

N. 98-99
Luglio - Novembre 2022

RISM

RIVISTA ITALIANA DI SANITÀ MILITARE



STORIA, CULTURA E SCIENZA



RISM

Rivista Italiana di Sanità Militare
Periodico di Storia, Cultura e Scienza

Direttore

Fabio Fabbricatore
 direttore_rism@yahoo.it

Grafica e impaginazione

Clara Mosso

Direzione e Redazione

Via Guglielmo Ciardi 16
 31100 Treviso
 Tel. 3338913212
 rivista_rism@yahoo.it

Garanzia di riservatezza

I dati personali forniti per l'indirizzario vengono utilizzati esclusivamente per l'invio della pubblicazione e non vengono ceduti a terzi per nessun motivo.

(D. Lgs. 196/2003 - Codice in materia di protezione dei dati personali).



GDPR - RISM E I DATI DEI PROPRI LETTORI

RISM ha aggiornato i propri protocolli di gestione della privacy in occasione dell'entrata in vigore del Regolamento generale sulla protezione dei dati (GDPR) nell'Unione Europea. I dati dei nostri Lettori trattati da RISM consistono nel nominativo e nell'indirizzo email, raccolti a seguito di richieste specifiche o segnalazioni di terzi. Essi vengono custoditi in archivio specificamente dedicato e protetto da password.

Le attuali impostazioni o il modo in cui i dati verranno trattati non subiranno modifiche.

I nostri Lettori non dovranno effettuare alcuna operazione: qualora invece non intendano ricevere ulteriormente la rivista, dovranno inviare una email a rivista.rism@yahoo.com e il loro nominativo verrà cancellato dalla mailing list.

Nuove regole di collaborazione a RISM

La collaborazione alla Rivista Italiana di Sanità Militare è libera, volontaria e gratuita. Le opinioni espresse dagli Autori, così come eventuali errori di impaginazione, non impegnano in alcun modo la responsabilità del periodico né dei componenti della Redazione.

Gli elaborati dovranno pervenire entro il 15 di ogni mese dispari (gennaio, marzo, maggio, luglio, settembre, novembre) su supporto elettronico (come allegato email) con immagini ed eventuali tabelle e figure, all'indirizzo rivista_rism@yahoo.it.

La pubblicazione degli stessi, successiva alla valutazione da parte del Comitato di Redazione, avverrà sul primo numero disponibile, salve eventuali scadenze dovute a ragioni di cronaca. L'accettazione è condizionata al parere della redazione, che non è tenuta a motivare la mancata pubblicazione.

La Rivista accetta per la pubblicazione lavori scientifici, comunicazioni scientifiche, ricerche storiche, articoli di cronaca, editoriali (solo su invito), recensioni (a seguito di consegna di una copia del volume da recensire in segreteria) ed ogni altro contributo storico, tecnico o scientifico rilevante e comunque caratterizzato da originalità.

Gli Autori sono responsabili del contenuto del testo e della sua originalità, così come del possesso dei diritti di pubblicazione relativi alle eventuali immagini, illustrazioni o tabelle a corredo del testo.

Una volta accettati i lavori divengono di proprietà della Rivista e non possono essere nuovamente pubblicati in tutto o in parte senza il consenso esplicito della Rivista stessa, e comunque citando espressamente il numero della RISM come fonte. I lavori, le foto ed i supporti informatici rimarranno custoditi agli atti della Redazione e non saranno restituiti anche se non pubblicati.

I testi andranno salvati in formato .doc (Microsoft Word) e, salvo specifici accordi con la Redazione, non dovranno superare le 5000 battute.

Le immagini dovranno essere consegnate nei formati JPG o TIFF con la risoluzione minima di 300 dpi, numerate progressivamente e corredate dalle opportune didascalie.

La pagina iniziale del testo deve contenere il Titolo del lavoro in italiano, il nome e cognome di ogni Autore e una fotografia in formato tessera di ognuno degli Autori.

Citazioni: i riferimenti bibliografici dovranno essere segnalati nel testo, numerati progressivamente ed indicati tra parentesi.

Bibliografia: i riferimenti bibliografici dovranno essere limitati ad una selezione dei titoli principali.

Autorizzazioni e riconoscimenti: Le citazioni estese, i dati ed i materiali illustrativi ripresi da pubblicazioni precedenti debbono essere autorizzate dagli Autori e dalle case editrici, in conformità con le norme che regolano il copyright. Tali autorizzazioni vanno inviate in copia via email unitamente all'articolo all'attenzione della Redazione (rivista_rism@yahoo.com).

Uniformità: La redazione si riserva il diritto di apportare al testo minime modifiche di forma e di stile per uniformità redazionale.

Presentazione dell'autore: è richiesto l'invio di un breve curriculum vitae ed i punti di contatto dell'Autore (indirizzo, tel., fax, e-mail), separato dal testo dell'articolo.

TUTTO NELLA NORMA?



Irpin (Kiev), maggio 2022

L'estate –che certamente ricorderemo come “lunga e calda”, quasi a voler ripetere l'altrettanto rovente stagione del 2003- si è ormai conclusa: la temperatura si è fatta via via più sopportabile e poi decisamente “freddina”, iniziano le prime piogge (che per fortuna hanno messo a tacere le infinite quanto sterili polemiche dei *mass media* sulla siccità, aprendo peraltro la strada alle solite litanie sul maltempo, peraltro giustificate da improvvise e devastanti alluvioni che si sarebbero potute evitare con una semplice manutenzione preventiva durante l'estate) e le scuole hanno riaperto i battenti.

Tutto nella norma, sembrerebbe...

Eppure sappiamo bene che non è così. La situazione della nostra Patria, dell'Europa e forse del mondo intero è quanto mai incerta e “fluida” nella sua complessità.

La guerra portata dall'Armata Rossa fin alle porte dell'Europa non accenna a diminuire d'intensità, nonostante i media abbiano relegato l'argomento nelle pagine più defilate delle loro testate, distogliendo la nostra attenzione con pericoli –veri o presunti- che nulla han-

no a che fare con la realtà quotidiana... Nel frattempo le urne hanno ridestato improvvisamente i maestri del pensiero unico dal loro torpore, portando una novità che tale non dovrebbe essere, se si interpreta il messaggio che viene dal voto come realmente è, cioè un chiaro indice di stanchezza di un popolo che vuole realmente cambiare la situazione e riprendersi in mano il proprio destino. Non sappiamo ciò che ci attende né, onestamente, intendiamo prendere posizione alcuna, soprattutto in una contingenza assolutamente difficoltosa anche soltanto da definire.

Miles però è perplesso: sta per concludersi il nono mese di una guerra tanto strana quanto inutile (ma c'è forse mai stata una guerra veramente “utile”?) ed è ancora calda la notizia di un missile – Russo? Ucraino? Intero? Schegge?- caduto in territorio polacco, che ha causato altri due morti, questi sì certamente inutili ed evitabili.

La Polonia, per bocca del suo Presidente, si è affrettata a classificare l'evento come un “incidente”, forse per scongiurare l'inevitabile *escalation* che coinvolgerebbe tutta la comunità europea –e



Missili in Polonia. Fatalità o calcolo?

dunque anche l'Italia- nel malaugurato caso di una aggressione deliberata ai propri confini.

Ed è una tragica coincidenza, almeno per Miles, che la Storia si ripeta proprio con la Polonia, prima Nazione coinvolta dalla catastrofe della Seconda Guerra mondiale e vittima sacrificale, ogni volta, delle mire espansionistiche del potente di turno.

Che senso ha tutto questo?

La domanda è la stessa che si fece Miles, anni fa, di fronte al mozzicone residuo del Muro del Ghetto di Varsavia, inquietante monito alla stupidità umana e alla opportunità di non ripetere gli stessi errori.

Non più di due metri di un muro che uomini costruirono per rinchiudere altri uomini, ed altri ancora distrussero, insieme a tutta la città, rea di essersi ribellata a un accordo luciferino che aveva unito le due dittature più crudeli della Storia a banchettare sulle spoglie della Polonia intera.

Ed è una domanda destinata a quanto pare a restare, almeno per adesso, senza risposta.

Non ci resta altro da fare che stare alla finestra, sperando che la diplomazia, arte sottile e cinica ma indispensabile,

riesca a far tacere le armi ed a chiarire una vicenda i cui contorni appaiono ancora troppo oscuri per essere compresi. In questo numero, arrivato decisamente "lungo" per una serie di problemi tecnici e... non solo, raccogliamo una serie importante di contributi, che ci preparano all'uscita, entro la fine del 2022, del "fatidico" numero 100: un interessante saggio di Gianluca Dalboni, nostro giovane e brillante collaboratore, sulle Infermiere della C.R.I. durante il Fascismo, un profilo del contributo della Sanità Militare all'Unità d'Italia opera di Guglielmo Evangelista, la storia del notissimo accendino "Zippo" opera di Clara Mossi, una panoramica sui trasporti -con una particolare attenzione a un treno decisamente "speciale"- e una serie di altri interessanti articoli che rendono questo numero particolarmente ricco e curioso.

In attesa del nostro prossimo appuntamento, buona lettura a tutti!



Miles

LE INFERMIERE CRI DURANTE IL FASCISMO



di Gianluca
Dalboni

Descrizione della uniforme

L'attuale struttura dei volontari della Croce Rossa Italiana è articolata su tre componenti: Volontari e Volontarie, Infermiere Volontarie e Corpo Militare Volontario. Non è, però, sempre stato così.

Il periodo che va dal 1922 al 1945 comportò un cambiamento anche all'interno della C.R.I., sia dal punto di vista gestionale come da quello organizzativo. Questo anche in funzione dei compiti che l'Associazione assolse prima e durante il conflitto.

Per ciò che concerne la gestione ammi-

nistrativa (e burocratica) non è difficile comprendere le ragioni che portarono ad una modifica dei semplici modelli di carta intestata dove, assieme ai connotati, si richiedeva anche la "buona condotta morale e politica" e la "razza". La necessità di affermazione dell'ideologia del regime si insinuò nella C.R.I. come in qualsiasi altra istituzione italiana, dove il fascismo dovette far sentire la propria presenza, come aveva fatto in altri ambienti.

È certamente, però, dissonante vedere come il fascismo fosse presente nella

Croce Rossa, visto l'alto principio di umanità che costituisce la nascita dell'idea di questa Istituzione. È quindi tanto più doloroso leggere della necessità di allegare la tessera del P.N.F. alla domanda di arruolamento, di un aspirante, nel Corpo Militare Volontario della C.R.I.

