - Visintini - Todaro

In ricordo del 5° raduno degli equipaggi di Nave Visintini ad Augusta - 11 settembre 2015.

QSL designed by IT9MRM

WWL: JM77OF



CQ 15 - ITU 28

QSL Manager: IT9MRM



MI#1212



T.V. Licio Visintini

☐ CONFIRMING HRD TO SWL.....

IN QSO WITH.....

CONFIRMING QSO
TO RADIO

QSL VIA

DATE (Day-Month-Year)	TIME (UTC)	MHz	2-WAY	R S T

QSL: ☐ PSE ☐ TNX VY 73

Operators: **IT9ASD - IT9JPW - IT9CFP**



Nacque a Parenzo (Pola) il 12 febbraio 1915. Promosso Guardiamarina nel 1937, dopo un breve periodo di imbarco su unità di superficie, sulle quali partecipò a missioni durante la guerra di Spagna, prese imbarco prima sul sommergibile Narvalo e poi sull'Atropo, con il quale partecipò alle operazioni militari in Albania dell'aprile 1939.

Allo scoppio del secondo conflitto mondiale partecipò, con il sommergibile Torelli sul quale si trovava imbarcato, alla prima missione di guerra dei sommergibili italiani in Atlantico, al termine della quale, a domanda, venne trasferito presso la X Flottiglia MAS di La Spezia e, dopo un duro addestramento, divenne Operatore dei Mezzi d'Assalto. Promosso Tenente di Vascello nel 1941, fu Comandante della famosa squadra di operatori denominate "dell'Orsa Maggiore", che operò con successo nella base navale inglese di Gibilterra.

Nel secondo tentativo di forzamento della base di Gibilterra, effettuato nella notte tra il 7 e l'8 dicembre 1942, partendo dal piroscampo Olterra, opportunamente trasformato in base operativa, si portò ad attaccare la corazzata inglese Nelson, ma nella fase più delicata della missione, e quando aveva già superato le più difficili ostruzioni, trovò la morte accanto al suo fedele compagno, Sottocapo Palombaro Giovanni Magro, nella deflagrazione di cariche esplosive

lanciate in mare dalle imbarcazioni di vigilanza agli sbarramenti foranei.

Licio VISINTINI **Tenente di vascello**

Medaglia d'oro al Valor Militare alla memoria



Ufficiale il cui indomito coraggio era pari alla ferrea tenacia, dopo lungo difficile e pericoloso addestramento, violava, una prima volta, quale operatore di mezzi d'assalto subacqueo, una delle più potenti e difese basi navali nemiche, costringendo l'avversario a nuove severissime misure.

Inflessibilmente deciso ad ottenere risultati più cospicui, si sottometteva a nuova ed intensa preparazione, in una vita clandestina e di clausura, fino al momento in cui, con sovrumano sprezzo del pericolo e animato da sublime amor di Patria, ritentava l'impresa, nonostante il nemico avesse predisposto tutto quanto la tecnica poteva escogitare per opporsi all'ardimento dei nostri uomini.

Penetrato una seconda volta nella base avversaria, vi incontrava eroica morte, legando il suo nome alla tradizione di gloria della Marina Italiana.

Gibilterra, 9 dicembre 1942



*Una volta marinaio ...
marinaio per sempre*



www.marinaiditalia.com

Associazione Nazionale
Marinai d'Italia

Piazza Randaccio, 2 - 00195

tel. 06 3680 2381 fax 06 3680 2090

e-mail segreteria@marinaiditalia.com

I MIEI VENTANNI - DIARIO DI UNA PRIGIONIA (QUINTA PARTE)

di Teobaldo STERA, Amm. Isp. (CM), Socio del Gruppo A.N.M.I. di Taranto



A noi fu unito un altro italiano, un muratore sessantenne che si trovava come noi nelle condizioni di senza documenti. Era ad Ausswiz, era scappato ed era anche lui senza "papiere", si chiamava: FIORIN Giovanni. Sotto allarme il treno partì ma dopo dieci Km fu attaccato da "tieflinger" inglesi che bloccarono la locomotiva, lasciandoci molte ore fermi in aperta campagna. Bocconi nella neve stemmo sotto le ripetute raffiche delle pesanti armi degli aerei, contro cui ben poca cosa riuscivano a fare le quadriate Maser da 20 mm della scorta antiaerea. Solo dopo molte ore giunse una locomotiva di soccorso e riuscimmo a raggiungere la nuova destinazione "Wuebern-Mahremberg". La nuova vita di "auslanders landarbeiter" ci attendeva. Ormai di prigionia non si sarebbe più parlato, eravamo "liberi lavoratori" benché non troppo in regola in quanto a documenti.

Scendemmo alla stazione di Wuchern, sulla Drava e colà trovammo una slitta che attendeva.

Cominciammo a pensare a dove mai eravamo finiti ma dovemmo montare sul mezzo per noi nuovo e, a lento trotto di un ronzino, ci addentrammo in una pista che tagliava un mare di neve, neve, neve che non finiva mai!

Dopo alcuni chilometri, durante i quali spesso ci toccò scendere per spingere cavallo e slitta, giungemmo in un piccolo villaggio posto a mezza costa sulla montagna e ci fu detto che quello era Mahrenberg. La slitta passava e, attirati dallo scampanio della campanella del ronzino (per la storia "Chargo", 27 anni) molti visi, affacciandosi sulla soglia di sordide e sporche bicocche, osservavano l'insolito trasporto. Lasciammo anche Mahrenberg e ci addentrammo verso il bosco che, sui fianchi della montagna, forniva l'altro colore dominante fra tanto bianco, il verdone con rugginose macchie di ontano. Finalmente giungemmo alla nostra nuova

casa che ci avrebbe ospitato fino al momento della nostra nuova fuga, quella però che sarebbe stata la definitiva; in tal modo, infatti ci eravamo spostati da Graz verso l'Italia di ben 120 Km, inoltre la Drava, il fiume che aveva fermato gli eroici sforzi di tanti prigionieri verso la libertà era vicina e sotto di noi e la ferrovia con cui eravamo giunti, proseguiva da Wunchern verso Klagenfurt distante 100 Km, poi Willm, poi Tarvisio!

Il posto dove eravamo capitati era discreto, benché non ancora potessimo capacitarci di essere finiti da una città piena di vita quale era Graz ed a cui ci eravamo ben abituati, in un bosco lontano da Dio e dagli uomini! Ma era andata così e poteva finir peggio! Inoltre a furia di balzi saremmo, un giorno, arrivati a casa nostra. Divenimmo così i lavoratori del signor Suppanz, ricchissimo latifondista del paese (quale brutto affare per lui!). vi trovammo altri sei italiani con i quali facemmo subito combutta. A questi camerati palesammo la nostra vera identità e sapemmo che anche loro avevano la nostra posizione, con qualche fuga all'attivo e vari periodi di permanenza in "straflagher", che banda di tepisti!

Il padrone dava ampia libertà di consumo circa le patate, più una abbondante razione di farina e legumi. Come lavoro vi era da tagliare legna nel bosco, da riempire la concimaia, una cinquantina di bestie da governare e varie coltivazioni di luppolo da curare. Ci sistemammo provvisoriamente in cucina, in attesa di passare in una baracca sporca e sconquassata ma che avremmo ben presto trasformata in una linda abitazione di marinai. Quale primo pranzo sloveno facemmo una meravigliosa abboffata di patate e di grasso, poi a sera andammo alla "gostpna" (gasthaus) in paese, dove la padrona era già amica degli italiani e ci servì dell'ottima birra ed un giornale del mattino.

Eravamo in grado di leggere almeno i bollettini di guerra e fummo contenti perché da quel momento avremmo almeno avuto notizie semi-fresche, nonostante fossero di fonte tedesca e quindi camuffate. Rientrammo tra il "lakumoci" augurale delle guardie civili (volksturm) che prestavano servizio dietro l'abbondante filo spinato che cingeva il paese intero e che noi dovevamo superare perché abitavamo fuori. Rientrammo, quindi, in baracca e, pensando alle avventure che si incontrano nel tentare di tornare a casa propria, dormimmo la prima notte da liberi lavoratori. Il mattino seguente un capocchia piccolo e pretenzioso come un galletto nano, ci distribuì al lavoro e, come inizio, stetti tutto il giorno su un immenso mucchio di letame ghiacciato a sforsare e picconare per modellarlo e squadrarlo aggiungendovi il carico che giungeva sulle slitte. Il lavoro del letame era molto importante in questa fattoria per il gran numero di animali che vi venivano allevati e la concimaia, sita in vicinanza delle stalle, veniva sempre sussidiata da molte cataste piazzate qua e là nelle campagne circostanti.

A questo lavoro sovrintendeva il più curioso ed il più sfruttato dei lavoratori che abbia mai visto; era alto 1,30, gobbo, sordomuto, con le gambe storte in dentro, mangiava quel che gli davano e soltanto in noi italiani aveva trovato gli unici amici della sua sventurata vita. Dormiva nella stalla delle vacche, trattato peggio di queste, vestiva di stracci e lavorava dalle quattro del mattino alla sera, era però, inspiegabilmente, al corrente di tutto e, con il suo linguaggio mimico, unito al mugolio che solo la sua gola sapeva far uscire, ci comunicava notizie che non sapevamo e che spesso ci interessavano moltissimo. Presto però io cambiai lavoro ed andai con gli altri nel bosco.

Capo squadra era un vecchio taglialegna del posto che era stato ben nove anni in Siberia dopo la prima guerra mondiale. Egli avanzava calmo nella neve alta, adocchiava con occhio sicuro i pini secchi da tagliare e si chinava a segare fino a metà il tronco, poi con l'accetta operava l'intacco per far cadere l'albero nella direzione voluta e poco dopo l'albero cadeva giù frustando l'aria e trascinando seco tutto ciò che lo ostacolava nella caduta. Una nuvola di neve festeggiava il suo abbattimento! Il nostro compito era quello di pulirlo e, con piccozze speciali, incanalarlo verso il fondo valle. Ben presto perdemmo la goffaggine dei principianti nel camminare nella neve ed il lavoro andava sempre meglio e sempre più svelto. Ogni giorno tronchi su tronchi sobbalzavano e volavano per le irte chine e noi sudavamo nonostante la neve ed il freddo. Solo i piedi soffrivano molto, specie i miei che una volta erano stati colpiti, tutto il giorno erano sprofondata nella neve e solo a sera potevamo levarci le scarpe completamente bagnate, asciugare calze e pezze da piedi e asciugare i piedi vicino al fuoco della baracca. Avevamo iniziato il nostro lavoro dalla sommità del costone e man, mano scendevamo verso il basso. Giunti a valle ci toccò trasportare a spalla il legname, superando un ponte di fortuna su di un piccolo torrente (il ponte era formato da tre tronchi cementati tra loro da neve ghiacciata, a sei metri

di altezza), passato il ponte caricavamo il legname sulle slitte che lo che lo trasportavano alla segheria e, come se non bastasse, per far procedere i cavalli ci toccava pestare e battere qualche buon metro di neve.

Anche questo lavoro finì e fummo comandati a costruire trincee intorno al paese, trincee da usarsi contro i partigiani. Fu in questo periodo che cominciammo a ricevere le visite dei "tiefligere" americani che giornalmente venivano ad augurarci il buon giorno e la buona sera al suono delle loro mitragliere!

Con noi lavoravano molte donne che vivevano sempre con il terrore di questi attacchi ed erano sempre prese dal panico. A noi restava solo la possibilità di accovacciarci nella trincea in costruzione aspettando che le sventole passassero, era solo questione di tenere la testa a posto, conservare la calma per ragionare e non farsi prendere dal panico soltanto così vi era la speranza di cavarsela. Frattanto passavano, per noi ancora inoffensive, le paurose, robuste formazioni di "luftzeughe" che ci avevano deliziato per tanti mesi a Graz. Cominciavano a giungere alle nove del mattino e passavano per ore ed ore; sentivamo il terreno scuotersi in lontananza ed infine li vedevamo tornare verso l'Italia, verso casa nostra.

