

## La storia di Mimino Fumarola, cittadino e valoroso combattente Locorotondese, raccontata 50 anni dopo

1943 settembre, Camaldoli, COMANDO DIFESA AEREA DI NAPOLI. Comandante Col. Minio. Svolgevo servizio presso un carro radio (Servizio "R" Operativo). 8 SETTEMBRE, BADOGLIO annuncia per radio l'armistizio (resa incondizionata) sorprendendo (ma non troppo) l'alleato tedesco e noi altri militari sparsi sui vari fronti. È IL CAOS.

Mi trovavo a Napoli presso il Comando Difesa Aerea da tre mesi, provenivo dalla Sicilia ove avevo fatto parte del 25° Gruppo B.T. prima, dell'8° Stormo B.T. dopo. "9 SETTEMBRE 1943 SBANDATOSI, IN SEGUITO AD AVVENIMENTI VERIFICATISI SUCCESSIVAMENTE ALL'8 SETTEMBRE 1943 IN TERRITORIO NAZIONALE" recita il mio foglio matricolare.

Nella zona c'era un reparto della FLAK (Difesa Aerea Tedesca), quasi tutte le sere ci incontravamo nella vicina osteria, avevo fatto amicizia con qualcuno. Dopo l'8 settembre ci trattenemmo una ventina di giorni indecisi sul da farsi, con i tedeschi con i quali ci guardavamo di sfuggita, diffidenti ed imbarazzati finché senza ordini e abbandonati a noi stessi ci dileguammo. Io me la filai assieme ad un commilitone del quale non ricordo il nome, presso la sua famiglia napoletana sfollata a Terzigno (NA). Attraversando Napoli misi in una cassetta una lettera non affrancata indirizzata a papà, in seguito ricevuta, spiegando che avevo cercato di fare sempre il mio dovere di militare italiano.

A Terzigno una quindicina di giorni a patate lesse e fagioli finché non incominciai a pensare su cosa fare. Si udiva l'artiglieria tedesca che prendeva di mira le posizioni del contingente anglo americano sbarcato a Salerno. Che fare? La soluzione di Badoglio mi indignava: tre anni di speranze e di sacrifici buttati via, tanti camerati caduti responsabilmente, come il commilitone Alfio Frescura, fiumano, del quale da casa mi era pervenuta una fotografia con dedica della cugina Luciana: "Ricordatelo sempre così": (avanti il suo aereo in tuta di volo). La disperazione, l'amore e l'onore della Nazione, la notte mi sveglia e piango. Intravedo due strade: attendere gli alleati invasori e tornare a casa; oppure al Nord e decidere.

Parto da Terzigno e raggiungo Napoli. Pensavo di raggiungere Milano e invece, dopo varie peripezie raggiungo Verona. In stazione un ufficiale dei Bersaglieri (Ten. Col. Vittorio Facchini) chiede a sbandati di arruolarsi nel reparto 1° Bersaglieri in formazione. Fui uno di quelli che accettò e fummo messi da parte per raggiungere poi la caserma, rifocillati dopo un'ottima doccia. 1° Battaglione

Bersaglieri "BENITO MUSSOLINI", questo era il mio nuovo reparto. Addestramento intensivo per circa un mese finchè, non essendosi spenta la mia passione per l'Aeronautica non chiesi al Comando di ritornarci: 1° Z.A.T. Milano; 1° Gruppo Aerotrasportati "Felice TERRACCIANO", Orio a Serio (Bergamo).

Durante la mia permanenza a Verona avevo incontrato il S. Ten. Ninnuzzo Mitrano, compaesano e amico, arruolatosi anche lui nel 1° Bersaglieri.

È mio dovere accennare qualcosa sul glorioso 1° Battaglione Benito MUSSOLINI. Nel mio cuore è sempre rimasto un senso di colpa nei riguardi del battaglione, come se lo avessi tradito in qualche modo. Quei commilitoni con cui durante la mia permanenza avevo fraternizzato, e di cui non ricordo i nomi, uno triestino, l'altro goriziano, o su di li, italianissimi che sapevano di dover difendere le loro terre dagli slavi minacciosi. Quando lasciai il reparto per l'Aeronautica sapevo pure che il reparto era in procinto di portarsi in Croazia. Così avvenne. In seguito appresi la fine del 1° Battaglione MUSSOLINI.