Non si può, però, non ricordare che, nonostante una facciata "fascistizzata", l'Associazione adempì ai propri principi umanitari in spregio al rischio di vedere i propri Soci arrestati. Ne sono un esempio le numerose lettere scambiate tra il Comitato di Padova e le istituzioni cittadine o le certificazioni di servizio redatte nel Dopoguerra, tutte conservate presso l'archivio storico del Comitato C.R.I. di Padova, dove è possibile leggere che *"Noi che fummo tante volte aiutati, in segreto, in questi ultimi tristi due anni; che con questi aiuti potemmo soccorrere con così grande larghezza i deportati transitanti dalla stazione e spedire un numero ingentissimo di pacchi in Germania..."* oppure missive, rivolte al Questore di Padova, nelle quali si dichiarava che le Infermiere Volontarie erano state *"Denunciate alla Feldgendarmaria come persone che avevano fatto propaganda perché i soldati italiani passassero al nemico"* e, non ultimi, attestati di servizio che dichiarano *"Dedicò tutto il fervore ed entusiasmo di Sorella di Croce Rossa all'assistenza dei partigiani feriti per la liberazione della città"*. La lista potrebbe continuare, migliaia sono le voci (e le parole scritte) che possono combattere il topos di una Croce Rossa fascista, ma preme citare un ultimo caso: il Comitato C.R.I. di Padova fu in prima linea anche nell'assistenza agli ebrei trasportati verso i campi di sterminio, i cui treni facevano tappa a Padova.

S.lla Lucia De Marchi fu insignita della Medaglia d'Oro al Merito Civile perché *"Durante l'ultimo conflitto mondiale [...] si adoperò nel dare assistenza e soccorso a 1022 ebrei romani catturati dalle*

SS il 16 ottobre 1943 e deportati nei lager".

Testimonianze che non vi fu mai una Croce Rossa fascista, ma solo, come nel resto dell'Italia del Primo Dopoguerra, alcuni elementi simpatizzanti ed una facciata in linea con il Partito al potere.

Infermiere familiari "fasciste"

Note anche con il nome di Infermiere Familiari Volontarie del Littorio (o più semplicemente infermiere del Littorio) furono istituite, per volontà del Direttorio del Partito, prima del 1926 e successivamente riconosciute come infermiere ed ausiliarie delle professioni sanitarie con Regio Decreto del 31 maggio 1928 n. 1334. Un registro dei corsi evidenzia che il Comitato di Padova tenne corsi per familiari fasciste nel 1929 e nel biennio 1935-36. Il primo corso iniziò il 15 maggio 1929 ed i successivi non furono erogati solo nel capoluogo di provincia, ma anche a Cittadella, Este, Monselice, Montagnana e Piove di Sacco. Al termine del corso, riporta il registro, le allieve ricevevano un attestato, con indicato il voto finale e le osservazioni, e l'assegnazione del grado di "infermiera". Tra queste ultime si legge che alcune infermiere transitarono nei ruoli della Croce Rossa, in qualità di Infermiere Volontarie C.R.I., e continuarono a studiare per un altro anno, al fine di conseguire il diploma di Infermiera Volontaria. Già nel 1926, comunque, si tenne un corso per familiari fasciste, ma il patrocinio fu assunto dalla federazione dei fasci femminili per la provincia di Padova ed il direttore fu il dott. Giuseppe Casuccio. Pare, quindi, che in questa fase "embrionale" dell'istituzione dei corsi la C.R.I. avesse un ruolo più di coordinamento, piuttosto che di gestione. Non stupisce, in ogni caso, che i fasci femminili si rivolgesse agli Ispettorati II.VV., non solo perché le scuole per Infermiere Volontarie erano (e sono) un ingranaggio ben rodato che vanta sempre personale do-

cente-sanitario illustre, ma anche perché le circolari del Comitato Centrale della C.R.I. del 18 maggio e del 7 agosto 1927 stabilirono la fusione delle scuole dei fasci femminili con quelle della C.R.I. Le ragioni formali si leggono nella circolare del 18 maggio *"Perché la tutela sanitaria della Patria e della Stirpe abbia un unico indirizzo, attraverso le massime istituzioni assistenziali fasciste"*, ma le ragioni informali che spinsero l'On. Turati ad unificare i due centri di formazione è facile presumere che possano essere legate sia alla difficoltà dei fasci femminili di organizzare e reperire professionisti e strutture per l'erogazione dei corsi, quanto alla valutazione della spesa economica da sostenere per i corsi, mentre la C.R.I. aveva medici che prestavano gratuitamente la loro opera per formare le Infermiere Volontarie e svolgeva abitualmente i propri corsi presso i locali ospedalieri.

Alle partecipanti era richiesto di presentare la seguente documentazione: Tessera fascista, Prova d'essere socia della Croce Rossa (Bolletta di L. 10 -), Certificato di nascita in carta semplice da cui risulta che l'aspirante ha compiuto i 18 anni e non superato i 40, Certificato di sana e robusta costituzione fisica, Certificato degli studi compiuti e ricevuta della tassa di ammissione di L. 5 -. Il tutto era corredato dal modello prestampato di domanda, compilato dall'aspirante, che andava controfirmato dalla fiduciaria provinciale dei fasci femminili e dall'Ispettrice Provinciale II.VV. Per le future infermiere fasciste iniziava poi un percorso formativo teorico e pratico di 90 lezioni per una durata complessiva di circa 9 mesi, secondo quanto stabilito dal Direttorio Nazionale del Partito Fascista. La parte pratica era svolta, ove possibile, nei reparti ospedalieri ed il programma didattico comprendeva lo studio degli apparati respiratorio, circolatorio, digerente, emuntorio, del sistema nervoso, cenni sulle

malattie infettive, sull'assistenza all'ammalato, medicinali, elementi di chirurgia, igiene e puericultura e, infine, le malattie dei bambini. Non mancavano, ovviamente, lezioni di legislazione fascista come ad esempio *"L'infermiera nella famiglia, per la Patria, per la Società"*.

I corsi continuarono anche negli anni successivi, tranne per l'anno 1937, dove la documentazione suggerisce che il corso fu sì preparato (con relativa raccolta di documentazione per le partecipanti) ma non effettuato. Non è possibile stabilirne le ragioni, ma è facile presumere che probabilmente diverse partecipanti si ritirarono e non si raggiunse il numero minimo. Ciò traspare dai corsi per familiari fasciste è che furono organizzati di concerto ed in ausilio con le locali sezioni di fasci femminili. Numerose sono le missive scambiate tra il Comitato e le sezioni per trovare una sede idonea per i corsi e gli esami, stabilire le date delle prove e reperire i docenti-sanitari per le lezioni. È curioso un documento nel quale la segretaria del fascio femminile di Montagnana difendeva due allieve risultate "insufficienti" ed alle quali pervenne l'invito a ripetere il corso. La segretaria polemizzava con *"franchezza fascista"* la richiesta dell'Ispettrice II.VV. difendendo le sue assistite ed insistendo sull'eccellente spirito con il quale affrontarono il corso teorico e pratico. L'espressione *"Zia Pina mi aveva già parlato di quanto ora scrivo"* può farci capire quale legame unisse la segretaria dei fasci femminili e le allieve, spiegando le ragioni di questa lettera.

Un altro dato che non è possibile ignorare è la quantità di familiari fasciste che decisero di transitare nei ruoli effettivi della C.R.I., completando il corso per infermiere volontarie, segno che se per l'Associazione questi corsi rappresentarono un biglietto da visita per gli esterni ed un pubblico cui attingere nuove risorse, per le donne che comin-

ciavano questo percorso i corsi rappresentarono il mezzo per conoscere la realtà della Croce Rossa Italiana che, come parte del Movimento Internazionale di Croce Rossa e Mezzaluna Rossa è parte della più grande organizzazione umanitaria del mondo.

Visitatrici Fasciste

«D. Chi sono le Visitatrici fasciste?

R. Sono donne fasciste di particolare attitudine, che in ciascun settore, e nucleo del Fascio di combattimento a cui appartengono, visitano le famiglie bisognose a scopo di assistenza morale e materiale, con speciale cura per ciò che riguarda la maternità ed infanzia, riferendo periodicamente alla Segretaria del Fascio dalla quale dipendono.»

Le cosiddette "visitatrici fasciste" furono uno dei corpi ausiliari femminili del Ventennio. Inquadrate sotto l'Opera Nazionale Maternità ed Infanzia (ONMI) e coordinate dai fasci femminili erano dedite ad attività di tipo assistenziale presso le famiglie in condizioni di indigenza. Le donne, in particolare le giovani, che si affacciavano a questo tipo di volontariato "istituzionalizzato" erano di medio-alta estrazione sociale e trovavano ragione della loro opera nella crescente crisi economica del Paese dovuta alle sanzioni economiche inflitte all'Italia dalla Società delle Nazioni.

Le sanzioni, che punivano l'Italia fascista per l'invasione dell'Etiopia e la violazione dell'art. XVI dello Statuto della Società delle Nazioni, si sommarono alla crescente spesa pubblica per la militarizzazione ed ammodernamento dello Stato, che affrontava ancora le pesanti ricadute del conflitto precedente, nonché alla crisi economica mondiale del 1929. Le visitatrici si recavano dalle famiglie di bisognosi per prestare loro assistenza e raccogliere le istanze per i loro bisogni.

Non propriamente delle infermiere, seguivano un corso di circa 17 lezioni da

un'ora o due ciascuna (della durata di circa 3 mesi) su: leggi sanitarie, l'O.N.B., pronto soccorso pediatrico ed ostetrico, lezioni d'igiene e sulla tubercolosi. Sono qui citate poiché alcuni documenti riguardanti dei corsi per visitatrici sono custoditi presso l'archivio storico del Comitato di Padova. Poco ci è dato sapere su questi corsi per quanto concerne la C.R.I. di Padova, o sul perché i documenti siano quivi archiviati. Nella documentazione è presente una cartellina rosa con su scritto "Corso per Visitatrici Fasciste anno 1937" al cui interno sono presenti diversi fogli battuti a macchina o scritti a penna che rappresentano elenchi di aspiranti al corso ed il calendario delle lezioni e dei docenti.