Quanta nostalgia ci mettevano addosso quelle infinite ali che potevamo soltanto seguire con il pensiero, nel loro volo sino alle nostre regioni. Forse avrebbero sorvolato la nostra casa e forse la mamma in pena si sarebbe rattristata ancor di più pensando che il figlio era sotto il pericolo del micidiale carico da quelli portato, ed erano migliaia e migliaia! A Pasqua anche il lavoro delle trincee terminò. Eravamo intanto divenuti amici di vari contadini che vivevano in baitte nel bosco e che avevano contatti con i partigiani. Il sabato Santo ci recammo da uno di loro chiamato <Claudich> e, mentre lo aiutavamo in somma segretezza, a scannare un montone da cui avrebbe dato a noi molta carne per celebrare degnamente le festività, tra un bicchiere e l'altro di orribile mosto di pere, ci confidò che ormai non più di 15 giorni ci separavano dalla fine, la Germania stava agonizzando! A sera rientrammo felici alla bicocca, felici per la carne avuta, per la libagione ma soprattutto per la buona novella. Intanto nella notte passavano aerei su aerei, la zona era in allarme per robusti attacchi dei partigiani lungo la Drava. Il giorno di Pasqua del 1945 ci recammo per la seconda volta a Messala, la prima volta era stato l'anno precedente nella chiesa del villaggio. Quel giorno sembrava che la guerra non avesse interruzioni tanti e tanti furono le incursioni aeree che si susseguirono. Graz e Marburgo in quel giorno furono privatissime ed in lontananza si videro bruciare per più giorni. Pensavo intanto alla condizione dei civili di quelle città! Ero stato invitato tempo prima a Marburgo per ritirare lasciati al capo Molfino e, dopo un bel bombardamento ero stato rastrellato con tutti gli altri uomini validi senza differenze di sorta per seppellire i morti, a lavoro finito avevo sotterrato più morti di quanto i becchini di professione ne possano sotterrare in vari anni;

per questo avevo le budella sconvolte per il non allegro spettacolo. I morti erano tantissimi, i superstiti dovevano seppellirli cosicché la vita normale era finita in questa città.

A Mahrenberg erano giunti alcuni reparti di S.S. ucraini e, con molti di questi uomini, che si erano arruolati per sfuggire alla morte dei campi di sterminio, eravamo divenuti amici. Alcuni di loro, nelle fredde serate, venivano a riscaldarsi al nostro fuoco e tra una chiacchiera ed una patata lessa ci pavesavano la gravità della situazione, ci facevano leggere i volantini lanciati dagli aerei e ci mostravano le carabine e come adoperarle. Con il tabacco e qualche zuppa ci procurammo calzoni da fatica ed altro vestiario ma, soprattutto, ci guadagnammo amici anche lì lunedì di Pasqua andammo in montagna a prendere del mosto dai contadini; questi ci davano il mosto e ci fornivano notizie sui partigiani, con il mosto facevamo bere i tedeschi, gli ucraini e poi anche gli ungheresi venuti successivamente ed anche questi ultimi ci davano notizie, cosicché ci eravamo fatti un quadro chiaro della situazione. Quella gita però, per poco, non ci costò cara; dovevamo recarci, infatti, in Austria e, oltrepassata la frontiera austro-slovena, dopo aver lasciato la strada, dovevamo addentrarci nel bosco per qualche Km per raggiungere la fattoria di un contadino che ci aveva invitato e ci aveva promesso del mosto. Però in pieno bosco

fummo avvistati da una pattuglia di "polizei" che, convinti di trovarsi di fronte ad otto partigiani, anche perché i nostri abiti erano uniformi militari, ci seguì e quando ormai eravamo giunti alla meta, ci accerchiò e, con le armi spianate, ci intimò "hande hoch"; capimmo che non c'era da scherzare e ci lasciammo per-

quisire tenendo sempre le mani in alto e, poiché non avevamo documenti personali, ci avvertirono che ci avrebbero riportati in paese. Il capitano, anzi ci disse che nel bosco poco prima eravamo scampati alla morte solo perché un suo uomo aveva scambiato, da lontano, il mio berretto bianco da marinaio con un fazzoletto da donna molto usato in quei posti! Nella mia mente ringraziai il mio berretto da marinaio che mi aveva reso un tale servizio e tutti quanti traemmo un sospiro di sollievo. La situazione comunque non mutò e fummo costretti a riattraversare il bosco in mezzo a tanti uomini armati che ci scortavano, con la rosea prospettiva che, in

caso di attacco dei partigiani, questi ci avrebbero sicuramente fatti fuori. Ringraziando Iddio anche questa volta ci andò liscia e giungemmo alla villetta di confine occupata dai poliziotti. Là ci interrogarono uno ad uno, ci fecero aspettare varie ore; nel frattempo aveva inizio, proprio su Mahremberg una sarabanda indiatolata di caccia americani che là, alla frontiera, ci sorvolavano a pochi metri d'altezza. All'orizzonte, dalla parte dell'Austria, vedevamo Graz su cui sovrastava una densa nube giallognola, causata dalle bombe del giorno prima e, come poi sapemmo, anche dalle cannonate russe mentre, dalla parte della Slovenia, il paesello in basso mentre era attaccato dai caccia. Gli aerei giravano, passando a pochi metri sul nostro capo e poi giù alla disperata, facendo fuoco a tutta forza con le mitragliatrici.

In mezzo a queste salve di mitragliatrici, non certo sparate per solennizzare una festa, noi tranquillamente mangiammo e bevemmo i dieci litri di mosto che il contadino, nonostante i poliziotti ci portassero via, ci aveva dati per tener fede alla sua promessa. La scena, il caldo di quel giorno ed il lauto pranzo ci resero un po' brilli. Intanto all'orizzonte Graz bruciava mentre ondate su ondate di bombardieri andavano lenti e ripassavano veloci dopo essersi liberati del carico mortale delle bombe. Dovemmo rientrare in paese come malfattori, tra le canne dei

mitra dei poliziotti che ci lasciarono soltanto dopo che al municipio locale fummo riconosciuti dall'addetto; nella discesa, però, dovemmo portare gli zaini dei poliziotti, benché questo non fosse previsto da alcun codice, mah, eravamo in Germania e per ora comandavano loro! Il martedì seguente



parve che la profezia che ci fu fatta tre giorni prima fosse vera, perché ebbe inizio la ritirata. Il terreno tremava sempre più spesso e sibili si sentivano in lontananza. Noi cominciavamo a sentire, anche se ancora lontani, gli scuotimenti provocati dalle batterie di Stalin che lanciavano proiettili razzo a forma di siluro talmente potenti che con quattro di questi si potevano radere al suolo boschi fittissimi. Un numero infinito di carri armati cominciarono a susseguirsi, autoblinde passavano a corsa folle, lunghe file di truppe sfilavano a piedi, stanche e sbrindellate, soldati stanchi andavano per loro conto, tutto era una caotica corsa verso l'occidente

Inoltre cominciarono a sfilare numerosissimi carri di truppa ungheresi che portavano seco anche le famiglie; era un triste esodo! Erano sospinti dai tedeschi e dovevano seguirne le sorti. A Rachesburg truppe fresche riuscirono a tamponare i russi e solo così ci fu un po' di respiro ma comunque per giorni continuarono a transitare truppe e salmerie delle S.S. e forze di polizia, tutte in fuga. I partigiani, dal canto loro, serravano sotto e molte notti giunsero con le loro puntate a sei chilometri dal confine e a tre dalla Drava. Ormai erano presidiati soltanto la stazione e la parte della linea ferroviaria che costeggiava il fiume mentre più in là non vi erano più tedeschi. Noi cominciammo a pensare ad una nuova fuga ma, per il momento, l'unica via era verso i partigiani rossi che però ormai non ci attiravano più come prima in quanto avevamo conosciuto il loro modo di agire ed il contatto con gli sloveni ci aveva mostrato tutto l'infido carattere slavo; i fatti ci avevano dato ragione!

Noi eravamo intanto divenuti amici dei poliziotti e dei soldati ungheresi che si erano fermati a Mahreberg; conoscevamo anche i contadini che tenevano i contatti con i partigiani, i poliziotti, le S.S. ucraine, gli ungheresi, le donne che lavoravano con noi e che ci avrebbero, in ogni caso, aiutato. Perciò decidemmo di rivedere con più calma il da farsi. Era la metà di aprile ormai e mi fu assegnato il lavoro di vaccaio: ben 26 vacche furono affidate alla mia custodia e a quella del "commendatore" come noi chiamavamo ormai il muto della stalla. Fu quel-

lo un compito che ben presto divenne tremendo, poiché in mezzo a tutto quel frastuono di motori e carri, le vacche, abituate al silenzio dei pascoli nel bosco fino ad allora riservato solo a loro, divennero molto irrequiete e facevano sudare le sette camicie per tenerle a bada. Ben presto alcune di esse si rovinarono per i calci che avevano ricevuto dai cavalli, una finì sotto un pesante camion, spezzandosi una gamba, un'altra fu rubata dai soldati affamati e, quindi, il padrone decise di non farle più uscire al pascolo e mi levò quell'incarico di fiducia. Fui destinato a lavorare alle piantagioni del luppolo ma ormai ero stanco e seccato. Il pericolo di dover ritornare in ospedale mi aveva fatto aprire gli occhi tanto che ai primi sintomi di debolezza cominciai a fare il lavativo e solo così mi salvai da una ricaduta che mi sarebbe stata certamente fatale. La ritirata intanto proseguiva, benché più lenta ed ordinata, mentre noi, ormai amici anche dei poliziotti e del loro capo, circolavamo liberamente sempre in cerca di novità. Andammo per lavoro a Marburgo e colà trovammo il lager degli italiani di capo Molfino semi distrutto, come del resto tutta la città. I tedeschi cercavano affannosamente gente per rimuovere le macerie e bloccavano tutti per quel lavoro e ancora una volta mi toccò di seppellire un gran numero di morti. Tale lavoro proseguì per vari giorni, fino a

che non riuscimmo a squagliarcela miracolosamente prendendo il treno a vari chilometri dalla città; la linea, infatti, non esisteva più per un lungo tratto e tutti gli scali nonché i depositi, i carri, le locomotive e le due stazioni davano raccapricciante di rotaie contorte e di macerie; tutto Marburgo era incrinato se non distrutto. Punti per raggiungere i quali una volta si doveva impiegare un certo tempo, ora si raggiungevano rapidamente, camminando in linea retta, poiché non vi erano più ostacoli né vie! In quei giorni ci avevano consegnato i passaporti con i nostri nuovi nomi, noi li attendevamo con ansia, poiché, senza documenti non si potevano fare cento passi senza essere bloccati. Ritornammo un'altra volta a prendere il mosto, questa volta in regola con le carte e ben attrezzati, i poliziotti ci salutarono amichevolmente e riportammo in paese ben ottanta litri di mosto. Pensavo a casa ed ai miei che di certo non mi immaginavano marinaio a migliaia di metri in alto sui monti, passare e ripassare il confine austro-sloveno in pieno territorio partigiano da dove cioè si poteva dominare con lo sguardo la pianura austriaca sino a Walfsberg e Graz, ci si sente

felici ma piccoli quando si può ammirare un immenso panorama! Ma gli eventi correvano e bisognava tenersi pronti. Ci permettemmo una ricca orgia a base di mosto quella domenica, orgia alla quale parteciparono oltre tutti noi, le operaie della fattoria, i soldati tedeschi ed ungheresi con i quali stavamo patteggiando alcune armi. Ricordo ben poco di quello che combinammo, perché mi sbronza-

abbondantemente finendo col passare la notte in una grossa botte vuota, novello Diogene! Il giorno dopo fummo accusati dal Comando di aver corrotto i soldati ... ma come? Erano entrati al suono dell'Heil Hitler chiedendo l'elemosina di un po' di mosto e poi, per ringraziarci e soprattutto per bere ancora erano andati a prendere fisarmonica e violino ed erano rimasti con noi fino a tardi a cantare Santa Lucia e Ohi Mari! Se il Comando non dava loro da bere, che colpa avevamo noi? Passò anche questa! Gli ungheresi ci confidarono di avere una radio clandestina e per dimostrare la loro gratitudine per un po' di patate, ci invitarono ad ascoltarla. Era il 27 di aprile e avemmo così modo di seguire le vicende della liberazione passo per passo! Il nostro entusiasmo potevamo sfogarlo solo a pizzicotti mentre io pensavo a raccogliere notizie scritte sull'andazzo giornaliero! Seguivamo la 9^a armata, l'8^a, la 1^a francese, le truppe del Generale Cadorna, le azioni dei partigiani. I giorni intanto passavano e noi ci preparavamo. Gli slavi erano a Cilli, un posto distante da Mahreberg appena 60 Km, a Lubiana operavano gli italiani della Garibaldi, i russi stavano per riprendere l'offensiva su Marburgo, Agram (Zagabria) era stata occupata, Graz era sotto le artiglierie russe!