In Slovenia è stato ritrovato il luogo dove sono sepolti i Bersaglieri del Battaglione MUSSOLINI che resistettero fino al maggio 1945 alla furia delle bande slavo comuniste che tentavano di occupare Gorizia. A Tolmino, una cinquantina di chilometri a nord di Gorizia, catturati con inganno, furono massacrati di botte, infoibati con i barbari rituali dei partigiani titini, in collaborazione con quelli italiani, in una caverna minata. Mentre dal fondo dell'orrido salivano i lamenti dei feriti, i comunisti facevano brillare l'esplosivo, infierendo bestialmente sui valorosi nemici. Una storia che le istituzioni, la storiografia dei vincitori, la retorica resistenziale hanno sempre voluto ignorare. Non una lapide, no un'indicazione che ricordasse il luogo dove erano seppelliti, che lasciasse il ricordo di quella strage.

MILANO, 1° Z.A.T., mi chiedono di accettare un reparto autotrasportati in procinto di partire per il Nord - Est Europa, io accetto. GOSLAR (Germania), 1° Gruppo A.T. F. Terracciano (X° TRANSPORT TRUPPE ITALIEN TERRACCIANO), Comandante Magg. Egidio Pellizzari. Periodo di messa a punto degli aerei, lavoro negli hangar sugli aerei, con tecnici coadiuvati da noi specialisti del Gruppo.

SJAULJAI (Lituania) base del gruppo prima, JELGAVA (Lettonia) dopo. Da queste basi il gruppo (36 aerei) venne destinato al rifornimento del fronte orientale. La zona di impiego si trovava nella parte nord - orientale del fronte Est, ed andava dalla Cecoslovacchia alla Finlandia, includendo Polonia, Russia Bianca, Estonia, Lettonia e Lituania, Prussia, Pomerania, Slesia e arrivava fino al Circolo Polare Artico.

In quel periodo in cui entra in azione il nostro Gruppo di Trasporto, precisamente la primavera del 1944, le forze germaniche sul fronte orientale erano sulla

difensiva; l'aviazione sovietica, recentemente rinforzata anche con aerei americani imperversava e dominava i cieli, debolmente contrastata dalla Luftwaffe, impegnata a difendere con i suoi caccia il territorio nazionale.

Il primo compito affidato al Terracciano fu quello di rifornire i reparti assalto aerei (cacciabombardieri e stukas anticarro), i reparti corazzati e l'artiglieria, trasportare anche rinforzi di truppe nei punti minacciati, ed evacuare, al ritorno i feriti. Si doveva volare a bassissima quota per evitare di essere intercettati dalla caccia avversaria. Ovunque ci fosse stato bisogno di aiuti e di rifornimenti, là arrivavano gli aerei del Terracciano, con pioggia, neve e fango. Ma gli S.M. 81 resistevano, lenti, pesanti, solidi e robusti come tutti i veterani.

Alla fine di luglio i sovietici erano giunti al Baltico, l'Estonia venne sgombrata, come pure la Lettonia e la Lituania, Il Terracciano fu costretto a lasciare Jelgava e ripiegare su Koenigsberg e Bautzen (Slesia).

Nell'autunno del 1944, considerato lo stato di usura degli apparecchi, in particolare dei motori, venne decisa la radiazione dei trimotore che vennero demoliti.

Gli uomini del Gruppo rientrati a Bergamo ed in attesa di nuovi velivoli (che non arriveranno mai) vennero inseriti in un battaglione antiparacadutisti, che assunse il nome di 7° Battaglione Azzurro A.P.

Nelle "radiose" giornate dell'aprile 1945, il Battaglione rimase al suo posto, mantenne l'ordine nella zona affidatagli e consegnò gli aeroporti di Orio e Ghedi agli Alleati, arrendendosi.