L'ipotesi più accreditata è che queste pratiche confluirono nell'archivio contestualmente alla documentazione delle familiari fasciste non solo perché i corsi di quest'ultime passarono dall'essere amministrati dai fasci femminili al Comitato, ma anche perché il Comitato di Padova si può esser fatto carico d'istituire (o quantomeno coordinare) dei corsi per l'assistenza sociale, quali erano quelli delle visitatrici fasciste, data la natura stessa della C.R.I. e del Corpo delle Infermiere Volontarie, nonché la professionalità della Scuola per Infermiere dell'Ispettorato II.VV.

Fasciste Ospedaliere

Con lo scopo di organizzare dei *Corsi di cultura igienica e di educazione sanitaria per Donne Fasciste* venne a determinarsi la figura della "Fascista Ospedaliere", una donna con delle nozioni di base che potesse svolgere la mansione di ausiliaria in ospedale. La costituzione di questi *Corsi di cultura igienica* avvenne d'intesa tra la Croce Rossa Italiana ed il Ministero dell'Interno, ma l'organizzazione e la gestione dei corsi era affidata ai locali Ispettorati II.VV. della C.R.I.

I corsi per Fasciste Ospedaliere andarono

no a sostituire quelli per Infermiere Familiari Fasciste, precedentemente istituiti, e non furono permessi altri corsi di questo genere che avessero la finalità di assistenza agli infermi, anche se generica.

Le aspiranti che venivano ammesse, se in regola con l'approvazione della *Fiduciaria* e le condizioni di iscrizione, ricevevano un attestato di "Fasciste Ospedaliere" al termine del corso. I requisiti, come accadde per la totalità delle professioni pubbliche, prevedevano l'iscrizione ad un'organizzazione fascista, in questo caso ai Fasci Femminili od alla G.I.L.

Questo vincolo era affiancato dall'obbligatorietà di tesserarsi come socia della C.R.I., avere un'età compresa tra i 18 ed i 50 anni, possedere una buona condotta morale ed una sana costituzione fisica, nonché possedere la licenza elementare.

Il corso, teorico-pratico, aveva come obiettivo *"l'esercitazione delle allieve nella pratica dell'assistenza al letto dell'ammalato, negli ospedali e frequentare ambulatori e dispensari"* e si componeva di 44 lezioni, le cui materie andavano dall'avvelenamento alla fisiologia del corpo umano, dalla legislazione fascista alle malattie ed ai malori e così via.

La partecipazione alle lezioni era obbligatoria, così com'era obbligatoria la presentazione di una certificazione di appartenenza rilasciata dalla Comandante dei Fasci Femminili o dalla sezione della G.I.L.

Ciò che più attira la nostra attenzione è l'obbligatorietà del tesseramento come socia della C.R.I., per l'allieva, fatto che suggerisce in maniera inconfutabile che tale nucleo di "infermiere fasciste" appartenesse *de facto* alla C.R.I., nonostante i corsi fossero indetti e supervisionati dal P.N.F. coadiuvato dal Ministero dell'Interno. Questa tesi trova basi solide nel momento in cui apprendiamo dalle fonti che *"Su parere dell'Ispet-*

trice della C.R.I. le allieve promosse possono essere ammesse al I° anno di scuola Infermiere Volontarie qualora siano in possesso dei requisiti previsti dal regolamento" e che *"verranno computati in loro favore le presenze di tirocinio pratico effettuate durante la frequenza del corso"*. È chiaro che per la C.R.I. questi corsi furono un'ottima fonte per la ricerca di personale volontaristico, la cui presenza è spesso sofferta nelle associazioni di volontariato, ed in questa spiegazione si può leggere la "deroga" per la computazione del tirocinio alle aspiranti II.VV.

Infermiere Ausiliarie

La figura delle Infermiere Ausiliarie è attestata successivamente all'8 settembre 1943, facendone una delle peculiarità della R.S.I., che com'è noto fu caratterizzata dall'introduzione di numerosi reparti (X° MAS, Brigate Nere, GNR, ecc.) e *de facto* sostituendo le Fasciste Ospedaliere. La sostituzione delle Fasciste Ospedaliere si rese necessaria quando l'Italia fu divisa, tra la parte settentrionale che costituì la R.S.I. e la parte meridionale ove il Regno d'Italia si pose al fianco degli Alleati, così come ogni istituzione del Regno e, nondimeno, anche la C.R.I. si ritrovò ad essere spaccata in due. Fu costituito un nuovo Comitato Centrale, il Comitato Alta Italia, con sede ad Aprica e nuovi Ispettori Nazionali per i corpi ausiliari della C.R.I. Anche per questa nuova figura, la competenza all'istituzione di un corso preparatorio al conseguimento del titolo, della durata di un mese, fu affidata alla Croce Rossa.

Le cosiddette "sorelline" vestivano l'uniforme delle infermiere volontarie, di colore azzurro (mentre per le II.VV. C.R.I. il colore dell'uniforme era bianco) per i soli servizi ospedalieri (mentre la divisa del S.A.F., di foggia militare, veniva indossata per le altre attività), avevano l'equiparazione al grado militare di ser-

gente e portavano il distintivo del S.A.F. da cui dipendevano. Furono 22 i corsi provinciali per l'arruolamento delle 6000 volontarie, svoltisi presso il Lido di Venezia e Como.

Nonostante la dipendenza e i fregi del S.A.F., erano inquadrati nella Croce Rossa, da cui appare evidente che i vertici del Partito trassero ispirazione per creare un corpo con i caratteri delle infermiere volontarie della C.R.I., da impiegare in ausilio alle forze armate, ma di cieca fedeltà al regime.

Oltre alle sedi più importanti, precedentemente citate, corsi per ausiliarie si svolsero anche presso il Comitato di Padova. La minuta dell'allora presidente Francesco Selvatico Estense, datata marzo 1944, richiama l'attenzione sulla *"Lettera 4 del corrente mese n. 2099 del Comitato Centrale della C.R.I."* che ordinava al Comitato di indire *"Un corso accelerato per infermiere ausiliarie"*.

Ricalcando la formazione dei corsi per infermiere, del periodo precedente l'8 settembre, anche in questo caso la formazione consisteva in lezioni teoriche e pratiche svolte presso ospedali civili e militari. La docenza, però, sarebbe stata svolta da ufficiali medici della C.R.I. e da medici della Guardia Nazionale Repubblicana, segnale, forse, che nell'ultimo anno di guerra la R.S.I. voleva acquisire un maggiore controllo su questi corsi, di certo molto più indottrinanti dei precedenti.

Conclusioni

Non è possibile negare, né si aveva l'intenzione di farlo, una "commistione" tra il regime del Duce e la Croce Rossa Italiana, a cavallo tra i primi anni '20 ed il '45. Ma è bene sottolineare che per "commistione" non si intende un assenso generalizzato al fascismo, alle sue idee ed alle sue prerogative, quanto piuttosto la permeabilizzazione della C.R.I., come di ogni altra istituzione italiana, da parte del Partito. Va, inoltre, aggiunto che non fu la Croce Rossa

a rivolgersi al P.N.F. per richiedere l'istituzione di nuovi corsi o nuove figure sanitarie od assistenziali, né si può affermare che l'Associazione pretese la direzione di tali corsi. Semmai, fu il fascismo, prima e dopo l'8 settembre, a rivolgersi ad una realtà che sapeva essere solida, ben vista e soprattutto ben organizzata per chiederLe di fare ciò che meglio sa fare: alleviare le sofferenze. Fu quindi il riconoscimento della C.R.I. come istituzione meritevole che spinse il fascismo a chiederne la professionalità, l'istruzione, i docenti, ecc.

Ma se da un lato la Croce Rossa Italiana, quale istituzione, assecondò il regime nelle sue richieste di coordinamento, istituzione e promozione di corsi per "infermiere fasciste", richieste che certamente non erano negabili, presentate come direttive dei vertici del P.N.F. o Regi Decreti, dall'altro lato la C.R.I., quale insieme di volontarie e volontari, non si sottrasse al principio di Neutralità (come testimonia S.lla De Marchi), ma prima, durante e dopo la guerra continuò ad essere in prima linea su tutti i fronti per "alleviare le sofferenze" di ambo le parti.

LA SANITA' MILITARE E L'UNITA' D'ITALIA



Medico reggimentale piemontese nel 1817



Luigi Verde, futuro Capo del Corpo Sanitario della Regia Marina, caduto a Lissa nel 1866



di Guglielmo Evangelista

Fra i tanti e disparati problemi che nel 1861 dovette affrontare il neonato Regno d'Italia vi fu anche quello della Sanità Militare il cui organico richiedeva di essere enormemente ampliato come, d'altra parte, lo richiedeva tutta la struttura dell'ex esercito piemontese. A questo si aggiungeva la necessità di istituire ulteriori servizi sanitari per la Guardia Nazionale, struttura che si rivelò elefantiaca, costosa e inefficiente ma vorace divoratrice di risorse. Diamo un'occhiata su come era organizzata la sanità militare nei vari stati preunitari.

REGNO DI SARDEGNA

I medici militari erano disciplinati dal Regolamento del 10 ottobre 1855. Esisteva al vertice un Consiglio Superiore di Sanità sopraordinato a un ruolo di medici, unico tanto per l'Esercito che per la Marina, che comprendeva:

- 1 Medico Capo
- 13 Medici Divisionali
- 65 Medici di Reggimento (Di cui 9 assegnati alla Marina)
- 104 Medici di Battaglione (Di cui 11

assegnati alla Marina)

Soltanto il 21 aprile 1862 il ramo navale avrebbe acquisito completa indipendenza assumendo proprie denominazioni di grado (Ispettore, Medico di Vascello, Medico di fregata e Medico di corvetta).

Il Medico Capo dell'armata era Antonio Comisetti, che diresse i servizi sanitari in occasione della spedizione in Crimea e che durante la guerra del 1859 fu presente e attivissimo a Palestro e a San Martino, fatti per i quali fu decorato con la Croce di ufficiale dell'Ordine Militare di Savoia.

Tutti i medici dovevano essere laureati tanto in medicina quanto in chirurgia (che allora erano facoltà universitarie separate anche se interdipendenti) ed erano considerati impiegati civili anche se portavano l'uniforme ed erano soggetti a tutte le norme di disciplina militare.