Intanto alcuni di noi furono mandati di nuovo a Marburgo dove occorrevano uomini per seppellire i morti ed il padrone pensò a me che ero diventato ormai troppo sfaticato! Tutti i compagni si opposero e, per evitare una fuga in massa, il signor Suppans accondiscese a farmi restare. Passarono altri due o tre giorni durante i quali ebbi molti contatti sia con i partigiani slavi che con la "polizei". Tutti furono d'accordo nel dirmi che era da attendere soltanto qualche giorno ancora, così si esprime anche un cappoccia del luogo anzi, addirittura, si lasciò scappare che aveva visto passare da Viuchern tradotte di italiani che rimpatriavano, alla notizia noi tendemmo le orecchie, era il 9 maggio! Io ormai da dieci giorni non lavoravo più, mangiavo soltanto e comunicavo con ungheresi e partigiani e mi informavo anche sulle ormai famose tradotte. Alla polizia, il cui capo era ormai nostro amico, ci fu risposto evasivamente che non avevano ordini di farci andar via, il che però significava che non avevano neanche l'ordine di farci restare con la forza! Decidemmo! Tre di noi quel giorno si recarono a Viuchern per conoscere la verità sulle tradotte ed io rimasi a sentire le ultime notizie sui movimenti degli anglo americani. Intanto notammo un fatto strano: la ritirata tedesca era ricominciata e dirigevano verso occidente le ultime divisioni motorizzate, dopo mezzogiorno, più nulla! Ascoltai di nuovo la radio e seppi che in Italia ormai tutto era virtualmente cessato, che si prevedeva ad ore la resa tedesca e che russi e partigiani del sud serravano la tenaglia. Dopo mezzogiorno truppe motorizzate non ne passavano più, erano rimaste soltanto le truppe a presidio del paese. I tre compagni che erano andati a prendere notizie dei treni ritornarono riferendo che le tradotte passavano veramente, come era stato loro assicurato dai ferrovieri tra cui vi erano molti nostri amici. Quindi non ci restava altro da fare che impacchettare la roba; l'indomani avremmo fatto l'ultima infornata di pane e poi avremmo salutato il signor Suppans e, regolati i conti, via! Salutammo quella sera gli amici e le compagne di lavoro (delle quali, una, portava in grembo un figlio di un italiano) e, apprestati i sacchi, ci buttammo a dormire. Che nottata, nessuno di noi prese sonno! Io pensavo a quei venti mesi trascorsi, a quello che ero prima, a quello che ero diventato e mi meravigliavo di quanto di quanto avessi potuto sopportare. Pensavo al cambiamento che quella vita aveva operato in me ed a quello che avrei potuto trovare a casa. Nei momenti più duri e tristi ci sembrava irraggiungibile il giorno del ritorno, tanto lontana la Patria, la casa ed ora eravamo alla vigilia del grande balzo, quello definitivo! Eravamo scappati già una volta ma era diverso, allora si fuggiva verso l'ignoto mentre ora di ignoto c'era sì quello che la sorte ci serbava ma vi era la meta, ancora lontana ma immensa nella sua grandezza per noi: l'Italia che ci raffiguravamo come una creatura celestiale che ci avrebbe, sul ciglio sacro dell'Alpe, aperte le braccia! Ben sveglia mi raffiguravo di essere il protagonista di una vigilia d'armi. Col passare delle ore cresceva l'ansia ed osservavo le stelle che, in un cielo terso, occhieggiavano e mi auguravano buona fortuna. Poi il cielo si schiarì un

poco e in quattro ci alzammo per impastare il pane. Il vaccaio ed il "commendatore furono sorpresi a vederci così indaffarati e così mattinieri. Infornato il pane incominciammo ad equipaggiarci per la marcia e ciò destò molta meraviglia negli sloveni quando vennero al lavoro. Vennero poi le ragazze che sapevano ed erano ansiose di rivederci un'ultima volta. Quando il capo venne a chiamarci per il lavoro, ci trovò in assetto di marcia a far colazione con calma olimpica. Volle distribuire il lavoro per la giornata ma, visto che nessuno gli dava ascolto, corse ad avvertire il Signor Suppans ed anche questi dovette attendere che finissimo di far colazione prima di ricevere soddisfazione.

Poi uno di noi gli spiegò che avevamo deciso di andarcene e che gli avremmo volentieri consegnato il materiale affidatoci, da buoni amici quali ci ritenevamo di essere sempre stati. Ci chiese quando avevamo deciso di partire e rimase sbalordito nell'apprendere che saremmo andati via subito. Gli feci esporre tutte le notizie che avevo scritte per memoria e si meravigliò nel sentirle così precise ed adeguate! Non pensammo neppure a rendergli noto che eravamo anche degli studenti e degli allievi ufficiali di marina, per la qual cosa, se facevamo qualcosa, sapevamo come farla. Volle prendere tempo ed andò a telefonare alla polizia e sicuramente dovettero consigliarlo di lasciarci andare dato che erano momenti pericolosi ed avere dodici uomini sulle spalle potevano significare un sacco di botte per lui. Tentò ancora di persuaderci isolatamente promettendoci persino di portarci via con lui in auto all'approssimarsi dei russi, poiché anche lui in tal caso sarebbe scappato, ma gli feci capire che i russi avrebbero chiuso la tenaglia dal sud ed avrebbero bloccato tutti. Capì dunque che non aveva a che fare con dei fessi e così, rassegnatosi, dette ordine al capo di saldare i conti e di lasciarci liberi.

Uno solo di noi, che aveva lasciato a Marburgo alcuni pezzi di oro da una donna e che voleva tornare a riprenderseli, rimase e fu così testimone della triste fine fatta dal signor Suppans e dalla moglie; secondo le nostre previsioni, infatti, subito dopo la nostra partenza giunsero i russi ed il nostro compagno restò bloccato per oltre 40 giorni là, soffrendo privazioni inaudite, finché, senza logicamente recuperare l'oro, riuscì a scappare, malato, presso un comando alleato.

Il signor Suppans fu legato con la moglie e portato in un campo di concentramento in Iugoslavia, mentre padrone assoluto della proprietà divenne il capo, suo subordinato, che, fino al nostro arrivo colà esercitava la mansione di addetto ai polli...comunismo già in atto!

Tornando a noi, ricevevamo dal signor Suppans, oltre al pane che tirammo via dal forno anche del grasso, poi regolati i conti sino all'ultimo centesimo, lo salutammo e partimmo. Per evitare la polizia avevamo stabilito di partire a piedi e di recarci a Unterdrauburg, borgata distante 20 Km da Maremberg che lasciammo definitivamente alle ore dieci del 7 maggio 1945! Si iniziava così la lunga marcia a piedi conclusasi ad Udine parecchi giorni dopo.

IL RITORNO

Domandate a chiunque sia rimasto lontano da casa un bel po' di tempo, quale sia stato il momento più bello e, se non è un incosciente, vi risponderà: <il ritorno>!

Immaginate un prigioniero che abbia vissuto a lungo alla maniera dei bruti ed abbia resistito per anni ad un ritmo infernale di vita e potrete comprendere lo stato d'animo di chi corre, corre verso la libertà, verso la Patria, verso la casa nell'angoscia dell'attesa di arrivare! Chiedete ad un reduce il racconto delle sofferenze patite e vi parlerà solo dei momenti sublimi del ritorno!... che momenti! Allontanatici dal paese cominciammo ad essere fermati da pattuglie di polizia; volevano sempre saperne troppe ma, alla fine convinte dai nostri documenti e soprattutto dalla nostra aria pacifica anelante solo di fare presto, ci lasciavano passare. In pochi chilometri passammo ben tre controlli ma li superammo tutti. Alle domande rispondevamo: <il lavoro è finito al paese, il padrone non ha più bisogno di noi e ci ha lasciati liberi dicendoci "veuter" (avanti più oltre) e noi andavamo "veuter", possibilmente "gerateaus", cioè fino a casa nostra!>. marciammo nel caldo meriggio in fretta ed avevamo già visto passare un numero infinito di macchine civili croate in fuga.

La colonna spessissimo si bloccava e si sparpagliava per i campi poiché gli aerei "Refliger" la seguivano attaccandola spesso ma noi tiravamo dritto per la nostra strada verso la prima tappa. Eravamo già stanchi e spossati dopo 19 Km e ne dovevamo percorrere altri nove per arrivare ad Uterdranburg, quando sull'altra sponda del fiume Drava, vicinissima, ci superò una tradotta urlante che, capimmo immediatamente, essere stracolma di italiani, fu un momento che ormai non saprei non saprei più rendere sulla carta! Sulla tradotta vi erano molti compagni del comando di lavoro di Graz ed anche quelli che otto giorni prima erano stati mandati a Marburgo. In preda ad una vera frenesia agitavamo i bastoni, urlavamo, dicevamo frasi sconnesse e speravamo che si fermassero, che il treno si bloccasse anche per un solo istante, anche se, per raggiungerlo, bisognava attraversare la Drava in piena a nuoto. Idee pazzesche perché si trattava di cento metri di fiume da attraversare e noi non eravamo in grado di tentarlo, dopo una simile marcia fatta. In quel momento però lo urlavamo, compresi quelli che non sapevano nuotare. Il

treno però correva e si portava via il gioioso urlo e i canti d'Italia, mentre la vista delle nostre bandiere ci aveva lasciato in uno stato di esaltazione. Pensammo che la tradotta avrebbe sostato un poco a Untredranburg e, benché stanchi morti, affrontammo in una corsa disperata quegli ultimi chilometri che, per giunta, costituivano il tratto più duro ed erto. Erano le 18 ed il sole dardeggiava implacabile! Su di una vetta scorgemmo il paese e la linea ferroviaria, la tradotta era là ferma! Ora non si saliva più, finalmente, ci lanciammo veloci lungo la discesa, ci frazionammo, ci distanziammo ma nessuno cedette, dimentichi di ogni passata fatica forzammo

sempre più il passo mentre lo zaino ci segava le spalle, il sudore ci martirizzava ed i piedi soffrivano terribilmente nelle dure scarpacce da montanaro, buone per il passo calmo e pacato del bosco. Giungemmo alla stazione con soli dieci minuti di ritardo, la tradotta era già partita! Era stata una bella marcia: avevamo superato due chilometri di salita e tre di discesa in mezz'ora, unicamente sotto la spinta dell'entusiasmo; se ci fossimo accorti prima che il treno non c'era più, infatti, ci saremmo fermati per riposare essendo terribilmente stanchi, la fortuna non cui aveva arriso!

I tedeschi però ci informarono che non era l'ultima tradotta, ce ne sarebbero state altre, bisognava soltanto attendere, inoltre sotto Klagenfurt la Drava era

interrotta e vi era un lungo tratto guadabile, perciò se fossimo giunti fin là saremmo stati a cavallo! Decidemmo di attendere pregando Iddio e la nostra buona stella che ci aiutassero! Vi era un treno tedesco, carico di spezzoni di ponte, fermo in stazione, era destinato proprio a quel famoso ponte distrutto dove volevamo andare noi ed era scortato da un tedesco e da un italiano. L'italiano ci disse che aveva visto passare la tradotta ed era stato quasi forzato dalle guardie a salirvi sopra, poiché c'era l'ordine di far salire tutti gli italiani. Solo l'intervento del tedesco che era con lui era valso a farlo rimanere: capimmo che era un collaboratore, poiché solo uno che non era in regola non si azzardava a rientrare, come facevamo noi. L'essenziale per noi era che scortasse quei vagoni che andavano al ponte e ce lo facemmo subito amico, era tenuto a stecchetto e quindi mangiò e fumò volentieri, poi parlò con il tedesco per ottenere ciò che a noi interessava: un posticino tra le travature del ponte. Il tedesco prima si fece pregare ma poi di fronte ad un po' di tabacco, accondiscese.