Qualche considerazione per concludere? No, nessuna retorica, ho fiducia nella storia e attendo il inequivocabile verdetto. Faccio mia la scritta che un parà della NEMBO tracciò sul muro inneggiante ai difensori di ROMA: "IL MIO ONORE, IL MIO AMORE, LA MIA VITA, NON VALGONO LA MIA PATRIA"–

Le ali italiane si mostrarono ancora in Finlandia, in Carelia, sulla Prussia Orientale, sul fronte centrale russo, in Cecoslovacchia.

*Nei loro voli gli aerei repubblicani sorvolarono la tundra sterminata, mossa dal vento gelido delle correnti polari; gli abeti e le betulle si stendevano sotto le ali italiane, ondeggianti come un mare. Sui campi avanzati, dove spesso gli "S.81" giunsero prendendo terra su brevi piste di legno, sconnesse e mal sicure, emergenti da un campo pantanoso, l'accoglienza dei soldati germanici fu sempre commovente. Al loro fianco i soldati repubblicani incontrarono soldati finlandesi e volontari baltici, estoni, lettoni e lituani. Tutti avvicinarono gli italiani e con parole e gesti fecero comprendere il loro cameratismo e la loro fedeltà alla dura lotta per frenare l'orda comunista sull'Europa.*

*Non solo i soldati ma anche le popolazioni locali dimostrarono di conoscere bene gli aviatori italiani. Li chiamarono subito i "fedeli di Mussolini" e li accolsero fraternamente nelle loro case.*

*Non sempre i voli furono fortunati. A volte la caccia sovietica si spinse profondamente oltre le linee, attaccando i convogli aerei che si difesero sempre valorosamente con le poche armi che avevano a bordo.*

Foto Pag. 6

"APRILE 1944", JELGAVA (Mitau in tedesco), abitanti 34.000 circa, 40 Km a Sud Ovest di Riga, Lettonia,. Equipaggio del Ten. Salvi il cui aereo 8Q+FK rimase distrutto in seguito ad un grave incidente in atterraggio a Kaunas cui rimanemmo miracolosamente illesi.

In missione su territorio ucraino, si sorvolava a bassa quota una boscaglia quando dalla stessa ci spararono addosso con visibili traccianti per cui il comandante vira per rispondere al fuoco con una sventagliata della mitraglia di coda da parte del nostro armiere e poi via.

Si sorvola una immensa radura, il Comandante intravede una grossa mandria di un centinaio di capi, una gran picchiata sulla mandria in fuga e poi via divertiti, senza alcuna sparatoria. Oggi mi chiedo, i russi, gli inglesi, o gli americani si sarebbero divertiti così o avrebbero fatto una carneficina di quella mandria e relativi conducenti?

Mi viene in mente un anno dopo a PAI del Garda, marzo 1945, sulla strada che costeggia il lago verso Garda, un rombo di motori di aereo in picchiata mi fa sveltamente tuffare nel canale allato, una sventagliata di mitraglia, mi alzo un carro trainato da un ronzino in una pozza di sangue, il conducente, un anziano contadino che trasportava un armadio piangere sul proprio cavallo massacrato. Si era appena consumata la prodezza di un Thunderbold americano, "liberatore". Altri obiettivi strategici importanti per gli aerei americani erano le barche da pesca sul lago, i motoscafi e qualsiasi cosa ardiva muoversi al di fuori del lago.