Le fonti dell'epoca criticano pesantemente la Sanità militare mettendo in evidenza come nell'ambito dell'esercito sabauda fosse un servizio piuttosto negletto: ai medici era imposta una pesantissima ferma di trent'anni prima di



L'ospedale navale di Porto Venere, costruito a metà '800. Oggi è stato trasformato in albergo di lusso

poter avere diritto alla pensione e senza che fossero loro offerti particolari incentivi di carriera e stipendio.

Il Presidente del Consiglio di Sanità, il grado più alto che si poteva raggiungere, era considerato un tenente colonnello; solo più tardi, e solo lui, fu parificato a un colonnello senza tenere conto che aveva la responsabilità della salute di decine di migliaia di uomini,

mentre dal suo parigrado di fanteria ne dipendevano poche centinaia.

L'uniforme dei medici in servizio in marina era uguale a quella dell'esercito, ma il colore dell'abito era turchino scuro anziché turchino chiaro e i bottoni portavano il fregio di un'ancora anziché essere piatti.

Sia nell'armata di terra che in quella di mare le mostreggiature erano scarlatte, colore che poi è rimasto distintivo della Sanità Militare.

I gradi ricoperti si differenziavano per il tipo di ricami più o meno elaborati.

REGNO DI NAPOLI

Fra gli *ufficiali di salute* dell'esercito napoletano era stata mantenuta la distinzione fra medici e chirurghi.

La gerarchia comprendeva un Medico Capo, Primi e Secondi Medici, Primi, Secondi e Terzi chirurghi.

Era anche prassi comune servirsi di



Personale sanitario dell'esercito borbonico



L' ospedale militare di Napoli costruito in epoca murattiana. Oggi è abbandonato e in degrado

medici e chirurghi "consulenti" che restavano estranei all'organico.

A Napoli la carriera era ancora più modesta che in Piemonte e i gradi, quanto ad equiparazione, non andavano oltre quello di capitano, con la sola eccezione dei "medici consulenti" che, qualora fossero professori universitari, secondo l'Ordinanza del 1856, erano equiparati a maggiori.

La Marina aveva un organico distinto da quello dell'esercito che nel 1853 comprendeva:

- 3 medici di 1^a classe
- 2 medici di 2^a classe
- 10 chirurghi di 1^a classe
- 15 chirurghi di 2^a classe
- 31 chirurghi di 3^a classe
- 5 "candidati cerusici"

Fra tutti costoro solo cinque erano imbarcati.

STATO PONTIFICIO

Anche nello Stato Pontificio esisteva la

divisione fra medici e chirurghi benché sembra che, almeno nei gradi più bassi, non vi fosse differenza di impiego e di trattamento.

Nel 1867 era Direttore della Sanità il professor Giuseppe Costantini, chirurgo personale del Pontefice, con il grado militare di tenente colonnello. In quell'anno l'organico era composto da:

- 1 Direttore di sanità
- 1 Medico maggiore
- 2 Medici aggiunti
- 7 Chirurghi maggiori
- 9 Chirurghi aiutanti maggiori
- 10 Ufficiali sanitari aggiunti
- 1 Chirurgo aggiunto

La giacca dell'uniforme era di color azzurro-nero con filettature amaranto e pantaloni rosso scuro.

Nel Ducato di Modena erano previsti un Medico Principale con il grado di capitano e una decina fra medici e chirurghi mentre non sembra esistesse un corpo di Sanità Militare nel Granducato di Toscana e nel Ducato di Parma: d'altra



Medico Pontificio

parte l'esiguità numerica delle forze di questi stati rendevano più opportuno valersi in caso di necessità di medici e ospedali civili.

Si sa bene che, di fatto, tutte le istituzioni militari e civili del nuovo Regno perpetuarono quelle piemontesi e, nel caso dell'argomento che stiamo trattando, il primo provvedimento fu quello di obbligare i medici provenienti dagli altri stati che non fossero in possesso di entrambe le lauree in medicina e chirurgia di conseguire quella mancante, cosa che suscitò qualche malumore non per il fatto in sé, ma perché si ritenne che il termine assegnato di un anno fosse troppo breve per la preparazione degli esami, anche affrettata.

Con la riorganizzazione dell'esercito unitario, di fronte al numero dei soldati alle armi e delle reclute da sottoporre alla leva bisognava rafforzare gli organici dei medici che si pensava dovesse essere superiori alle 600 unità, ma nonostante i numerosi concorsi di quegli anni rimasero insufficienti né si po-

teva pensare a qualche arruolamento straordinario perché se un individuo idoneo con un'istruzione di pochi mesi poteva diventare un buon ufficiale di fanteria o dei bersaglieri, un medico non poteva essere formato e laureato in breve tempo.

A rendere poco appetibile l'impiego militare contribuivano anche gli stipendi che rimanevano bassi e l'insufficiente progressione delle carriere. Se sui primi non si fece molto, le legittime proteste del personale, specialmente quello più anziano, furono ascoltate: pochi anni dopo gli ufficiali medici, primi fra tutti gli ufficiali dei Corpi non combattenti, ricevettero le tradizionali denominazioni di grado dell'esercito e furono i primi a poter raggiungere il grado di generale.

Se l'incorporazione nell'esercito dei medici provenienti da quello napoletano fu agevole, il vero problema, che era esteso a tutte le forze armate del regno, fu l'integrazione di coloro che provenivano dal cosiddetto Esercito Meridionale e dai vari corpi volontari a cui Garibaldi aveva concesso gradi, anche molto elevati, con generosità e superficialità.

Le commissioni preposte alla valutazione dei titoli furono severissime perché si voleva evitare che entrassero a far parte dei quadri non solo persone di idee repubblicane o sovversive ma anche gli arrivisti: per un avvocato fallito, un nobile decaduto o un individuo semianalfabeta era una prospettiva troppo accattivante un posto fisso da ufficiale o da sergente: bastava gridare nel 1860 "Viva Garibaldi e Vittorio Emanuele Re d'Italia" e, anche se certo non tutti, molti si rintanarono in qualche ufficio come scritturale indossando la camicia rossa fidando in una facile ricompensa.

Nelle valutazioni non si tenne conto del grado prima ricoperto e senza avere riguardi per nessuno.

Si cercò incentivare l'esodo con collocamenti a riposo e relative pensioni

“comprando” con pochi soldi i postulanti non graditi e negli altri casi, a parte pochi personaggi di chiara fama, si riconobbero sempre gradi inferiori a quelli rivestiti; gran parte degli aspiranti furono dirottati verso corpi non operativi con il vantaggio di completare i ruoli dei servizi, dei segretari, dei contabili, fino a quelli del Corpo Forestale e delle Capitanerie di Porto.

Per quanto detto in precedenza, i medici rappresentavano l'unica categoria di cui ci sarebbe stato veramente bisogno e dove sarebbe stata opportuna molta indulgenza, ma la situazione si presentò diversa perché, trattandosi di professionisti che avevano lasciato studi o ospedali, la maggior parte di essi preferì dare le dimissioni tornare al lavoro a casa propria mentre i più noti, fra cui i medici di Garibaldi Albanese e Ripari, preferirono restare a cospirare a tempo pieno piuttosto che sottomettersi alla disciplina e ai giuramenti piemontesi. Ad ogni modo si registrarono richieste di medici per entrare nella Sanità Militare. Nonostante la fame di organici anche qui non mancò la severità: per la maggior parte furono congedati (senza neppure pensione....) mentre altri vennero inquadrati al gradino più basso della gerarchia con la qualifica di “medici aggiunti”.

**PER DETERMINAZIONI MINISTERIALI APPROVATE DA S. M.
IN UDIENZA DEL 26 DETTO.**

<p><i>Paternostro dott. Nicola, medico addetto alla cavalleria del corpo volontari italiani.</i></p> <p><i>Cappa dott. Salvatore, medico nel corpo volontari italiani (divisione Bixio).</i></p>	}	Dispensati dal servizio.
--	---	--------------------------

Dal giornale militare del 1861



di Clara
Mosso

UNA FIAMMA CHE BRILLA DA 80 ANNI



Un MP accende una sigaretta a un prigioniero

Tutti lo conosciamo per averlo visto nei film di guerra o nelle pellicole americane più famose, o per averlo posseduto o ammirato in mano a qualche collega dedito al fumo e animato da spirito pratico ed eccentrico.

Lo "Zippo" è uno degli accendini più famosi del mondo, praticamente indistruttibile, facile da usare e soprattutto capace di accendere la propria fiamma nelle condizioni più proibitive che si possano immaginare.

La storia di questo accendino nasce all'inizio degli anni Trenta del secolo scorso in Pennsylvania, quando George G. Blaisdell, durante una partita di golf al Bradford Country Club, osserva un amico alle prese con un ingombrante e fastidioso accendino di provenienza austriaca.

Lo strumento di per sé funzionava bene, ma risultava particolarmente laborioso da utilizzare, richiedendo l'uso di entrambe le mani per funzionare, ed esposto al rischio di ammaccature a

causa del lamierino sottile con cui era realizzato.

Nel 1932 pertanto Blaisdell si cimentò nella realizzazione di un accendino che coniugasse i vantaggi progettuali di quello austriaco –soprattutto il camino che proteggeva la fiamma anche in presenza di vento- con una semplicità di progettazione e realizzazione che lo rendesse particolarmente versatile.

Ne risultò un oggetto geniale nella sua semplicità: una custodia rettangolare in acciaio, particolarmente robusta, con una cerniera che reggeva un coperchio, il quale a sua volta chiudeva il camino parafiamma.

Il tutto particolarmente ben rifinito e agevole da far funzionare, anche con una mano sola.

Lo stesso nome "Zippo" fu una creatura di Blaisdell, ispirato ad un'altrettanto famosa creazione realizzata in quegli anni, la cerniera lampo o, appunto, "zip".

Il costo era alla portata di chiunque,

appena 1,95 Dollari, con il vantaggio di una garanzia a vita incondizionata, sintetizzata dall'efficace *claim* "It works or we fix it free.™".

La domanda di brevetto fu depositata il 17 maggio 1934 e accolta il 3 marzo di due anni dopo, con il numero 2032695: da allora ebbe inizio una storia che ha visto gli Zippo protagonisti nella vita quotidiana di centinaia di migliaia di persone in tutto il mondo.