Il posto quindi lo avemmo, benché fosse pericolosissimo viaggiare su di un trasporto tedesco per via dei partigiani ma non avevamo altra scelta che confidare nella fortuna. La stazione aveva per ospiti non solo noi ma turbe di slavi, russi, francesi e austriaci che, per vie diverse, cercavano di tornare a casa. La baraonda era grande, tutti intonavano nenie che, nei momenti dell'attesa, ti portavano, prima d'arrivarci, in terre lontane e diverse per ognuno ma che avevano tutte un stesso calore ed uno stesso richiamo: la Patria, la casa, la mamma! Le ore passavano lente e sempre più ci convincevamo che io tedeschi avevano rinunciato ad aggiustare il ponte e che non avevano più bisogno dei pezzi che sarebbero rimasti bloccati per sempre. A sera, però, giunse un treno di viaggiatori affollatissimo e sulla sua destinazione non si era d'accordo; da alcuni, infatti, si sentiva dire che andava a Mariburgo e da altri al ponte. Nell'alternativa lasciammo in asso le travature e facemmo ciò che fecero tutti, salimmo sul treno: se andava a Marburgo ci saremmo gettati giù noi, se andava al ponte si sarebbero gettati giù gli altri. Per nostra fortuna la stella splendeva per noi ed in quella notte tutti i russi si buttarono giù dal treno con un frastuono indescrivibile. Eravamo felici ed in silenzio ci accovacciammo in mezzo agli altri. Ci accorgemmo di trovarci in un ambiente amico poiché tutti fuggivano a Klagenfurt dalla slovenia, c'erano anche soldati tedeschi che fuggivano dagli slavi, vi erano anche soldati tedeschi senza l'aquila e con un bracciale rosso - bianco - rosso equipaggiati con armi di tutte le specie, chiedemmo con prudenza chi fossero e ci risposero: <Von frei Osterreich!> (della libera Austria). Capimmo subito perché il treno con le travature non partiva, perché tutti gli italiani e tutti gli stranieri in genere venivano invitati a rimpatriare, perché i tedeschi non erano più in grado di mantenere l'ordine. Il terzo grande Reich era finito e, con esso, tutti gli aguzzini! Soprusi ve ne sarebbero ancora stati, molti ancora sarebbero morti ma si sarebbe trattato degli ultimi scuotimenti dell'agonia. Contenti pensammo a casa con più speranza ed allegria, non ci pareva vero di trovarci sulla sua strada. Ogni tanto si trovava qualche stazione illuminata, mentre in altri posti si sentivano nutritissime sparatorie, segno che, in alcuni posti gli ordini si osservavano ed in altri no. Giungemmo al famoso ponte ben custodito dai tedeschi ed insonnoliti fummo spinti malamente, tra rauche grida, su di un viottolo che portava ad un ponte di barche, nel buio più completo lo transitammo e proseguimmo seguendo la fiumana; sapevamo che erano vari chilometri di strada e camminammo con lena finché ci trovammo tra una turba di gente che parlava italiano. Erano sul nostro treno o erano su altre tradotte? No lo sapevamo né lo sapevano loro ma erano italiani ed andavano verso l'Italia. Nel buio rotto solo da improvvisi bagliori, percorremmo una dozzina di Km finché, all'alba, ci fermammo ad una piccola stazione: Zug! Era dal giorno prima che marciavamo e due notti che non chiudevamo occhio, ci buttammo a terra esausti! I miei piedi sanguinavano e mi dolevano tremendamente, cambiai le scarpe e calzai

quelle inglesi, larghissime ma più comode benché fossero rotte. Quelle chiodate usate sino ad allora, andavano bene sui monti ma erano un po' corte per me ed inadatte a quella gimcana, se non le avessi cambiate non sarei più stato in condizioni di marciare attraverso le Alpi. Aspettai con gli altri il treno che, dopo essersi fermato a due Km, giunse all'alba già stracarico, bene o male salimmo tutti e si partì. Ci chiedevamo dove avremmo trovato gli inglesi e quando. Gli italiani che erano partiti tre giorni prima da Graz erano affamati, non si poteva sperare di ricevere aiuto dai tedeschi ma si andava verso l'Italia ed alla fame non si pensava. Un italiano moribondo si trovava sul treno, era stato colpito a bruciapelo da cinque colpi di mitra sparati da un S.S. per un futile motivo: dovendo soddisfare i propri bisogni era sceso dal vagone ad una fermata. Proseguimmo, sempre sotto scorta, fino a Klagenfurt, ove ci fu una lunga sosta ma ancora niente inglesi!

Quando fummo a Mahremberg sentimmo tremare la terra, ci chiedemmo se questa volta fosse toccato a Klagenfurt o a Marburgo; ora potevamo notare i disastrosi effetti dei bombardamenti. La guardia al treno fu cambiata e con dispiacere vedemmo andar via quelle S.S. con le quali avremmo voluto liquidare alcuni conti al momento buono ormai vicino. La nuova scorta era formata da soldati dell'esercito disarmati che ci dicevano: <camaraden, wir bei Villach, scappare!> avremmo dovuto favorire la fuga degli ex sbirri ma in quel momento dimenticammo la schifosa prigionia per ricordare che anche loro erano uomini come noi. promettemmo di aiutarli. Non vi era bisogno alcuno di guardie sul treno, nessuno se ne sarebbe allontanato, ci attendeva la casa oltre quel meraviglioso paesaggio alpino costellato di laghi della bassa Corinzia che si snodava sotto i nostri occhi. Il sole si faceva via, via sempre più splendente ed il cielo sempre più azzurro, quel cielo che, fino ad allora, anche nelle giornate più belle, aveva conservato quell'azzurro pallido caratteristico dei paesi nordici. Le Alpi apparivano sempre più vicine ed a noi pareva di impazzire dalla gioia! Da due anni le sognavamo ogni giorno, ogni ora, ne parlavamo nelle notti di insonnia, nei lettucci d'ospedale o all'addiaccio nelle notti nevoe della fuga ed ora ci sembrava di sognare!

Il treno si avvicinava a Willack, ad una curva aiutammo i tedeschi a fuggire augurando loro buona fortuna. La cosa sarebbe apparsa strana se non fossimo stati italiani! Finalmente ecco Willack, col ricordo della nostra prima spaventosa sbobba e di quei tristi momenti in cui unica preoccupazione erano la sbobba, l'aria e la latrina! Quando, andando verso un destino ignoto, eravamo ignari delle numerose traversie che avremmo attraversato ed in cui molti di noi avrebbero perso la vita e la commo- zione ci prese! A Willack vedemmo per l'ultima volta le baionette tedesche innestate, ultimo ricordo della galera da cui stavamo uscendo. Sferragliando il treno si mosse di nuovo verso l'Italia, era carico sino all'inverosimile; gli italiani si aggrappavano disperatamente ad ogni possibile sostegno non potendo pensare di aspettare un altro treno!

All'uscita dalla stazione, sulla strada che costeggia la ferrovia, incrociammo due macchine di S.S. che noi salutammo con sonore bordate di fischi. Notammo però che le macchine portavano la bandiera bianca ed erano seguite da una colonna di carri armati e di macchine strane. Sulla strada sfilavano i primi Sherman che vedevamo e conoscevamo le prime Jeeps. A tal punto è difficile descrivere ciò che avvenne su quel treno; chi non aveva una bandiera e ne uscirono infinite dalle fodere delle giubbe, dagli stracci ed una anche dal mio zaino, sventolava il berretto, chi non aveva neppure quello sventolava il fazzoletto od una pezza da piedi. Alcuni gridavano come ossessi, altri si abbracciavano, altri salutavano con gesto stanco, alcuni guardavano con occhio sorpreso, molti piangevano. Chi erano costoro cui tributavamo sì tanta accoglienza? I più non sapevano chi fossero; ma ora mi domando quale merito avessero nei nostri riguardi per meritare tanto, forse quello di aver distrutto con lo stesso cinismo degli altri il nostro Paese?! In quel momento noi plaudivamo non agli inglesi, non agli americani ma alla nostra riconquistata libertà. Eravamo usciti dalla prigione e presto avremmo rivisto la Patria, la città, il paesello, la Chiesa del rione, i nostri cari! A tutto questo urlavamo noi, anche se qualche pettoruto John rispondeva con calma portando due dita al berretto, pensando forse che il nostro grido fosse una osanna alla forza ed alla potenza della dominatrice Inghilterra. Era finita, questo era l'importante! Quelle truppe rappresentavano la fine del nostro calvario e noi le salutavamo, intanto il treno si avvicinava sempre più all'Italia. Gruppi di soldati tedeschi arrancavano disarmati lungo le strade e sventolavano i cinturelli di cuoio. Anche loro avevano compiuto il loro dovere, benché fossero smarriti e disorientati, ora che la grande Germania era Kaputt, anche loro pensavano che da quel momento non si moriva più. Se per loro cominciava quello che per noi finiva, era pure una soluzione. I civili erano tutti in festa, lungo le rotabili accoglievano i vincitori con gioia mentre il nostro treno lento, lento saliva in senso opposto verso casa ed infine l'esclamazione: <Ecco il Tarvisio!>.

La <patria ci riapriva le braccia, tutto era dimenticato, non avremmo più parlato tedesco per farci capire ma la nostra bella e cara lingua. Sono momenti troppo belli per riportarli sulla carta di un diario così scarno. Soltanto provando si può capire cosa significhi rientrare in Patria dopo due anni di prigionia!

TARVISIO

Descrivere Tarvisio non è cosa facile, descriverlo come l'abbiamo visto noi non si può; bisognerebbe poter scrivere ciò che è fotografato nel nostro cuore, l'immagine che vi è rimasta impressa per sempre!

L'avevamo lasciato, questo estremo lembo d'Italia, in un mattino nebbioso e triste, non si vedeva a venti metri di distanza ed il lugubre brontolio degli "shnell" e dei "lose" tedeschi ci avevano reso ancor più brutto quel momento ma il mattino dell'8 maggio 1945 a mezzogiorno era il cielo d'Italia quello

che splendeva, era il sole di casa nostra quello che ci riscaldava, era italiano ciò che ci circondava, era italiana quell'aria di festa.

Le gallerie erano troppo ripide ed il treno stracarico non riusciva a salire, dovettero dividerlo in due tronconi, all'uscita dalla galleria avremmo avuto il saluto dei fratelli che ci attendevano. Sulle pareti della montagna, sulle facciate delle casupole essi avevano scritto <benvenuti i fratelli che tornano> e ci salutavano con sparatorie. Tutti i valligiani avevano nelle mani un fucile o un mitra tedesco, persino le donne ed i bambini, tutti sparavano. Quelle munizioni ormai non servivano più per uccidere e venivano usate in segno di giubilo. Il convoglio lentamente avanzava e noi, passando tra la gente, urlavamo agitando le braccia. In mezzo a tanto chiasso nel mio vagone cantavamo l'inno a Roma. All'uscita dal secondo tunnel vedemmo il paese e tra altri colpi e scariche di mitra udimmo le campane che suonavano a festa. Era l'Italia, era casa nostra! Il convoglio si fermò e solo allora ci accorgemmo di essere stanchi, tanto stanchi. Altri treni erano fermi in stazione e altri visi stanchi e sporchi guardavano tristemente nel vuoto; questi erano giunti qualche ora prima, avevano urlato anche loro la propria gioia, ma ora, come noi, si sentivano stanchi e svuotati. Su tutti pesava il lungo periodo di prigionia con tutte le angherie subite ed il pensiero andava ai camerati rimasti laggiù per sempre. Ognuno pensava di trovare comodi treni e di arrivare a casa propria al più presto, ma quale illusione, i treni non andavano oltre! Qualcuno disse che bisognava soltanto fare una ventina di chilometri a piedi per trovare la ferrovia riattivata, ma tutti capimmo che per raggiungere la meta tanto desiderata non sarebbe stato tanto facile come avevamo pensato e capimmo che le Alpi avremmo dovuto attraversarle a piedi. Cominciammo ad apprendere le prime tristi notizie della nostra povera Patria sulla quale, essendo stata sconfitta, comandavano i liberatori. Sentimmo i primi prezzi, sapemmo che i viveri scarseggiavano e ne rimanemmo affranti. Durante la prigionia, nei momenti più brutti, ci consolavamo con questo semplice quanto ingenuo discorso: <... è logico, ci troviamo in questa sporca terra che si chiama Germania, mentre in Italia, immaginavamo, tutto è bello tutto è facile, il giorno si lavora, la sera ci si riposa o si trascorrono serate sotto la luna...> invece come tutto lo stavamo trovando diverso!