"OTTOBRE 1944" BAUTZEN (Slesia), abitanti 40.000 circa nel distretto di DRESDA sulle rive della Sprea. In libera uscita, girovagando per la città con Alessi, dopo aver percorso a piedi circa quattro chilometri di strada intercorrente tra l'aeroporto e la città. Si era giunti all'imbrunire, avevamo appena imboccato una strada che portava ad un noto Gastaus, quando notiamo avanti allo stesso un assembramento confuso di militari italiani e tedeschi, corri faccio ad Alessi, sta succedendo qualcosa. Arriviamo correndo con l'intento di dare una mano ai nostri

commilitoni. Nulla di quanto pensato, i tedeschi, sei o sette delle SS malmenano una ragazza appena uscita dal locale, forse per punirla per aver preferito accompagnarsi a qualche italiano. Un attimo di riflessione, vedo una ragazza maltratta con schiaffi e spintoni da un militare all'altro, mi slancio con pugni all'impazzata spiccando salti per raggiungere il volto dei militari SS più alti di me., mi fermo solo quando vedo la ragazza approfittare del trambusto per darsela a gambe. Io mi fermo per raccogliere la mia bustina caduta, nel rialzarmi mi trovo davanti un sottufficiale delle SS che mi tende la mano: Gut Gut kamerd, fa seguire una manata sul dorso.

GRAZ (Austria), Ottobre 1944. Ci arrivano provenienti da Bautzen, Il Squadriglia del TERRACCIANO col programma di lasciare i nostri gloriosi S.M.81 ormai logori e destinati alla demolizione e ritirare Ju.52 o addirittura Ju.81 (cacciabombardieri) come forse la fantasia di qualcuno aveva ipotizzato. Attendemmo una ventina di giorni me non se ne fece niente, tornammo per ferrovia a Bautzen. Problemi di scarsità di carburante: L'Alto Comando germanico iniziava a privilegiare solamente caccia e cacciabombardieri.

Durante la permanenza a Graz, una sera in libera uscita con alcuni commilitoni entrammo in un ristorante per consumare una cena. Al nostro tavolo fummo serviti da un cameriere italiano originario di Desenzano sul Garda, disse di trovarsi a Graz da qualche anno. Intenti a consumare la cena con una certa dose di allegria, avevo notato ad un tavolo adiacente un distinto, anziano signore in abito scuro, capelli bianchi che ci osservava da un pezzo. Eravamo alla fine della cena, viene il cameriere con un vassoio di birra offerta disse dal signore accanto, ex generale dell'esercito austroungarico della guerra 1915 - 18 e che offriva al valore del soldato italiano. PROSIT!.....

"IMARA" JELGAVA (Lettonia), primavera 1944, ci arrivammo provenienti dalla base di Sjauljai (Lituania). L'aeroporto di Jelgava era ritenuto strategicamente più avanzato in funzione delle missioni cui era preposto il nostro Gruppo aerotrasportati. La nuova base era più attrezzata e i lettoni si mostrarono accoglienti quanto gli stessi lituani prima.

Imara la incontrai una domenica ai giardini pubblici, durante una ballata da parte dei militari lettoni. Una caratteristica esibizione cui ne fui particolarmente attratto anche dal fatto di avere notato una ragazza con scarponi e calzettoni che mi guardava e sorrideva invitante. Mi ci accompagnai fino a sera finchè non la condussi a casa. Abitava nel centro storico di Jelgava, ci salutammo con la

promessa che ci saremmo rivisti il giorno dopo. Dinanzi ho detto “sera” riferendomi all’orario perché sera veramente non era, causa l’aurora boreale.

Con Imara ci vedemmo tutti i giorni che il servizio me lo permetteva, frequentavo casa sua, la prima volta il padre mi accolse con un cesto di fragole e una bottiglia di shnapps (specie di grappa) che mi procurò un brutto scherzo: eravamo seduti tutti e tre intorno al tavolo, mentre discorreva in tedesco dell’attualità, io mi accorsi che malgrado la perfetta lucidità, le mie gambe non si reggevano se tentavo di mettermi in piedi. Ebbi l’impressione che il papà di Imara se n’era accorto perché sorrideva e alla fine mi ritrovai a letto.

Mi svegliai e incominciai a pensare come mai mi trovassi lì. Il letto era posto in una arcata come si usa al centro storico del mio paese. Incominciai a ricordare finché non venne Imara a farmi tornare alla realtà. Appresi di aver dormito per ben 24 ore. Mi affrettai a vestirmi ed a rientrare in caserma. Non era successo niente ma gli amici incominciavano a pensare che fine avessi potuto fare.