Nel 1935 la Kendall Refining Company di Bradford effettuò un ordine per 500 accendini Zippo, che di fatto furono i primi accendini promozionali ad essere prodotti. Ma il vero trampolino di lancio degli Zippo fu la Seconda Guerra mondiale: dal 1941 infatti l'azienda cessò la produzione per il mercato e si concentrò nella realizzazione di accendini specifici per le forze armate americane, realizzati con una particolare finitura nera opaca definita "Black Crackle", che consentirono grazie agli elevati numeri di produzione di raggiungere la saturazione dell'impianto e un eccellente livello di redditività per l'azienda.

Gli Zippo sono stati presenti in tutti i fronti nei quali furono impiegate le truppe Statunitensi, dall'Africa all'Europa fino all'estremo Oriente.

La produzione per il mercato civile riprese nel 1945, con la fine del conflitto: la pubblicità sembrava essere il modo migliore per favorire la diffusione dell'accendino in un mondo che, ritrovata la pace, sembrava essere ormai

lanciato verso uno stile di vita pratico e piacevole, ma soprattutto apparentemente destinato a durare per sempre. Pertanto Blaisdell fece realizzare la "Zippo Car", un veicolo promozionale a forma di accendino Zippo che dal 1947 iniziò a percorrere le strade d'America. Pochi anni dopo, il 1° agosto 1950, fu concesso il secondo brevetto Zippo, contraddistinto dal numero 2517191, anche se le caratteristiche dell'accendino e la sua linea sono rimasti sostanzialmente invariati nel tempo, sia pure con alcuni piccoli miglioramenti di carattere pratico.

Fu nel 1956 che venne introdotta la prima vera novità, lo Slim Zippo, leggermente più piccolo e destinato ad un pubblico essenzialmente femminile: con grande sorpresa dell'azienda, lo Slim fu molto apprezzato anche dagli uomini.

E nel 1962, quasi seguendo l'esempio di una famosa azienda francese nota per le sue penne e successivamente per gli accendini usa-e-getta, Zippo progettò e mise in produzione il primo oggetto non-accendino, un metro a nastro tascabile la cui forma ricordava però quella del suo illustre predecessore.

Accanto ad esso arrivarono poi tutta una serie di oggetti promozionali di grande impatto: portachiavi, set di scrittura -penne e matite- e una torcia tascabile, la "ZipLite", successivamente ridenominata "ZipLight".

Il successo mondiale di Zippo arrivò negli anni Settanta, con la diffusione degli



Insegna pubblicitaria



Lo ZipLite

accendini nei principali mercati mondiali. Lo "Zippo" era ormai entrato nella vita quotidiana, diventando anche protagonista dei più grandi concerti, nei quali il pubblico salutava gli artisti alzando la fiamma dell'accendino in quello che fu poi efficacemente ribattezzato "Zippo moment".

Dal 1997 a Bradford è attivo lo "Zippo Case Museum", che raccoglie le principali realizzazioni dell'azienda madre e della W.R. Case & Sons Cutlery Company, acquistata da Zippo nel 1993 e specializzata nella produzione di coltelli artigianali di alta qualità, coltelli tascabili pieghevoli e coltelli sportivi a lama fissa, che integrano in un certo modo la "filosofia Zippo". Presso il museo è attiva inoltre la "Zippo Repair Clinic", dove i visitatori possono assistere allo svolgimento del processo di riparazione degli accendini danneggiati.

La semplicità progettuale e costruttiva degli Zippo li ha resi naturalmente og-

getto di numerose imitazioni: per questo dall'autunno 2002 è stata chiesta ed ottenuta la registrazione del marchio per la forma, per proteggere l'originalità di Zippo dalle contraffazioni.

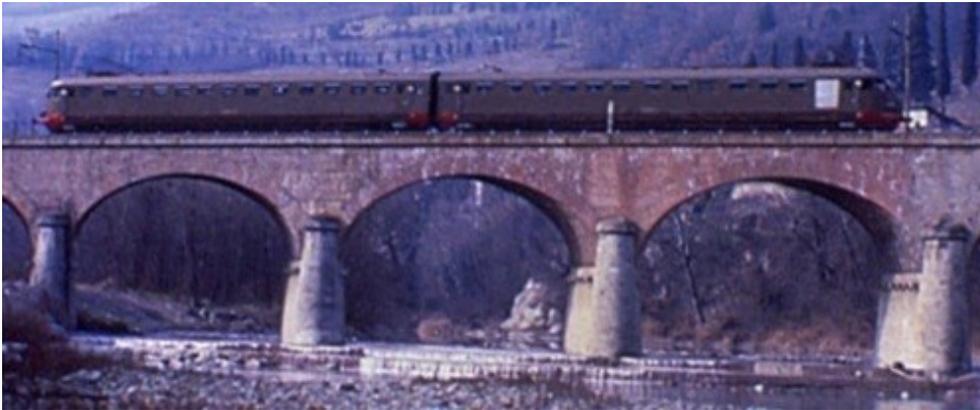
Nel 2012, in occasione dell'ottantesimo anniversario dell'azienda, Zippo ha superato i 500 milioni di pezzi prodotti. È stato inoltre avviato un importante processo di diversificazione, che ha portato alla realizzazione di Zippo Outdoor, prodotti destinati all'uso nella natura, come scaldamani, ed accessori per accendini, accendini multiuso a gas butano, profumi da uomo e da donna, accessori lifestyle, occhiali e prodotti per gli appassionati di outdoor, particolarmente apprezzati dai collezionisti, presenti e attivi in tutto il mondo.

Divenuto ormai un pilastro della cultura americana, lo Zippo è un esempio iconico di durata e di affidabilità, destinato a proseguire nel tempo la sua semplice ma fondamentale funzione di produttore di una piccola fiammella dai possibili mille usi.



Lo Zippo della USS Saratoga

IL TRENO DEL CAPO



Il treno nel 1986



**di Fabio
Fabbricatore**

Per una volta, approfittando di un numero della rivista che nasce sotto l'auspicio vacanziero di un sole estivo particolarmente ardente –pur se le contingenze ne hanno procrastinato l'uscita fino ai primi freddi autunnali-, parleremo di trasporti ma non legati strettamente alle necessità sanitarie.

Obiiettivo del nostro saggio sarà infatti il capostipite dei treni ad alta velocità del nostro Paese che, contrariamente a quanto si potrebbe pensare, non è recente ma risale addirittura agli anni Trenta del secolo scorso.

Ma la storia inizia ancora da più lontano.

All'indomani della definitiva unificazione territoriale dopo la Grande Guerra, l'Italia si trovava infatti ad avere a disposizione una rete ferroviaria formalmente unificata –grazie al R.D. 259 del 1905 che istituiva l'"Amministrazione Autonoma delle Ferrovie dello Stato", ma caratterizzata dalla provenienza dalla reale frammentazione di essa in numerose società, parte esercite direttamente dallo Stato e parte di proprietà privata, con regimi, regole e concessioni differenti.

La rete di linee superava i 13000 km. - dei quali appena 1900 a doppio binario- e l'impegno organizzativo per la ricostruzione postbellica –e per l'integrazione delle linee ex austro-ungariche, di-

versamente attrezzate e regolamentate - fu particolarmente gravoso.

Il periodo fra il 1920 e il 1939 vide un enorme impegno dello stato, il quale investì molto nelle ferrovie, con grandi lavori infrastrutturali e miglioramenti agli impianti fissi, nuove applicazioni tecniche, mezzi di trazione e trainati più potenti, moderni e veloci e nuovi sistemi di esercizio.

In particolare furono nel giro di pochi anni realizzate e messe in servizio le linee direttissime Roma – Napoli (che ridusse il tempo di percorrenza fra le due città di ben un'ora e mezza) e Firenze – Bologna (realizzata edificando la seconda galleria più lunga al mondo dopo il traforo del Sempione).

Iniziò inoltre il processo di elettrificazione delle linee in corrente continua a 3kV, destinato a soppiantare –almeno nelle intenzioni- il sistema a corrente trifase.

Il reale problema tuttavia consisteva nella struttura stessa dell'armamento ferroviario, che ereditava dal passato e manteneva condizioni di relativamente scarsa efficienza, soprattutto a causa dei binari, realizzati con rotaie a bassa massa lineare (non oltre 36 kg/metro) e molto corte, con ponti e viadotti che a loro volta non ammettevano carichi elevati.

Si cercò pertanto di risolvere la situa-

zione con l'incentivo alla diffusione delle cosiddette automotrici leggere (le notissime "littorine") e particolarmente con lo sviluppo dei primi elettrotreni, caratterizzati da un sistema di trazione non più -come nei treni ordinari- concentrato nella singola motrice di testa, ma distribuito lungo gli assi dell'intero convoglio, installando i motori in ogni singolo carrello e comandandoli a distanza dai posti di manovra, situati ad entrambe le estremità del convoglio.

Il vantaggio essenziale consisteva nel contenimento della massa assiale entro i limiti permessi dai binari, ma soprattutto nella possibilità di raggiungere velocità di ordini nettamente superiori rispetto ai treni ordinari.

Il primo esempio di questo innovativo sistema fu realizzato con l'elettrotreno ETR200, entrato in servizio effettivo nel 1939 -quando ancora la maggior parte dei convogli era condotta da locomotive a vapore- che dimostrò in pratica la possibilità per un convoglio elettrico di viaggiare a 200 km/h.

Il progetto, sviluppato dal 1934, era assolutamente innovativo per l'epoca. Allo studio della linea, caratterizzato da un frontale fortemente aerodinamico e dal largo uso di acciai speciali, esaltato dal muso a "testa di vipera" e da un elevatissimo confort di viaggio, parteciparono architetti del calibro di Giò Ponti

e Giuseppe Pagano Pogatschnig, che ne fecero il fiore all'occhiello delle ferrovie italiane.

Gli ETR200 erano dotati di condizionamento dell'aria (con impianto Dell'Orto, inizialmente a freon e poi, per motivi autarchici, a cloruro di metile), termostati automatici, finestrini panoramici e sedili reclinabili.

Il 6 dicembre 1937 un ETR200, in occasione di una corsa dimostrativa per dei tecnici ferroviari francesi, sulla Direttissima Roma - Napoli raggiunse i 201 km/h, mentre il 20 luglio 1939 l'ETR212 stabilì un record di velocità media tra Firenze e Milano raggiungendo fra Pontenure e Piacenza la punta massima di 203 km/h.

La media raggiunta -più che ragguardevole per i tempi- fu di 165 km/h. La tratta Firenze - Milano (316 km) richiese appena 115 minuti, di cui 38 tra Firenze e Bologna (97 km alla media di 153 km/h) e 77 fra Bologna e Milano (219 km alla media di 171 km/h).