Il primo ponte caduto nel burrone sottostante ci riempì gli occhi di lacrime e quante distruzioni dovevamo ancora vedere, quante rovine! Ci avevano parlato di venti chilometri da fare a piedi ma ben presto pensarono che era meglio disilluderci e ci mettemmo, rassegnati, in viaggio. Iniziammo la marcia felici di essere nuovamente in patria, mentre nel senso contrario al nostro, avanzavano interminabili colonne di mezzi inglesi e carri armati poderosi, i primi Sherman che vedemmo ci spaventarono. La strada era spesso interrotta e ristretta e, nonostante marciassimo in fila indiana sembrava che quei colossi che ci sfioravano dovessero attirarci e stritolarci sotto i grandi cingoli,

per evitare ciò ci buttavamo contro la parete della montagna spaventati e guardavamo passare il bestione mentre tre o quattro John, emergendo dalla torretta guardavano la scena dall'alto. I mezzi sfilavano, uno, dieci, cento e poi altre centinaia ancora ed ancora. Era la vittoria dei mezzi, contro i quali, pensavamo in quel momento, c'era stato qualcuno che pretendeva di mandarci con la sola baionetta. Valbruna Pontebba, Chiusaforte! La fiumana si snodava verso casa in mezzo a tante rovine. I partigiani ci guardavano e ci salutavano allegramente ma noi eravamo troppo stanchi per poter corrispondere come avrebbero meritato. Sul far della notte attraversammo e ci fermammo sulle sponde del Tagliamento; poi, proseguendo, ci fermammo tra le macerie di un villaggio abbandonato perché completamente distrutto. Si era fatto tardi ed al buio cercammo un rifugio in un ex bar, dove un grande biliardo, rimasto quasi intatto fra tante rovine, ci fece da letto. Legna rotta se ne trovava dappertutto e così accendemmo un focherello, ben presto tutt'intorno apparvero altri bagliori di altri focherelli, segno che altri, come noi, avevano cercato rifugio tra le rovine. Durante la notte si levarono alcuni cori, erano i camerati che, dopo tanti stenti, stavano per separarsi per fare ognuno ritorno alle proprie città, ai propri paesi, i cori evocavano la casa, la mamma, la sposa. All'alba si fece fagotto e la colonna "lento pede" si rimise in marcia, bisognava approfittare delle prime ore del mattino, il caldo in seguito ci avrebbe bloccato. Eravamo ormai pratici di marce, quella notte ci eravamo fermati per riposarci delle troppe fatiche ed emozioni della giornata.

Intanto cominciarono i controlli dei partigiani! Il pomeriggio del giorno prima avevamo marciato lungo una strada incassata tra altissime montagne e vedemmo posti meravigliosi, distratti, a volte, da qualche fucilata isolata e dalle colonne degli inglesi. Quella mattina invece erano sparite le autocolonne, anzi correva voce che dalla mezzanotte erano state sospese le ostilità, felici per la notizia, avanzavamo ammirando il paesaggio. Di fronte a Tenzzone biancheggiava una montagna carsica altissima ed una serie di ponti e ponticelli si susseguivano sino in cima. Era là che i nostri padri avevano combattuto, era quello il regno incontrastato dei partigiani, dove nessun tedesco o fascista aveva potuto salire per snidarli. Erano le Alpi, le sacre Alpi là dove avremmo dovuto combattere contro il vero nemico della nostra terra e che invece un branco di Aveva aperto all'oppressore. Cominciammo ad incontrare italiani civili che ci salutavano e ragazze, ragazze italiane, di quelle bellezze che noi da due anni non vedevamo e che ci sorridevano, col sorriso sulla bocca mentivano per consolarci, assicurandoci che il cammino verso casa era breve, mentre la strada non finiva mai. A Venzzone ci dissero che il posto di ristoro era stato predisposto a Gemona, a 19 Km di lì e pian, pianino, sotto il sole cuocente dovemmo fare anche quel cammino. Ospedaletto era ormai senza viveri, perché gli abitanti avevano già dato tutto a quelli già passati prima. Di Gemona ci avevano già parlato come posto di ristoro ma ci dissero

che altro non era che una mensa bandita dall'elemosina popolare. Qui venivano prese le prime generalità e si rientrava così tra le fila degli italiani, tra la variopinta massa di migliaia e migliaia di noi sdraiati per le strade con i piedi martoriati liberi dalle scarpe ! circolavano le prime madri in pena che già da giorni non si stancavano di chiedere: < avete visto l'alpino tal dei tali?> - <ma signora, siamo tanti e poi io sono marinaio!>. < Mio figlio cavalleggero, proprio non lo conoscete? Dite, figlio mio, riconoscete questa foto?> - <no signora, ma stiamo tutti tornando, tornerà anche lui!> - <e voi dove andate?> - <a Bari signora!> - <Dio mio speriamo che troviate qualche mezzo. Intanto prendete queste, sono "popolari" e non ho altro, chissà da quanto non fumate!>. un bimbo di sei anni chiedeva <Ehi soldato, hai visto mio padre?> - <e come si chiama tuo padre?> - <si chiama Pietro> - Beh, allora tra poco lo vedrai arrivare>. Questa era Gemona: un letto di piedi sporchi e sudati, un canto di reduci che chissà come avevano ancora voglia di cantare, un sorridere triste di donne che guardando i nostri piedi sudati ci auguravano di poter essere presto a casa e, ogni tanto qualche colpo di fucile. Ma la guerra era finita!bisognava ora andare a Tarcento, a circa 13 Km e, forse, un trenino locale ci avrebbe portato ad Udine. Intanto sulla nazionale passavano tantissimi carrelli porta tanks che tornavano indietro vuoti e compagni più fortunati di noi li avevano sovraccaricati, sembravano barche colme di naufraghi. Noi invidiavamo chi era stato più fortunato, arrancando a piedi, sempre più avanti! Ora dalle montagne eravamo in una pianura che portava ad Udine.

Ai lati delle strade grossi mucchi di proiettili di tutti i tipi e calibri facevano da siepe e, spesso molti tanks senza cingoli e con le torrette sventrate indicavano che i tedeschi erano arrivati fin là nel tentativo di passare in Germania, restando però bloccati dalle Alpi; erano scesi in Italia a gozzovigliare ma non avevano potuto più uscirne. Anche loro tutti "gefangenen"! anche per loro adesso un po' di campi di concentramento, di certo di gran lunga migliori di quelli che avevano ospitato noi, ma comunque sempre campi di prigionia! Noi che proprio allora ne uscivamo, sapevamo di cosa si trattava. Per noi il cammino verso casa proseguiva, alcune donne, lungo il tragitto, ci mostrarono due villaggi distrutti dai cosacchi della Wehrmacht . passammo Artenia e poi giungemmo a sera a Tarcento, la cui stazione era così piena di gente, che nel buio della notte si correva il rischio di inciampare negli uomini buttati per terra a dormire.

Il mio gruppetto bivaccò sotto una tettoia merci, mentre da molte parti si levavano in cielo i razzi di gioia con cui gli alleati festeggiavano la vittoria, di questa vittoria noi ci rendevamo ben poco conto perché le nostre sofferenze non sembravano essere finite. Pensavamo che, forse, la guerra era finita e che andavamo verso casa ma eravamo ancora così scettici che non ci credevamo; inoltre specie noi che venivamo dalla Slovenia, avevamo visto molte cose spesso in contrasto fra di loro, per cui dubitavamo si trattasse della vera fine.

Forse era soltanto una pausa, la libertà per la quale avevamo spasimato due anni era stata proprio raggiunta e da parte di quanti? La stanchezza soltanto mise fine a questi intimi pensieri. Ormai eravamo in Italia, non più in Germania, si parlava la nostra lingua e tutti ti capivano; "tra poco saresti arrivato a casa, nel tuo letto e ci sarebbe stato qualcuno a toglierti le scarpe, avresti dormito tra vere lenzuola, mangiato a tavola e, gioia suprema, avresti potuto adempiere ai tuoi bisogni fisiologici in un vero gabinetto, non appollaiato su una vasca fumigante". D'altra parte lo scetticismo ci riprendeva e si pensava: "siamo liberi o abbiamo soltanto cambiato padrone e casa nostra ci accoglierà come sempre, se esiste sempre casa nostra? Avevamo già visto molto ed eravamo solo al principio di ciò che c'era da vedere ma anche a questi pensieri metteva fine la stanchezza. Il giorno dopo, con un trenino locale, percorremmo gli ultimi 11 Km della tappa Tarvisio – Udine. Ci accolsero alla stazione, ci inquadrarono e ci portarono in una scuola dove compilavano i moduli di rimpatrio. Alcuni forni vendevano pane per noi a 10 lire al chilo, razione 250 gr. a testa ma alcuni di noi non avevano moneta italiana per cui ritengo che, almeno quel giorno, il bilancio di quel forno sia andato in deficit.

Ressa terribile a fare i documenti, tutti avevano una fretta del diavolo, tutti eravamo decine e decine di migliaia.. ottenuto il foglio di rimpatrio da una signorina che non dimenticherò mai perché me lo fece subito attraverso la cancellata, facendomi risparmiare tre o quattro giorni di coda, corsi con i compagni al posto di smistamento delle autocolonne. Vi erano almeno diciannovemila uomini che attendevano! Ma si parlava di varie colonne dirette in varie direzioni che sarebbero partite quel giorno stesso. Ad Udine rividi rividi compagni che non pensavo più di rivedere e che con eguali ed anche maggiori traversie delle nostre erano rientrati da tutte le direzioni. La Croce

Rossa si prodigava ma una pagnotta non bastava a gente con due anni di fame arretrata. Si formarono due code interminabili tra le urla dei sacerdoti infaticabili e le bestemmie dei carabinieri e, così, attendemmo. Qualcuno ben informato ci disse che gli inglesi facevano le cose alla grande e che la più piccola colonna era di 300 camion. Infatti nel pomeriggio giunsero tanti camion quanti non pensavamo esistessero e ci ingoiarono tutti.

Lasciammo Udine e con essa le montagne che avevamo attraversato passo, passo e via alla volta di Mestre. Era il 10 maggio, il giorno dell'Ascensione. Le autostrade erano piene di folla che, nel ridente sflogorio di primavera sfogava le lunghe paure,

inneggiando allegri alla pace. In bicicletta passeggiavano allegre comitive di ragazze che, al nostro passaggio, si fermavano e mandavano baci, erano le nostre sorelle che ci riaccoglievano ed a noi che in due anni avevamo solo visto i denti gialli delle tedesche e la sporcizia delle slovene, parvero più belle che mai. All'imbrunire giungemmo a Mestre e ci portarono in una caserma vigilata da truppe asiatiche.

Da questo momento il viaggio si svolge in una serie di notti passate nelle varie stazioni ferroviarie ed innumerevoli corse fra trasbordi, cambi, estenuanti tragitti a piedi o compiuti nei modi più impensati, coi mezzi più disparati e con una grande, grande fame.

La stazione di Bologna ridotta in macerie, Forlì senz'acqua, Rimini rasa al suolo, Pesaro poi Fano, Senigallia, Cattolica, Cesenatico, Falconara, tutte queste stazioni superate stando in bilico sul predellino di un carro merci, poi l'estenuante tratto Ancona –Terni e Terni - Roma. La fame sofferta, il bivacco nella polvere della stazione Predestina, a stretto contatto di gomito con gli elemosinanti di mestiere ed ancora la fame!

La partenza da Roma e le sei tappe da Roma a Bari in due nottate ed un giorno, la pietà destata nella gente che faceva del suo meglio per sfamarci e, finalmente, l'arrivo a Bari!