Con Imara ci continuammo a vedere, era una cara bambina e oggi, a distanza di tanti anni trascorsi, mi pregio di averla rispettata. Chissà che ne è stato con l’arrivo dei russi, la penso sempre, spero che sia sopravvissuta e che si ricordi di me.

A Jelgava alloggiavamo in una ex scuola nei pressi dei giardini pubblici, c’era un automezzo che faceva la spola con l’aeroporto portando e riportando il personale reperibile o di missione. Un pomeriggio, era il 26 luglio 1944 e, libero da impegni ero uscito con Imara eravamo andati al cinema ove veniva proiettato un film francese, il doppiaggio era in tedesco. All’uscita trovammo una pattuglia del nostro Gruppo incaricata di avvisare tutto il personale di rientrare immediatamente per raggiungere l’aeroporto. Ci fu anticipato il motivo: una puntata di carri armati a 7 chilometri da Jelgava con l’ordine di sgombrare l’aeroporto.

Rientrati in caserma, Imara era oltremodo preoccupata e commossa, gli occhi le luccicavano. Avanti alla caserma sostavano commilitoni con i bagagli in attesa dell’automezzo che aveva già portato i primi. Entrai per preparare a mia volta la roba con Imara che mi seguiva e mi aiutava a preparare lo zaino e il resto. Uscimmo sulla strada e colà appresi che il Comando tedesco dell’aeroporto aveva dato disposizione al nostro Comando di sgombrare il più presto possibile. L’avanzata dei carri armati russi era stata ritardata dall’intervento dei Focke Wul 190 presenti in aeroporto. Tra i civili si era sparsa la notizia e, preoccupati, alcuni cercavano ragguagli da noi.

Arrivò l’automezzo a prendere noi ultimi rimasti, Imara piangeva, cercavo di rincuorarla dicendole che non l’avrei dimenticata e che un giorno ci saremmo

ritrovati. Sono trascorsi oltre 50 anni, non l'ho più rivista e non l'ho mai dimenticata.

E mentre scrivo piango anch'io.

Giunti in aeroporti ci avviammo agli aerei decentrati nel campo. Incominciammo a provvedere al rifornimento, qualche S.M. 81 era privo o a corto di carburante, incominciammo a travasare da un aereo rifornito all'altro. L'obiettivo era di far decollare tutti gli aerei, caricare a bordo tutto il personale possibile per poi far rifornimento a Riga. Durante la notte procedemmo a queste operazioni illuminati costantemente dai bengala lanciati dagli Strumovik sovietici che ogni tanto, qua e la sganciavano qualche bomba. Comunque alle quattro del mattino il mio aereo si stacco dalla pista con gran sollievo. Facemmo come da programma rifornimento a Riga. Qui apprendemmo che l'aeroporto era stato occupato dai russi. Facemmo rotta per Elbing ove scaricammo del materiale. Di qui raggiungemmo Bautzen (Slesia) ove affluivano gli aerei del Gruppo. Con gran soddisfazione apprendemmo che Jelgava era stata rioccupata dai tedeschi con partecipazione di avieri del nostro Gruppo. Ma Jelgava venne definitivamente abbandonata il 31 luglio con perdite anche di nostri avieri dei quali ecco alcuni nominativi da me conosciuti:

Av. Sc.	CAGNOLINI Albino	Caduto	il 27/07/1944	a	Jelgava (Lettonia)
Serg.	CALOSI Dante	Caduto	il 27/07/1944	a	Jelgava (Lettonia)
Av. Sc.	CASCONE Giuseppe	Caduto	il 27/07/1944	a	Jelgava (Lettonia)
Serg.	CATALDO Carmine	Caduto	il 27/07/1944	a	Jelgava (Lettonia)
Av. Sc.	DE BANDI Aldo	Caduto	il 27/07/1944	a	Jelgava (Lettonia)
Av. Sc.	DI LEO Giovanni	Caduto	il 27/07/1944	a	Jelgava (Lettonia)
Av. Aut.	BOVI Napoleone	Caduto	il 27/07/1944	a	Jelgava (Lettonia)

Da quanto appreso i caduti a Jelgava furono una quindicina. Ad Essi va il pensiero e le mie preghiere. Morirono per l'ONORE dell'ITALIA.