Il fatto, grazie alla presenza a bordo del Ministro delle Comunicazioni e di numerosi giornalisti italiani e stranieri diede fama internazionale alle Ferrovie dello Stato.

All'epoca l'Italia vedeva nella trazione elettrica il futuro, idea avvalorata anche dalla presenza sul territorio di numerose centrali idroelettriche, che peraltro



ALSe10 foto Centro Storico FIAT

non rendevano totalmente indipendente il paese dal punto di vista energetico.

Però fu proprio l'ETR200 ad ispirare il protagonista del nostro servizio, l'Elettrotreno Salone ETS11.

Non potendo usufruire del Treno Reale per i propri spostamenti, il Capo del Governo richiese infatti alle Ferrovie dello Stato la realizzazione di un convoglio speciale, per uso personale e dei propri collaboratori.

Denominato inizialmente ALS10 (Automotrice Leggera Salone), il convoglio -costituito da due soli elementi- venne realizzato sulla base dei criteri industriali adottati dalla Fiat Ferroviaria per le automotrici elettriche serie Ale880.

I moduli -lungi ciascuno 27,50 mt.- erano adattati con arredamento interno specifico e accoppiati con mantici protetti da carenature metalliche.

Uno di essi presentava, accanto alla cabina di guida, una serranda per agevolare il carico e scarico dei bagagli.

All'interno era realizzato un piccolo ap-

partamento destinato al Capo del Governo, formato da una sala riunioni, una camera da letto con servizi igienici dotati di vasca da bagno e due cabine per i collaboratori più stretti: tutti gli ambienti erano dotati di telefono.

Erano inoltre presenti tre cabine singole e due cabine a quattro posti per gli accompagnatori ed un compartimento a tre posti a sedere per la scorta del personale ferroviario.

Nei vani di servizio era compreso un locale con dispensa e ghiacciaia, una cucina, un locale caldaia, un centro radiotelefonico e il vano bagagli.

Il convoglio privato del Capo del Governo di fatto era un parente stretto dell'ETR200: stessa filante linea aerodinamica, capacità di prestazioni elevate, il tutto coniugato con un confort adeguato all'utente ed alla sua particolarità.

Essendo inoltre derivato dalla famiglia delle Ale880, non differiva molto -almeno all'apparenza esterna- dai treni utilizzati dalla popolazione, il che rappresentava un indiscusso ed efficace



ALe781.001 a Trieste



suite principale

mezzo di comunicazione per incentivare l'immagine "popolare" che il Primo Ministro amava diffondere a proposito di sé. Anche se gli ALe.880 erano realizzati con una comodità mai raggiunta prima da treni popolari, con sedili imbottiti persino in terza classe, l'ALSe era progettato per quanto serviva nel trasferimento del Capo del Governo.

La denominazione forse non gli era gradita, perché presto il treno venne ribattezzato ETS 11 (ElettroTreno Salone), che certamente suonava meglio di Automotrice Leggera.

Data la sua destinazione, il treno fu assegnato alla rimessa di Roma Termini, responsabile della manutenzione del Treno Reale.

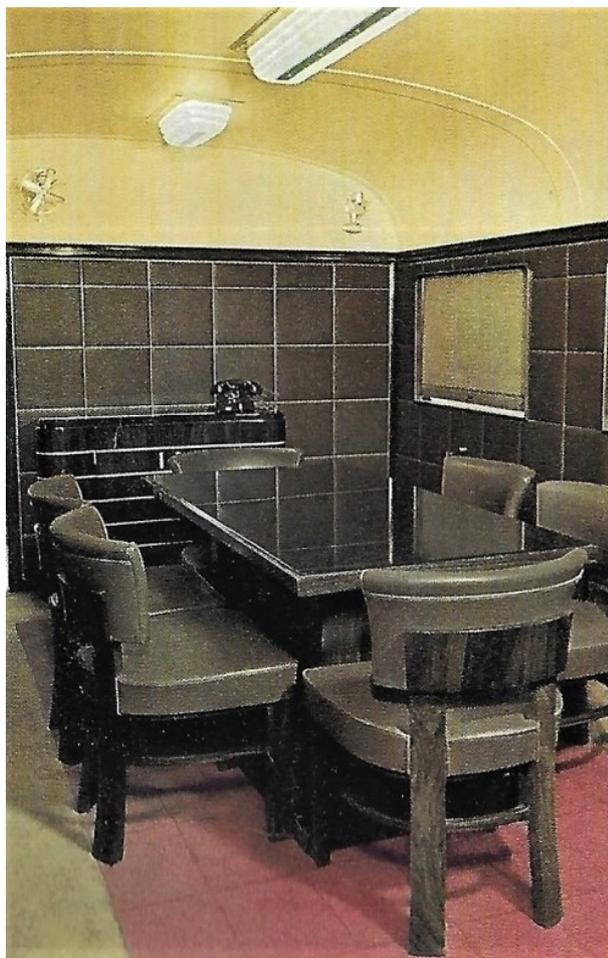
Consegnato nel 1940 –primo anno di guerra per l'Italia- dei suoi spostamenti si sa ben poco, per ovvi motivi di sicu-

rezza e per la sua stessa natura di treno "speciale".

Pare sia stato usato per trasferte da Roma a Rimini, sia via Ancona che via Bologna, ma si parla anche di instradamenti sulla Ferrovia Faentina, al traino di locomotive a vapore essendo la linea non elettrificata, essenzialmente per le vacanze.

E comunque non fu usato a lungo: dopo l'arresto del Capo del Governo il 25 luglio 1943, che portò alla caduta ufficiale del regime ma non alla fine della guerra sperata dagli italiani, venne accantonato fino al 1945.

Danneggiato dai bombardamenti, dopo la guerra fu riconvertito come normale convoglio di linea: privato degli arredi, fu frettolosamente ripristinato dotandolo di semplici panche di legno, tipiche della vecchia terza classe.



sala riunioni

Cambiò anche denominazione, forse anche per cancellare il ricordo del suo utente principale, divenendo ALe.184.001.

Denominazione curiosa, perché i posti disponibili erano in realtà 178, tutti di terza classe: 88 nella vettura con le serrande e 90 nell'altra.

Con l'abolizione della terza classe, il convoglio fu semplicemente riclassificato in seconda, senza ulteriori modifiche e venne utilizzato prevalentemente sulle linee che connettono la capitale con la zona dei castelli, od occasionalmente in convogli diretti a Orte e Pescara.

Nel 1952 fu trasformato in un complesso bloccato di automotrici, che dieci anni dopo venne sdoppiato in due unità singole, riclassificate ALe 880.117 e 118, differenti dal resto del gruppo per diversi particolari.

Delle due, la seconda era quella dotata di serrande al bagagliaio. L'unità si distingue agevolmente dalle altre 880, in quanto la 117 ha un solo pantografo, posto sul lato aerodinamico, è priva di serrande e le porte di accesso sono entrambe alle estremità dei carrelli.

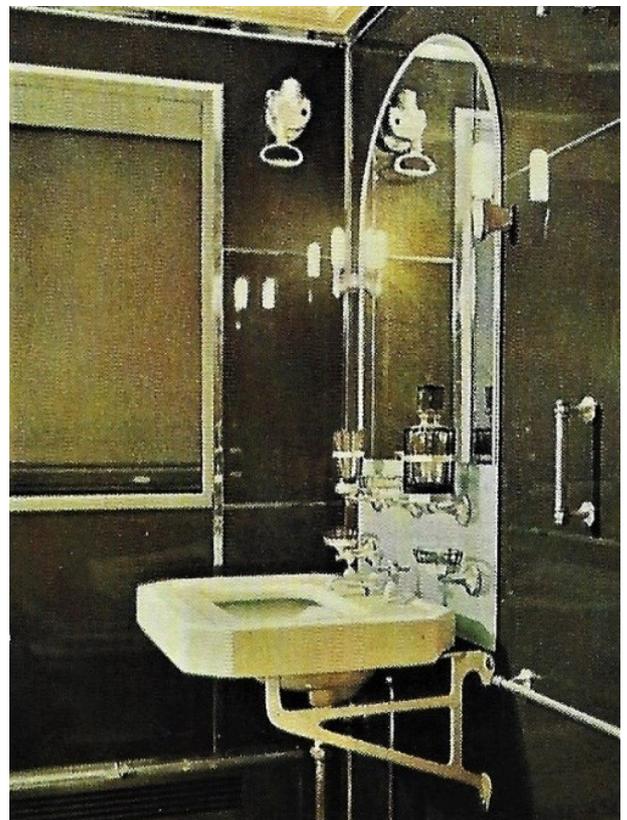
In occasione della nuova riclassificazione vennero anche modificati i rapporti di trasmissione, che passarono da 16/43 a 14/43, con riduzione della velocità massima a 110 km/h. Le vetture rimasero in servizio a Roma fino al 1978: successivamente vennero assegnate al Compartimento di Bologna ed impiegate sulle tratte di Ravenna, Prato e sulla Porrettana, spesso in composizione con altri elementi dei gruppi 880 e 790.

La fine, ingloriosa ed evitabile, data la particolarità del treno, giunse nel 1990, quando gli elementi furono definitivamente accantonati e successivamente demoliti.

Ed è un peccato, considerando che l'at-

tenzione verso le motrici storiche sta progressivamente crescendo, con particolare evidenza per treni particolari come gli ETR250 (Arlecchino) e ETR300 (Settebello), oggetto di recenti restauri che hanno riportato in auge –sia pure per convogli turistici o speciali– i mezzi che forse più di ogni altro hanno rappresentato l'Italia della ricostruzione e del boom economico.

Ma almeno in questo caso non sembra peregrino il pensare che ragioni prettamente "politiche" abbiano finito con il prevalere sulle opportunità storiche e di conservazione del patrimonio viaggiante delle Ferrovie dello Stato.



lavabo del bagno principale



di Fulvio
Riganti



di Felice
Zucchetti

LA TRABANT MILITARE AD AUTOMOTOD'EPOCA



Il Brutus

Anche quest'anno l'atteso ed importante appuntamento con Auto Moto d'Epoca a Padova. La manifestazione, organizzata con il patrocinio del comune di Padova, è sicuramente tra le più note e prestigiose rassegne di veicoli d'epoca e da collezione sia in campo nazionale che internazionale. Collezionisti ed appassionati provenienti da ogni parte d'Italia e d'Europa hanno l'opportunità di visitare la Fiera di Padova ed aggirarsi tra un considerevole numero di auto e moto d'epoca delle più famose case automobilistiche.