In quei momenti di felicità passavano per la mente mille pensieri che si dividevano in due specie: quelli del domani e quelli di ieri. In quei momenti si rivivono le umiliazioni subite, le angherie, gli insulti, le sofferenze, gli spasimi, le paure, il dolore per le perdite dei compagni di una vita spaventosa e la fame, la fame, la fame e poi ancora la fame!!!

D'altro canto si pensa che tutto è finito e che fra non molti minuti si sarà di nuovo a casa e che si potrà pensare a ciò che è passato come ad un brutto sogno. Così è per tutti e così fu per me!

In piena notte bussai timidamente alla porta di casa ed a mia sorella, che da dentro chiedeva chi fosse, risposi, con voce in falsetto, che recavo notizie di me. Il tramestio che dentro produsse ciò, mi fece capire che era bastato tale annuncio per provocare la sveglia generale.

Qualche istante dopo la porta veniva aperta ed i miei si trovarono di fronte a me dopo due anni di lontananza. Improvvisamente si sca-

tenò una specie di mani-

comio in cui tutti urlavano, mi abbracciavano, non capivano più niente e mi riabbracciavano ancora. I miei genitori, attaccati al mio collo, non se ne staccavano più.

Era finita, ero, finalmente, a casa mia!



*Dei marinai le tombe non han Croce,
nome non hanno ne sul capo un fiore;
l'onda del mar nasconde la loro voce,
il palpito accogliendo nel suo cuore.*

*Tra gli squassati scafi passan le ore
del sonno eterno e tra le lamiere attorte;
e strugge il pianto in più profondo amore
tra le rocce salmastre la Dea Morte.*

*E lor sudario son le alghe marine
ondeggianti sui corpi in dolce pianto,
inconsce quasi dell'arcana fine.*

*Ma la memore Patria resta il vanto
d'apporre una corona all'almo crine
di quei figli del mare in mesto pianto.*



Marina Militare
Collezione orologi



Memphis Belle
MILITARY WATCHES FOR PROFESSIONALS



Istituto
ANDREA DORIA



**ASSISTE
LE FAMIGLIE
E GLI ORFANI
DEL PERSONALE
DELLA MARINA
MILITARE**

VIA G. NICOTERA, 20 - 00196 ROMA
TEL. (06) 3217477
C/C POSTALE 59190009

COMMANDER PLAQUE

di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale ARMI

REGOLAMENTO

La Commander Plaque è un trofeo rilasciato ai **migliori Radioamatori** che con la loro abilità e bravura siano riusciti a contattare un determinato numero di stazioni NAVAL come da elenco (riportato sul sito web <http://www.assoradiomarinai.it>). La Commander Plaque è conseguibile da tutti gli OM e SWL del mondo. Esistono tre categorie, la prima categoria "**CC Plaque - Bronze**" la seconda categoria "**CF Plaque - Silver**" e la terza categoria "**CV Plaque - Gold**".

PERIODO di validità

I contatti sono validi dal 1.1.2000 ad oggi.

MODI

Sono consentiti i seguenti modi : CW - SSB - PSK31 - RTTY

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

CATEGORIE

Sono previste TRE categorie :

BRONZE - "CC (Capitano di Corvetta)"

SILVER - "CF (Capitano di Fregata)"

GOLD - "CV (Capitano di Vascello)"

SOTTOCATEGORIE

Sono previste TRE sottocategorie:

"MIXED" (SSB/CW/PSK31/RTTY)

"ONLY PHONE" (SSB)

"ONLY MORSE" (CW)



RICHIESTE

Va richiesto all' Award manager :

IT9MRM
Alberto Mattei
Via E. Millo, 20
96011 Augusta (SR)
- Italy -
email: it9mrm@gmail.com

La richiesta dovrà essere corredata dalla lista dei QSO effettuati (LOG SHEET), una QSL del richiedente e un contributo di € 40,00 oppure \$ 45,00 (USD) per gli italiani, per tutti i paesi al di fuori dell'Italia il contributo è di € 50,00 oppure \$ 60,00 (USD).

I contributi possono essere versati nei seguenti modi:

POSTEPAY: 4023600645946759 intestata a Mattei Alberto (MTTLRT63L22I535Z);

PAYPAL: alberto.mattei@libero.it

IBAN: IT64E0306984620100000004132 Banca Intesa-S.Paolo Filiale di Augusta

CARATTERISTICHE DELLA PLAQUE

La plaque ha la base in legno stile marina, dalle seguenti misure 26 x 21, la placca è di colore bronzo/argento/dorato, misura 15 x 20, il grado è originale in metallo ed è innestato nella placca, il resto è serigrafato con colori brillanti.

INFORMAZIONI

Eventuali informazioni in merito agli elenchi possono essere prelevate dal sito ufficiale dell'A.R.M.I. <http://www.assoradiomarinai.it>



Per conseguire la Prima categoria **"CC Plaque - Bronze"** bisogna contattare o ascoltare:

- nr. 5 Stazioni membri ARMI;
- nr. 5 Stazioni membri INORC;
- nr. 2 Stazioni membri MF;
- nr. 2 Stazioni membri RNARS;
- nr. 1 Stazione membro MFCA;
- nr. 1 Stazione membro BMARS o MARAC;
- nr. 1 Stazione membro YO-MARC o FNARS o NRA;
- nr. 3 Stazioni Maritime Mobile;
- nr. 3 Stazioni Lightships/Lighthouse;
- nr. 3 Stazioni Costiere della Marina Militare Italiana (come da elenco);
- nr. 5 Nominativi speciali ARMI (come da elenco);



Per conseguire la Seconda categoria **"CF Plaque - Silver"** bisogna contattare o ascoltare:

- nr. 10 Stazioni membri ARMI;
- nr. 10 Stazioni membri INORC;
- nr. 5 Stazioni membri MF;
- nr. 5 Stazioni membri RNARS;
- nr. 2 Stazioni membri MFCA;
- nr. 2 Stazioni membri BMARS o MARAC;
- nr. 2 Stazioni membri YO-MARC o FNARS o NRA;
- nr. 10 Stazioni Maritime Mobile;
- nr. 10 Stazioni Lightships/Lighthouse;
- nr. 10 Stazioni Costiere della Marina Militare Italiana (come da elenco);
- nr. 10 Nominativi speciali ARMI (come da elenco);



Per conseguire la Terza categoria **"CV Plaque - Gold"** bisogna contattare o ascoltare:

- nr. 15 Stazioni membri ARMI;
- nr. 15 Stazioni membri INORC;
- nr. 10 Stazioni membri MF;
- nr. 10 Stazioni membri RNARS;
- nr. 5 Stazioni membri MFCA;
- nr. 5 Stazioni membri BMARS o MARAC;
- nr. 5 Stazioni membri YO-MARC o FNARS o NRA;
- nr. 15 Stazioni Maritime Mobile;
- nr. 15 Stazioni Lightships/Lighthouse;
- nr. 15 Stazioni Costiere della Marina Militare Italiana (come da elenco);
- nr. 15 Nominativi speciali ARMI (come da elenco);



ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI
MARINAI ITALIANI



COMMANDER PLAQUE
"CAPITANO DI FREGATA"



ONLY MIXED
IZ0EUX
Mirco Salvatore
MI - 865



Le QSL dei Radioamatori
di Marina sono
printed.it



QSL NAVALI

Carrellata di cartoline QSL di stazioni radioamatoriali, nazionali ed estere, con sfondo di carattere marittimo-navale, con navi, velieri, mare, barche e yacht. Le QSL fanno parte della collezione di carte QSL dell'Associazione Radioamatori Marinai Italiani.



850HRA

GERMAN
AMATEUR RADIO
STATION

DJ6AZ



MF-RUNDE - VEREINIGUNG NOCH FUNKENDER MARINEFUNKER

DOK M03
LOC JO44MU
ZONE 14

MF
MEMBER
769

RNARS
London Group
4442

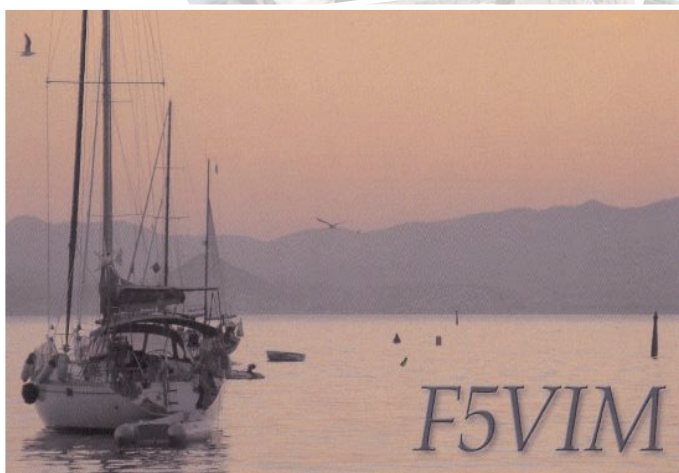
Alle Zeit, eine Handbreit Wasser
unterm Kiel



"HMS BELFAST"
RNARS London Group

DH1LAO

Volker Willert, Toft 29, D-25926 Ladelund

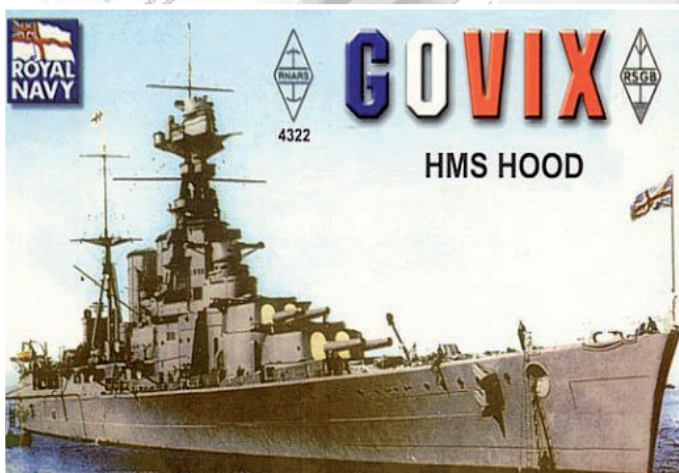


NE8Z

"Rick"



LAKELAND, MICHIGAN



4322

GOVIX

HMS HOOD



ROYAL NAVAL AMATEUR RADIO SOCIETY

G4SFO

NORMAN W. CHIVERTON
"SUTTONS VIEW"
CASTLE LANE, WOOLSCOTT
RUGBY, CV23 8DE
WARWICKSHIRE
UNITED KINGDOM



2203



DXCC CW
FOC 1643

H.M.S. GLASGOW - GXTK



8SØHRA

GB175PO
TM175



FOTO STORICHE



Nave da trasporto e sbarco ANTEO (ex-USA) (1962 - 1973)



Nave Posareti ALICUDI (1954 - 1991)

GADGET'S



Il costo del crest è di 25 euro + le spese di spedizione, per richiederlo basta scrivere al seguente indirizzo di posta elettronica **it9mrm@gmail.com**, il crest è completo di targhetta in ottone personalizzata con il nominativo di stazione, il nome dell'operatore ed il numero ARMI.