Qualcuno, qualche tempo prima, aveva intercettato un radio russa che in perfetto italiano diramava il seguente messaggio: "Sappiamo che a Jelgava risiede una

formazione dell'Aeronautica fascista. Per loro, se ci capiteranno tra le mani ci sarà da ultimare il canale Stalin".

Ritornati a Bergamo da Bautzen, si ipotizzò la trasformazione del Gruppo in battaglione azzurro antiparacadutisti. Iniziammo intanto i preliminari per tale trasformazione. Chilometri di marce nei dintorni della città. Non avevamo più la bustina, ma un berretto con visiera, il tutto non era di mio gradimento.

La passione per il volo me la trascinavo da quando, 16/08/1940 a Sezze Littoria avevo conseguito il brevetto "C" di pilota di aliante. Un anno prima, a Montecorvino Rovella (SA) avevo ottenuto il Brevetto "B" di volo a vela.

Avevo inoltrato domanda per essere ammesso al corso di pilota militare, mi fu risposto di attendere il prossimo bando di concorso (6 mesi) e che in alternativa potevo accettare l'ammissione al 3° Corso Normale Marconisti. Accettai perché non potevo aspettare.

Con l'adesione alla R.S.I. mi sono risentito uomo. Quella scelta di campo mi fece sentire immediatamente in sintonia con la Patria, con gli italiani, con me stesso. Comunque andassero le cose sentivo di aver contribuito a lavare il sudicio retaggio badogliano. Il Signore mi ha concesso la gioia di constatare, attraverso gli anni scorsi, da che parte stava l'Italia. La storia ci sta dando ragione. Nessun camerata è morto invano.

Trasferito a Milano presso lo Stato Maggiore dell'Aeronautica Repubblicana in piazza Italo Balbo, unitamente al 1° Av. Carmine Pedalino e al 1° Av. Marconista Elio Biasanti tutti provenienti dal Terracciano.

Una sera noi tre, in libera uscita, Biasanti incontra casualmente un ufficiale compaesano di Trieste. Ci rechiamo in un vicino Bar e occupiamo un tavolo per consumare qualcosa. L'ufficiale rivela di far parte dei Servizi Speciale della R.S.I. L'organizzazione necessita di radiotelegrafisti da inviare nei territori occupati dagli angloamericani, e ci offre la possibilità di entrare a farne parte, noi accettiamo con entusiasmo. In seguito non se ne fece niente perché lo Stato Maggiore cui eravamo in forza non concesse il nulla osta.

PAI DEL GARDA (residenza estiva dello Stato Maggiore Aeronautica), ci arrivammo a gennaio del 1945 per installare colà un Centro Radio ed una Centrale Telefonica. Eravamo partiti da Milano con un carro radio mentre infuriava una tempesta di neve che ci accompagnò fino a Brescia. Facemmo sosta davanti la stazione ferroviaria della città. Chiesi di poter trovare un tabaccaio aperto, improbabile data l'ora. Mi allontanai lungo un corso alla ricerca del tabaccaio che non trovai, i negozi erano per la maggior parte chiusi. Lungo la strada vi erano cumuli di neve raccolta per ripulire il fondo stradale. Improvvisamente divento bersaglio di una sparatoria proveniente da una finestra di fronte, mi butto a terra e poi,

rialzandomi di scatto corro in direzione e al disotto della finestra attraversando velocemente la strada. Poi mi allontano rasentando i muri. Avevo partecipato senza volerlo alla prima "valorosa" azione partigiana dal mio ritorno in Patria. Era facile colpire l'avversario identificabile dall'uniforme che indossava sparando dal proprio nascondiglio.