Le aree espositive della Fiera di Padova sono organizzate e dedicate oltre che alle auto ed alle moto anche ai ricambi, accessori originali, curiosità ed oggetti vari collegati all'automobile, prodotti per il restauro, editoria specializzata e tantissimo altro ancora come ad esempio modellini per collezionisti e giocattoli a tema motoristico. Non manca, come di prassi, una folta rassegna di eventi ed attrazioni oltre a percorsi espositivi di veicoli che hanno fatto la storia e contribuito a creare il fascino e

la bellezza dell'auto d'epoca.

Auto Moto D'epoca, questo è il nome della Manifestazione fieristica, attira ogni anno a Padova (quest'anno per l'ultima volta, dal 2023 sarà a Bologna) non meno di 120.000 visitatori da tutta Europa. La mostra offre, nei propri padiglioni ma anche in spazi all'aperto, una ampia varietà di modelli di auto a parti di ricambio per e da auto classiche. Presenti moltissimi espositori che possono fornirvi tutto o quasi sulle auto e sulle moto. Ovviamente non manca la possibilità di acquistare auto d'epoca e non sono infrequenti le transazioni sia tra privati che tra commercianti stessi su incarico dei loro clienti.

Tra le rassegne presenti quest'anno si deve menzionare Il MAUTO – Il Museo Nazionale dell'Automobile – che partecipa ad Auto e Moto d'Epoca con alcune protagoniste; 2 straordinarie auto da rally della collezione di Gino Macaluso. Si tratta di una esposizione degli esemplari della Fondazione Gino Macaluso per l'Auto Storica. Le vetture in mostra sono quelle che, tra gli anni Sessanta e



FIAT Panda ambulanza

Novanta del secolo scorso, hanno vinto le più importanti gare del campionato, da Montecarlo al Rally Safari, dal Mille Laghi in Finlandia a Sanremo. Esempari famosissimi, come la Mini Cooper e la Lancia Stratos, protagonisti di sfide ormai diventate leggenda, che richiamano alla memoria le imprese di piloti e squadre corse, l'evoluzione tecnologica e l'enorme successo di pubblico che hanno accompagnato questo sport nel corso dei decenni.

Altra particolarità da segnalare nella Fiera a Padova proviene dal museo della tecnica di Sinsheim, in Germania. Si tratta di un veicolo davvero incredibile mosso da un gigantesco motore aeronautico da 47.000 cc montato su un telaio di un camion del 1907 e capace di erogare 750 cavalli di potenza con trasmissione a catena: è il progetto Brutus. Non è un'auto d'epoca ma un vero modello unico da ammirare e, perché no, sentire in moto. Il motore, infatti, è un BMW VI con 12 cilindri - ognuno con una capacità di 4 litri e che consente a questa imponente monoposto di raggiungere i 200 Km/h, tale motore messo in produzione nel 1926 venne impiegato in Germania nel periodo fra le due guerre mondiali per motorizzare numerosi modelli della aeronautica

tedesca e della risorta Luftwaffe, questo affidabile motore venne infine utilizzato per portare in volo i primi modelli dell' Heinkel HE 111 che fu sicuramente il più celebre bimotore tedesco da bombardamento della seconda guerra mondiale. Nelle 2 occasioni giornaliere nelle quali il mezzo è stato messo in moto si sono accalcate nelle immediate vicinanze moltissime persone che hanno potuto apprezzare l'incredibile potenza del propulsore sia dall'assordante rombo generato che da vibrazioni trasmesse al terreno.

Come non citare poi La "Mostra Ferrari Classiche - I gioielli del Museo Enzo Ferrari di Modena ad Auto e Moto d'Epoca 2022" organizzata in collaborazione con il Museo che propone l'esposizione "Ferrari Forever" inserita nelle celebrazioni per i 75 anni della Casa di Maranello. È proprio la Ferrari 125 S, la prima vettura con il marchio del Cavallino, ad attirare l'attenzione tra le vetture in mostra; seconda protagonista della 'Mostra Ferrari Classiche: I gioielli del Museo Enzo Ferrari di Modena ad Auto e Moto d'Epoca 2022', è La Ferrari 250 GT/L Berlinetta che spicca per bellezza nel suo ruolo di Gran Turismo d'eccellenza in Europa ed oltre oceano. Menzione anche per la presenza dell'or-

mai noto Davide Cironi che con il proprio stand e la sua 'Drive Experience' ma soprattutto con le sue vetture che lo hanno reso famoso al pubblico televisivo, si è prestato con cortesia e disponibilità alle numerose richieste di 'selfie' da parte del pubblico.

Ospitati come di consueto in 2 ampi padiglioni adiacenti alla Fiera ma facilmente raggiungibili le proposte di auto in vendita da parte dei privati che trova rappresentati, oltre ai modelli più diffusi, anche altri veicoli realmente rari e o particolari tutti accomunati dallo stato di conservazione o restauro degni di nota. Tra queste merita speciale citazione la presenza della Fiat Panda 4x4 in allestimento ambulanza Boneschi proposta in vendita e in ottimali condizioni di conservazione, tale veicolo omologato per tre persone, era in grado di raggiungere zone impervie e trasportare un paziente in barella.

Siamo stati inoltre colpiti dalla presenza di una autovettura che mai ci saremmo immaginati di vedere in versione militare, si trattava di una TRABANT 601 quella utilitaria costruita nella Germania orientale e che popolava le strade di Berlino est e che si affacciò timidamente sulle strade dell'Europa centrale successivamente alla caduta del famoso

muro.

Il modello in esposizione era una TRABANT 601 KUBELWAGEN del 1966 utilizzata nell'esercito della DDR, il modello in esposizione condivideva con il modello civile tutta la meccanica ovvero: motore bicilindrico a due tempi trasversale di 595 c.c. di cilindrata e 23 Cv di potenza, trasmissione con cambio a quattro marce e trazione anteriore. La carrozzeria è sempre composta da pannelli in DUROPLAST, questo materiale è stato sviluppato nella DDR utilizzando delle resine fenoliche di scarto delle industrie nazionali pressate assieme a delle fibre naturali come cotone o lana. Questo materiale leggero e robusto è stato utilizzato anche in occidente ma per impieghi meno nobili come ad esempio gli accessori per toilette. Un limite importante di questo materiale è il suo impatto ecologico, la sua particolare composizione rende infatti costoso il suo smaltimento, non la pensano allo stesso modo i bovini ungheresi che sono stati notati intenti a divorare con gusto le pannellature delle Trabant abbandonate in campagna.

La carrozzeria di questa pacifica utilitaria, che potremmo definire "spiaggina", presentava numerose modifiche per assolvere alle particolari esigenze operati-



Trabant 601

ve. Innanzi tutto sono state asportati tetto e portiere, quest'ultime sostituite da semplici catenelle, sostituzione dei paraurti con tubolari in acciaio, e' stato aggiunto nel vano motore un impianto di riscaldamento a kerosene e un impianto di accensione elettronico con una bobina per cilindro, la ruota di scorta e' stata sistemata all'esterno per ricavare un vano bagagli alle spalle del divano posteriore.

Il proprietario ci ha riferito che la guida della autovettura e' godibilissima pur essendo un progetto risalente a circa sessanta anni fa, e' necessario prendere un po' di confidenza con il cambio al volante dagli innesti desueti e non sbagliare la proporzione fra olio e benzina per riempire il serbatoio di carburante, infatti il veicolo e' privo di miscelatore automatico e la miscela deve essere preparata a mano, proprio come si usava nelle Vespe d'epoca.



Trabant 601



Il motore



4 GENNAIO 1982 (RACCONTO)



Un vecchia tradotta militare

Quella notte non riuscivo a prendere sonno. Era già abbastanza arduo, in condizioni normali, trovare una posizione comoda sul sedile di quello scompartimento angusto e con tutti i posti occupati ma, oltre a preoccuparmi di non sguaiare troppo la divisa, una domanda incombeva su di me come un macigno: " Sarò in grado di svolgere il compito che mi è stato assegnato?"- Come avrei potuto rispondere, dal momento che al Corso Ufficiali siamo stati sempre comandati e mai Comandanti? Eravamo campioni di ubbidienza ma da parte nostra, però! Qualche lezione in merito l'abbiamo avuta, ma erano solo chiacchiere che ancora non avevamo potuto mettere a frutto. Ogni tanto chiudevo gli occhi per pochi minuti e improvvisamente mi risvegliavo con questo turbinio di pensieri. Non so quante volte sarò uscito in corridoio a fumare e questo grazie al mio incommensurabile Nonno Peppe, Vecchio Ber-

sagliere, che nonostante i suoi 73 anni si fece tutta la Stazione Termini di corsa per portarmi una stecca di sigarette mentre il treno stava partendo... io le avevo dimenticate!

L'alba mi colse assorto nei pensieri e a quel punto decisi di distrarmi standomene in piedi davanti al finestrino in corridoio, a godermi la visione del mare. Non ne trassi grande beneficio, perchè il mare d'inverno induce sempre a riflessioni non propriamente gioiose , specie se ci si trova in uno stato d'animo permeato di mestizia.

Alcuni ragazzi, forse ancora in preda all'euforia natalizia, canticchiavano un motivetto in voga all'epoca: " Carbonara... ed una Coca Cola...".

Una canzone che mi è sempre parsa scema ed in quel momento lo era ancor di più! Pensai:"Beati voi, che ve ne state tornando a casa... io non so nemmeno dove c**** sto andando!!!".

Ed il vero problema era proprio que-

sto... non tanto la lontananza da casa, non la scarsa fiducia nelle mie capacità ma l'ignorare cosa mi attendesse. Ho sempre odiato essere impreparato ad affrontare gli eventi e quella mancanza di conoscenza mi metteva in ansia, che cresceva sempre più al diminuire della distanza che mi separava dalla destinazione.

Arrivato ad Imperia, presi un taxi per farmi accompagnare in Caserma. Il tassista chiacchierava ma io non ne avevo affatto voglia e rispondevo a monosillabi. Non ricordo se mi lasciò all'imbocco del viale o sul piazzale antistante il portone, comunque ebbi una prima impressione positiva: abituato a quella Caserma sconfinata del Corso fui felice delle dimensioni ridotte della Camandone... mi trasmetteva l'idea di un ambiente completamente diverso e certamente meno dispersivo.