Per informazioni e prezzi inviare richiesta email
al seguente indirizzo:

iz7auh@gmail.com

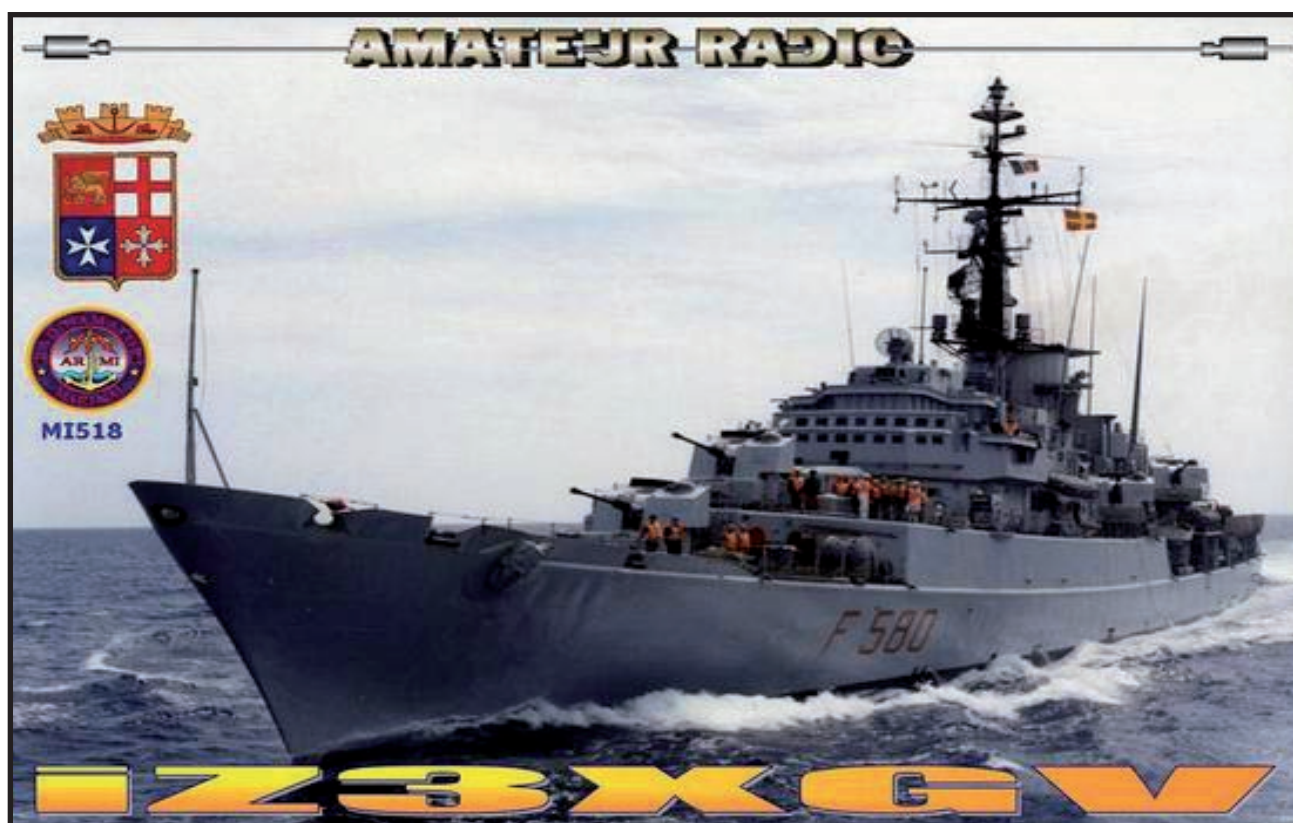


LA STAZIONE RADIO DI....

IK2SOE



LA QSL DEI SOCI....



CALENDARIO EVENTI 2015



12 - 27 Settembre	Italian Navy Ships Radio Stations Award 2015 by ARMI
	II9IACR - Nave De Cristofaro by IT9DTU
	II0IAML - Nave Impavido by IS0IGV
	II0IABH - Nave Foscari by IZ0EUX
	II2IAOG - Nave Fenice by I2QIL
	II9IAVE - Nave Visintini by IT9MRM
	II1IAFC - Sommergibile Di Cossato by I1SAF
	II0IADC - Nave Corsaro II by IZ0FVD
	II5IHLP - Nave Platano by I5NQK
12 - 25 Settembre	Award ENIGMA
25 Ottobre	ARMi CW Contest - 2nd step
4 Novembre	Giornata delle FF.AA. Italiane
1 - 6 Novembre	Italian Armed Forces Award 2015 by GRA
12 Novembre	Giornata della memoria dei Marinai scomparsi in mare
17 Novembre	MF Champion CW short party contest - 2nd step
18 Novembre	MARAC 2m. Contest
Novembre	RNARS CW Activity Contest
4 Dicembre	Santa Barbara - Patrona della Marina Militare Italiana
5 - 6 Dicembre	INORC CW Activity Contest
5 - 6 Dicembre	XI Int. Contest ARMI - Italian Navy Day - Santa Barbara Day
12 - 13 Dicembre	International Naval Contest - Sponsored by MARAC
Dicembre	MF Xmas-greetings on the air (HF)




Marinai d'Italia
 Gente di Mare

Colora
i tuoi QSO
con **QSL**
di successo!



CONCORSO "LA PIU' BELLA QSL ARMI DELL'ANNO"

E' indetto un concorso denominato "**LA PIU' BELLA QSL DELL'ANNO**" dedicato a tutti i soci ARMI presentando la propria QSL personale (veduta fronte e retro).

Il concorso è annuale e potranno concorrere tutti gli iscritti all'associazione che hanno un numero **MI**.

Dovranno far pervenire al seguente indirizzo email **info@assoradiomarinai.it** una scannerizzazione della propria QSL in formato JPEG o PNG ad alta risoluzione (300 dpi), sia del fronte che del retro.

E' indispensabile, per concorrere al concorso che sulla QSL sia stampato il logo ufficiale dell'ARMI. E' valido anche se il logo si trova solo su una dei due lati della QSL, o sul fronte o sul retro.

Tutte le QSL saranno inserite su una pagina appositamente creata sul nostro sito web e verranno esposte anche sulla pagina di Facebook dell'associazione.

Il criterio di scelta della più bella QSL dell'anno, verterà sul tema navale (mare, navi, velieri, ecc.),

e verrà giudicata insindacabilmente da una giuria presieduta dal Coordinatore Nazionale ARMI e da professionisti del settore, designer e grafici e dai visitatori del sito web/Facebook.

Il punteggio sarà classificato da 1 a 10, la giuria assegnerà solo 5 punti (da 1 a 5 punti), mentre i restanti 5 punti saranno assegnati dai visitatori che voteranno le QSL candidate su Facebook.

La votazione della QSL avviene pigiando il pulsante LIKE (mi piaci), questi acquisiranno punti, con più "LIKE".

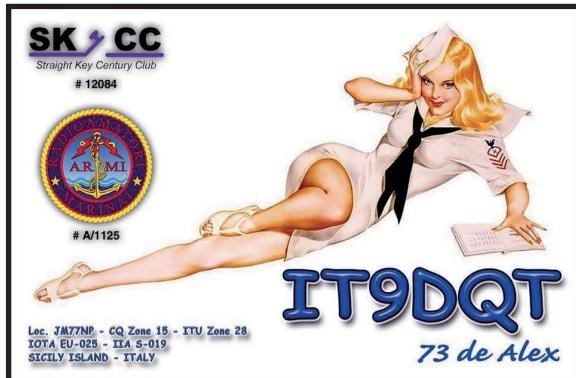


Un Like vale 0,01 punto, ogni 100 Like valgono 1 punto, sino ad un massimo di 500 Like (5 PUNTI)

Il concorso terminerà il 15 Dicembre 2015.

Il vincitore sarà premiato con una targa e la QSL sarà esposta per tutto l'anno sulla pagina web dell'ARMI.

QSL IN CONCORSO:



Voti: 0,7



Voti: 0,0



Voti: 0,1



Voti: 0,22



Voti: 0,0



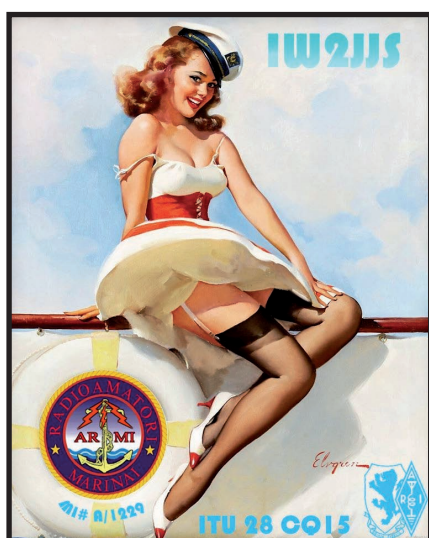
Voti: 0,0



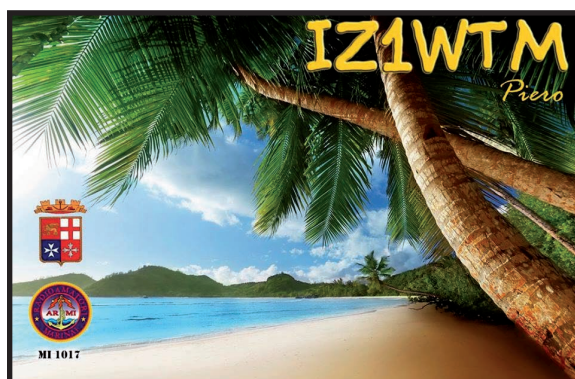
Voti: 0,1



Voti: 0,2



Voti: 0,2



Voti: 0,0

**METTI IN CONCORSO
ANCHE LA TUA QSL!**





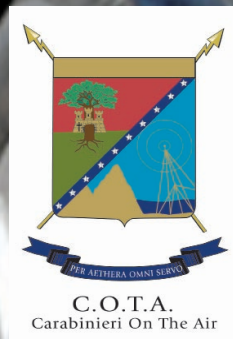


1-6 NOVEMBRE 2015

ITALIAN ARMED FORCES

AWARD 2015

“GIORNATA DELLE FF.AA.”





REGOLAMENTO

Il Diploma denominato "ITALIAN ARMED FORCES AWARD" è stato ideato per la giornata delle Forze Armate Italiane. Il Diploma è conseguibile da tutti gli OM e SWL del mondo. Per il 2015 la stazione Jolly è la stazione IQ1CN in rappresentanza del **Gruppo Radioamatori Alpini**

PERIODO di validità

Il diploma avrà inizio il 1 novembre 2015 (00:00 UTC) e si concluderà il 6 novembre 2015 (24.00 UTC).

STAZIONI

Saranno attive le seguenti stazioni appartenenti all'A.R.M.I. - G.R.A. - G.R.A.M.I. - C.O.T.A.:

- Stazioni con nominativo speciale di associazione, in rappresentanza delle 4 Forze Armate:
- IQ9MQ: Associazione Radioamatori Marinai Italiani (Marina Militare);
- IQ0UT: Gruppo Radioamatori Aeronautica Militare Italiana
- IQ1CN: Sezione ARI Cuneo - G.R.A. - Gruppo Radioamatori Alpini (E.I.)
- IQ6CC: Associazione Radioamatori Carabinieri - COTA
- Stazioni accreditate:
- IZ1CCK - Brigata Alpina Taurinense
- IZ2MIL - Primo Reggimento Trasmissioni Esercito
- IQ7UJ - Sezione ARMI Taranto
- Stazioni iscritte all'A.R.M.I. - G.R.A. - G.R.A.M.I. - COTA (Vedasi elenco iscritti nei rispettivi siti WEB istituzionali);
- Stazioni indipendenti.

MODI

Sono consentiti i seguenti modi : CW - SSB - DIGI (PSK31 - RTTY)

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

PUNTI QSO

- QSOs (HRD) con stazioni con nominativo speciale di associazione 10 punti (tutti i modi);
- QSOs (HRD) con stazioni accreditate di associazione 5 punti (tutti i modi);
- QSOs (HRD) con stazioni iscritte A.R.M.I. - G.R.A. - G.R.A.M.I. - COTA valgono 3 punti (CW);
- QSOs (HRD) con stazioni iscritte A.R.M.I. - G.R.A. - G.R.A.M.I. - COTA valgono 2 punti (DIGI);
- QSOs (HRD) con stazioni iscritte A.R.M.I. - G.R.A. - G.R.A.M.I. - COTA valgono 1 punto (SSB);
- QSOs (HRD) con la Stazione "JOLLY" **IQ1CN** valgono 25 punti (tutti i modi);

N.B. : Ogni stazione può essere collegata una sola volta al giorno per ogni modo di emissione (SSB - DIGI - CW) e le stesse per tutto il periodo della gara.

PUNTI DIPLOMA

Per ottenere il diploma è necessario un minimo di punti come segue :

- Stazioni Italiane : **30** punti;
- Stazione Europee: **15** punti;
- Stazioni extra-Europee: **5** punti;

CHIAMATA

La chiamata sarà come segue :

CW / PSK31-RTTY : CQ CQ DE xxxxx AWARD IT ARMED FORCES K

SSB : CQ CQ da xxxxx - CHIAMATA PER IL DIPLOMA DELLE FORZE ARMATE.