Ai primi di marzo vengo trasferito nuovamente a Milano alla caserma Aeronautica "SOZZANA" (Centro Affluenza Piloti e Specialisti). Avevo salutato i commilitoni e avevo ottenuto una licenza di cinque giorni che sfruttai per recarmi a Bergamo. Colà mi recai a casa di un compaesano e amico sposatosi con una ragazza del posto. Mi trovai al battesimo della sua prima figliuola.

Nino era geometra e aveva trovato lavoro in Valtellina a realizzare fortificazioni. Eravamo amici di vecchia data ed ex colleghi di volo a vela, Brevetto "B" attraverso la G.I.L. (Gioventù Italiana del Littorio).

Fui ospite di casa sua finché non arrivò il momento di partire per raggiungere Milano. Nino mi consigliava di restare: "E' questione di giorni, resti, oppure vieni con me in montagna tra i lavoratori del cantiere. E' la fine, eviterai così di trovarti nei guai". Hai ragione replicai, ma vedi, non me la sento di fare il disertore dell'ultimo momento, seguirò il mio destino, che Iddio me la mandi buona.

Salutai tutti, la signora Licia, il mio caro amico attualmente defunto, i suoi bravi suoceri, e partii verso il mio incerto destino.

Milano viveva un periodo di trepida attesa di qualcosa che si sentiva nell'aria. Non era ostilità verso noi altri militari. Mi sentivo guardato dalla gente con una specie di commiserazione e ammirazione insieme. Era gentile come sempre la gente di Milano, non lesinava cordialità e il sorriso ma mostrava di capire ciò che sarebbe accaduto dopo.

Un pomeriggio mi trovai a comandare una pattuglia. Fermavo qualche giovane e in modo gentile chiedevo loro i documenti, pura formalità perché subito dopo il congedo con un sorriso chiedevo scusa per il disturbo. Nessuna ostilità, Milano mostrava di continuare ad amare i militari.

Era il 24 aprile, eravamo asserragliati in caserma in attesa degli eventi che si intravedevano foschi e bui. Avevamo di fronte la Breda, la Marelli e la manifattura dei tabacchi. Avevamo alle spalle della Marelli una nostra postazione antiaerea. Gli uomini della postazione antiaerea, avevano comunicato al Comando che c'era stato un tentativo, sventato, di assalto da parte di elementi partigiani che avevano occupato le fabbriche Breda e Marelli. Il Comando inviò un pullman armato per smantellare tale postazione e ritirare il personale. Nel passare davanti alla Breda e alla Marelli avevano fatto fuoco verso le finestre delle fabbriche i cui occupanti si

erano subito eclissati. Il pullman riportò indisturbato a casa il personale della postazione antiaerea.

Il giorno dopo ci fu un cannoneggiamento sulle fabbriche Breda e Marelli, da noi osservato e pare che venisse effettuato dall'artiglieria di reparto francese di Petain. Ci fu un tentativo di sparatoria sulle strutture della nostra caserma da una terrazza circostante che provocò una nostra pronta risposta. Ci eravamo addestrati a resistere ad oltranza con trinceramenti e scavi a trincea sul piazzale all'interno della caserma.

La sera del 24 aprile mi ero recato allo spaccio e, dopo aver toccato qualche cioccolata consumai una intera bottiglia di Cherry Brandy che mi fece dormire profondamente tutta la notte. Attualmente, ogni anno, la sera del 24 aprile uso consumare al Bar, un bel bicchiere di Cherry Brandy alla faccia dei vigliacchi e rinnegati.

Si arriva la mattina del 26 aprile. Si sparge la voce che al cancello delle Caserma si era presentata una Commissione del comitato di liberazione condotta da un sacerdote, chiedendo di parlare con il Comandante. Furono ricevuti dallo stesso, e, dopo aver raggiunto l'accordo il Comandante comanda l'adunata, il Comandante ci informa che il C.N.L. offriva dopo la resa, la possibilità di farci raggiungere indisturbati le nostre case con un salvacondotto che ci sarebbe stato consegnato all'uscita. Ci augurò ogni bene salutandoci alla voce la nostra ITALIA.