RAPPORTI E NUMERI

Le Stazioni Speciali passeranno i rapporti RST.

Le stazioni appartenenti A.R.M.I. – G.R.A. – G.R.A.M.I. – COTA passeranno i rapporti RST seguiti dal numero di iscrizione all'associazione:

- MI#... (Associazione Radioamatori Marinai Italiani);
- EI#...A-B-T (Gruppo Radioamatori Alpini);
- AM#... (Gruppo Radioamatori Aeronautica Militare Italiana);
- CC#... (Associazione Radioamatori Carabinieri – COTA).

n.b.

Dopo il suffisso, riportare il numero di iscrizione corrispondente al proprio club.

Per le stazioni dell'Esercito dopo il numero di iscrizione corrispondente al proprio club, bisogna far seguire la lettera A: se appartengono agli Alpini; la lettera B: se appartengono ai Bersaglieri; la lettera T: se appartengono alle Trasmissioni. Come da esempio EI001A.

E' obbligatorio che una stazione iscritta a più associazioni, partecipi solo con il numero di iscrizione di una sola associazione.

CATEGORIE

Sono previste tre categorie :

"FORZE ARMATE" per le stazioni appartenenti alle 4 FF.AA. rappresentate dall'ARMI – GRA – GRAMI e COTA;

"INDEPENDENT" per gli OM che non sono iscritti all'ARMI – GRA – GRAMI e COTA;

"SWL"

MODI

Sono previste tre modi:

"MIXED" (SSB/CW/PSK31/RTTY)

"PHONE" (SSB)

"MORSE" (CW)

PREMI

Il punteggio più elevato di ogni Categoria / Modi riceverà una targa premio;

Per gli SWL è previsto un solo Modo (MIXED);

Premi per le stazioni speciali.

Per le stazioni in rappresentanza delle FF.AA. (uno dell'ARMI, uno del GRA, uno del GRAMI e uno del COTA), saranno premiati con una pergamena (se già vincitore di altro premio, sarà premiato il secondo a seguire).

I premi saranno rilasciati per tutte le categorie/modi, solo se in classifica risulteranno almeno 5 stazioni

PREMIAZIONI

Le premiazioni verranno effettuate, salvo imprevisti, durante il meeting (primavera 2016) in quel di Montichiari come è già avvenuto lo scorso anno.

RICHIESTE

Il Diploma andrà richiesto all' Award manager :

IK1AAS
Bruno Giraud
Corso Barale, 37
Borgo S. Dalmazzo
(CN)
- Italy -
email: ik1aas@aricuneo.it

Tutti coloro che richiederanno il Diploma entreranno di diritto nelle classifiche finali delle relative categorie di appartenenza.

Il diploma sarà inviato in formato **PDF**.

Le richieste del diploma che perverranno successivamente alla data del 31 Dicembre 2015 saranno escluse dalle classifiche ufficiali ma avranno comunque diritto all'ottenimento del Diploma.

LOGS

Devono essere recapitati all'award manager tramite posta o tramite email, specificando:

- Categoria e modo di partecipazione;
- Nominativo della stazione OM /SWL partecipante;
- Nome, cognome ed indirizzo postale esatto dove eventualmente spedire il Diploma (se richiesto);
- Il proprio indirizzo di posta elettronica.

allegare:

- l'estratto log di stazione completo in formato cartaceo e debitamente firmato riportante, nominativo stazione collegata, numero di iscrizione club, data, banda o frequenza, modo, e rapporto, dettaglio e totale punteggio ottenuto.

- Logs in formato digitale (files tipo .xls, .doc, .txt) o ADIF.

- Per chi desidera ricevere il diploma in formato cartaceo è indispensabile inviare la seguente somma a forma di pagamento forfettario per le spese di stampa e di spedizione.

• 10,00 Euro o 15,00 USD (stazioni italiane ed europee)

• 15,00 Euro o 20,00 USD (stazioni extraeuropee)

- il pagamento può essere effettuato tramite:

- PostePay (n°4023 6006 0518 7519) intestato a: Giraudo Bruno Cod. Fisc: GRD BRN 50A29 B033G

- BONIFICO BANCARIO: IBAN: IT08D0630510200000100134886

SCADENZA

Le richieste per il diploma dovranno pervenire non oltre il **31.12.2015.**

INFORMAZIONI

Eventuali informazioni in merito alle stazioni partecipanti ed al diploma possono essere prelevate dai seguenti siti ufficiali:

A.R.M.I.: <http://www.assoradiomarinai.it>

G.R.A.: <http://g-r-a.jimdo.com/>

G.R.A.M.I.: <http://radioamatoriam.jimdo.com/>

C.O.T.A.: <http://www.cota.cc/>



ARMI CW CONTEST

<http://www.assoradiomarinai.it>

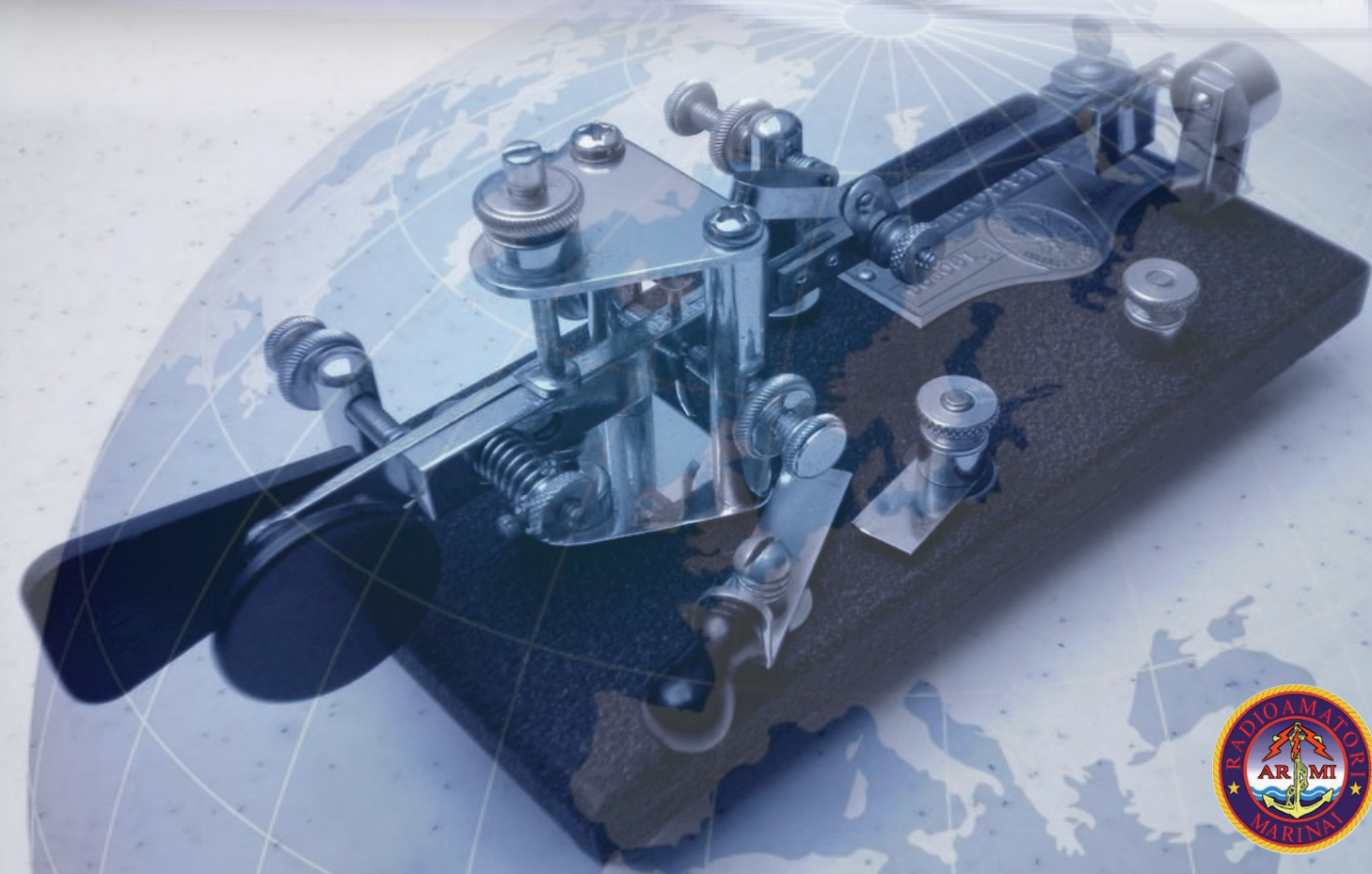
**21 GIUGNO
&
25 OTTOBRE
2015**

dalle 00.01 UTC alle 23.59 UTC

3532-3540 Khz +/- 1 Khz

7010-7020 Khz +/- 1 Khz

14010-14020 Khz +/- 1 Khz



Gruppo EX EQUIPAGGI NAVI IDROGRAFICHE



*Nave Ammiraglio MAGNAGHI – Nave idr. MIRTO – Nave Idr. PIOPPO
Nave Idr. STAFFETTA – Nave Idr. ARETUSA – Nave Idr. GALATEA*

1° Incontro/raduno degli ex equipaggi delle NAVI IDROGRAFICHE della Marina Militare La Spezia – sabato 21 novembre 2015

Ritrovo dei Comandanti, Ufficiali, Sottufficiali e Marinai in
armi ed in congedo che hanno prestato servizio a bordo delle
NAVI IDROGRAFICHE della Marina Militare

Contatti

e-mail: navi.idrografiche@gmail.com – lucaambrosioni@orobianet.it

telefono: 3332384887 (Luca Ambrosioni – ex Nave Mirto)

3295474139 (Boffa Nicola Luciano – ex Nave Magnaghi)



Tutti quelli imbarcati su Navi Idrografiche della Marina Militare Italiana

Gruppo EX EQUIPAGGI NAVI IDROGRAFICHE

La Spezia – sabato 21 novembre 2015

Programma di massima con visita unità navale

Ore 9,00/9,15

Ritrovo presso PORTA OSPEDALE (o altra) dell'Arsenale Militare di La Spezia – Viale Nicolò Fieschi. Saluti e consegna gadget (cappellino per il partecipante principale ex imbarcato)

Ore 10,00

Entrata in ARSENALE con autovettura autorizzate per visita UNITA' NAVALE

Ore 12,00/12,15

Termine visita

Ore 12,30/12,45

Pranzo presso la TRATTORIA LA NUOVA SPEZIA di Viale Amendola 54 – La Spezia con consegna pergamena di partecipazione (solo partecipante principale ex imbarcato)

Fine pranzo

Saluti e programma libero

in alternativa

Programma di massima con visita Museo tecnico Navale

Ore 9,00

Ritrovo presso PORTA OSPEDALE dell'Arsenale Militare di La Spezia – Viale Nicolò Fieschi. Saluti e consegna gadget (cappellino per il partecipante principale ex imbarcato).

Ore 10,00

Trasferimento a piedi presso MUSEO TECNICO NAVALE di La Spezia per visita libera (costo € 1,55 da pagare in loco escluso soci A.N.M.I. – U.N.U.C.I. – disabili – minori di anni 10).

Ore 12,00/12,15

Termine visita e trasferimento a piedi presso ristorante.

Ore 12,30/12,45

Pranzo presso la TRATTORIA LA NUOVA SPEZIA di Viale Amendola 54 – La Spezia con consegna pergamena di partecipazione (solo partecipante principale ex imbarcato)

Fine pranzo

Saluti e programma libero

COSTI

Partecipante principale (ex imbarcato) € 45,00 (compreso gadget e pergamena)

Famigliari/Ospiti al seguito € 35,00 (no gadget)

BOICOTTIAMO LA PAROLA "INDIA"



UNIFORM KILO YANKEE
MIKE CHARLIE
NOVEMBER ALPHA HOTEL JULIET PAPA
ECHO
DELTA BRAVO ~~INDIA~~ ROMEO
VICTOR FOXTROT QUEBEC
TANGO LIMA OSCAR WHISKEY
X-RAY SIERRA ZULU



USIAMO LA PAROLA "ITALIA"