Ci sbarazzammo delle armi spaccandole e otturando tutti i servizi igienici con otturatori e le munizioni. Ci avviammo verso l'uscita. Il Ten. Pilota Milani si era tolto la vita con la propria pistola non sopportando l'umiliazione di vedersi disarmare da un ragazzo partigiano che gli imponeva di consegnare la pistola dimenticata nella fondina al fianco.

Alla porta ci ripulirono di soldi, di oggetti di qualche valore e ci fecero uscire come un branco di animali. Ci sparpagiammo velocemente anche perché qualche prode per fare qualcosa iniziava a sparare. Io corsi finché non trovai un portone di condominio aperto. Raggiunsi uno degli ultimi piani finché si aprì una porta i cui occupanti mi offrirono rifugio. Benedetta quella famiglia che non dimenticherò mai che mi permise di cambiarmi con abiti civili di buona fattura. Fui loro ospite per due giorni finché non decisi di partire per raggiungere Bergamo. Sono tornato a Milano il 1948, 1950, il 1952 col proposito di rintracciare quella famiglia di autentici italiani, senza riuscirci. Non sono riuscito a capire quale era il portone giusto.

Raggiunsi Bergamo a piedi dopo aver passato la notte in un pagliaio. Mi rifugiai a casa del mio amico Nino Zigrino al quale non finirò mai di tessere gli elogi a lui e a tutta la famiglia che mi ospitarono con calore e affetto.

Ai primi di giugno partii da Bergamo per tornare a casa dai miei. Credo che ci impiegai una ventina di giorni cinque giorni trascorsi nel campo di prigionia americano di PALOMBINA di Ancona.

E' necessario che dica qualcosa su questo posto tenuto dagli americani: era una specie di villa - cestello sulla riva del mare, Ancona si intravedeva a distanza. L'alimentazione consisteva in una scodella di brodaglia al giorno ove i grani di pastina si potevano contare e basta, niente pane o altro. Ci veniva consentito di passare ore sulla riva del mare occupati a catturare qualche granchio o altro, prodotti che ogni giorno scarseggiavano sempre di più. Dopo qualche giorno di tale dieta io non sentivo più la fame. Per un paio di volte una signora, credo americana, venne a tenerci un sermone del quel non riuscivo a capire il significato ne lo scopo. Riuscii a scappare in modo rocambolesco e fortunoso e proseguii il mio viaggio finchè non raggiunsi casa.

Mia madre poverina non mi vedeva da un paio d'anni. L'unica mia notizia gli era giunta tramite un mio messaggio Vaticano da Bergamo a fine 1943. Da allora, ne è passato di tempo, che dire? "Lotta per la sopravvivenza e qualche pratico intoppo da parte di qualche ex amico e compaesano, verso i quali non ho, sinceramente, mai portato rancore. Il nuovo corso della politica riservava anche questo. Qualcuno non c'è più e io da tempo ho perdonato loro e continuo ad amare, memore del tempo passato trascorso insieme".

Il dopoguerra, per sopravvivere mi ha portato anche in Argentina ove ho lasciato, penso, un buon ricordo e tanta nostalgia.

Sono giunto alla veneranda età di quasi ottanta anni e continuo a pregare Iddio che salvi la mia amata ITALIA dalla corruzione, dalla viltà, dalla menzogna. Che possano tornare quei valori morali che fanno una vera Nazione: "DIO, PATRIA, FAMIGLIA".

## IL GIURAMENTO

"GIURO DI SERVIRE E DIFENDERE LA REPUBBLICA SOCIALE ITALIANA NELLE SUE ISTITUZIONI E NELLE SUE LEGGI, NEL SUO ONORE E NEL SUO TERRITORIO, IN PACE E IN GUERRA, FINO AL SACRIFICIO SUPREMO, LO GIURO DINANZI A DIO E AI CADUTI PER L'UNITA', L'INDIPENDENZA E L'AVVENIRE DELLA PATRIA"