Non mi andò a genio, però, essere fatto accomodare in quella stanzetta minuscola, che poi seppi essere adibita alle visite dei parenti. Mi aspettavo un'accoglienza differente invece mi vedevo come uno s*****o in uno sgabuzzino ed

iniziarono a girarmi le p****. Questa inaspettata sensazione ebbe il merito di allentare l'ansia che mi aveva attanagliato fino a quel momento, ma poi tutto cambiò per il meglio quando la porta si aprì e mi sentii come un naufrago che avvista terra emersa... fece il suo ingresso Paolo D'I., mio compagno di Plotone al Corso.

Timori e preoccupazioni svanirono all'istante... ora non ero più solo ad affrontare la nuova avventura. Ma l'apoteosi fu raggiunta quando il Capo dell'Ufficio Maggiorità, il Maggiore C. se non ricordo male, ci assegnò alla stessa Compagnia, la Seconda, non prima però di avermi rimproverato perchè masticavo una gomma e gli fumavo in faccia. Da allora, con Paolo divenimmo Fratelli, come lo siamo tuttora... il resto é storia.

Se avessi saputo che stavo per vivere la più bella esperienza della mia vita, mi sarei messo anch'io a cantare con quei ragazzi sul treno! Tutto questo avveniva lunedì 4 gennaio 1982... 40 ANNI FA!!!



La vecchia stazione di Diano Marina



di Federico
Sancimino

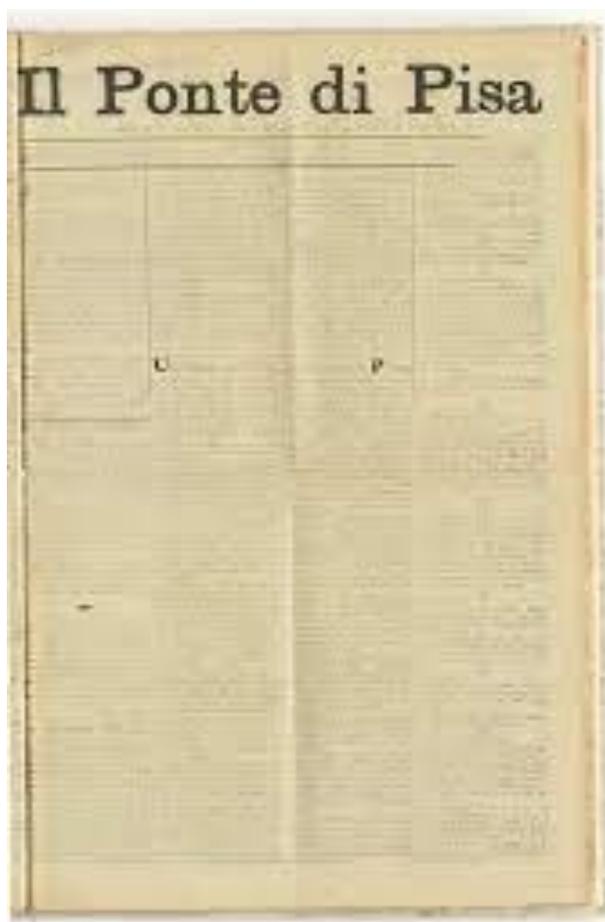
UNA "NEW TOWN" ALL'OMBRA DELLA TORRE

Il 25 febbraio 1918, per venire in aiuto ai profughi veneziani sfollati dopo la "rotta" di Caporetto e l'occupazione della destra Piave in Veneto, il console americano a Venezia B. Harvey Carroll argomentò la proposta per la costruzione di una colonia appena fuori le mura di Pisa con queste parole:

"Non è una questione se sia meglio per queste persone di muoversi o no. Stanno andando. Non si può tenere una popolazione in una città a pochi metri dal fronte, dove non può sostenersi, e dove è continuamente bombardata dal cielo, e può, in qualsiasi momento, essere bombardata da terra o dal mare, o entrambi, e dove un'offensiva nemica complicherebbe e intensificherebbe tutte le difficoltà. Se le condizioni attuali continuano, più di quindici mila persone, senza mezzi visibili di supporto, lasceranno Venezia in breve tempo".

Il console Carroll incontrò i dirigenti della Commissione Permanente dell'American Red Cross (ARC) in Italia per presentare la sua idea, assicurando che le autorità italiane: *"sarebbero state liete di avere questo e che in nessun altro modo si sarebbe potuto così efficacemente dimostrare cosa era capace di fare la Croce Rossa Americana".*

Il 5 marzo successivo, la Commissione approvò ufficialmente i piani di Carroll. Il successo del "Pisa Village", non solo avrebbe risolto in Italia una parte del problema dei rifugiati, ma si sarebbe presentato agli occhi della stampa e del



Il Ponte di Pisa

pubblico americano come un esempio concreto di ciò che l'America poteva e sapeva fare, lasciando un testamento duraturo riguardo gli approcci innovativi dell'ARC per gli aiuti umanitari e un modello da seguire per la beneficenza. Ben presto, il progetto fu rinominato *"Borgo Veneziano"*, poiché avrebbe dovuto accogliere circa 2.000 persone, pari a circa 320 famiglie, provenienti da Venezia. Nelle intenzioni future della stessa Croce Rossa Americana, per mezzo del suo "Dipartimento degli affari civili", il borgo sarebbe poi stato ceduto al Comune alla fine della guerra, per dare asilo ai mutilati, alle vedove e agli orfani dei caduti in guerra o, comunque, per una qualsiasi utilità abitativa.

Il villaggio per i profughi, quindi, sarebbe stato costruito a spese dell'American Red Cross in Italia: il contratto prevedeva un costo complessivo di 3 milioni e 208.000 Lire, di cui 670.000 Lire per le strade, la sistemazione del terreno, della piazza e dell'impianto per il servizio idrico.

La restante parte del finanziamento era riservata alla costruzione di 91 casette contraddistinte da un'architettura semplice: lunghe e basse ad un solo piano, costruite con conglomerato di cemento (misto argilla vulcanica proveniente da Pompei) e bambù per garantire una certa elasticità.

Ciascuna casetta sarebbe stata composta dai 6 ai 12 appartamenti illuminati su due lati, formati ognuno di due, tre o quattro ampie camere e comoda cucina, oltre ad un piccolo orto con acqua di irrigazione.

I progettisti avrebbero seguito le idee contemporanee riguardo all'igiene delle abitazioni, assicurando l'abbondanza di luce e di aria in ogni casa, secondo un nuovo ideale sanitario della classe media, in pratica una "moderna città all'americana".

Le case avrebbero usufruito di una viabilità che "ruotava" attorno ad una piazza centrale, detta "San Marco", in onore dei profughi veneti, dove ai margini sarebbero stati eretti anche undici padiglioni per i servizi pubblici, tra i quali: due scuole-asili, un laboratorio femminile, un ospedale-infermeria con annesso ambulatorio medico, i locali per bagni e docce, le lavanderie e gli uffici di direzione, gli spacci di vendita di indumenti e di generi alimentari, una chiesa, il tutto contornato da un bel parco.

Il terreno per il villaggio, un frutteto di mele, aveva un'estensione di 11 ettari ed era posto fuori Porta Garibaldi, in via delle Trincere, lungo il fosso demaniale dei molini e il quattrocentesco acquedotto mediceo, a pochi passi dalla chiesa di San Francesco.

L'appezzamento fu requisito dall'Alto Commissario per i Profughi che il 27 aprile 1918 affidò l'appalto per i lavori alla società italiana "L'Iniziativa", con sede a Cremona e Roma. La società, presieduta dall'avv. Giacinto Cremonesi coadiuvato dal Consigliere Delegato prof. Carlini e dal Direttore dei Lavori Ing. Silvio Valentini, s'impegnò a concludere il villaggio nel termine massimo di 120 giorni.

Il 1° maggio 1918 ci fu la solenne cerimonia per la consegna del terreno all'American Red Cross.

All'evento, che si svolse nei pressi di un albero dove furono issate le bandiere della Croce Rossa e degli Stati Uniti, presero parte il capitano Albert J. Akin, capo delegazione dell'ARC in Toscana, i maggiori Chester H. Aldrich ed Edward Otis Bartlett Jr. (rispettivamente direttore generale e direttore del personale del Dipartimento degli affari civili dell'ARC in Italia), il cav. Carlo Matteo Girard, Ispettore della stessa Croce Rossa, l'avv. Gaspare Focacetti, Prefetto di Pisa, il prof. Vittorio Frascani, Sindaco di Pisa, il comm. Vittorio Supino, presidente della Camera di Commercio, le rappresentanze della Sezione Pisana della Croce Rossa Italiana, dei Comitati di Mobilitazione civile e dei profughi e altre autorità cittadine.

Il 3 maggio fu iniziato il dissodamento del terreno. Come ci suggerisce uno dei rarissimi scatti della costruzione del villaggio, l'orario di lavoro per le maestranze iniziava alle sette del mattino fino alla pausa pranzo a mezzogiorno.

Riprendeva alle quattordici per concludersi alle diciannove. Con questi ritmi, dopo appena 15 giorni era già impostato il disegno del borgo, tracciate le strade e gettate le fondamenta delle prime casette.

Alcuni assessori e rappresentanti della città di Venezia seguirono il progetto, al pari di un responsabile americano, il Capitano Francisco Mauro, che aveva potere consultivo e riferiva gli avanza-

menti dei lavori alla sede centrale dell'ARC di Roma, alla quale era rimessa l'intera organizzazione logistica.

L'importanza del committente proiettò la città di Pisa oltre oceano, questa volta "svincolata" dalla magnificenza della famosa Torre Pendente.

Infatti, nei giorni successivi alla cerimonia inaugurale, fu annunciato agli americani il progetto dell'ARC a Pisa.

Dei brevi reportage apparvero nientemeno che sul "New York Times" (5 maggio), su molti quotidiani editi negli Stati della Confederazione e, ovviamente, sui periodici "Red Cross Magazine" e "Red Cross Bulletin".

Nonostante i buoni auspici, le forze in campo e la pubblicità data al progetto, il villaggio non fu mai completato rispetto al disegno originale. Varie fonti attribuirono la mancata realizzazione alla scarsa pianificazione, alla manodopera inaffidabile, alla difficoltà di reperire alcuni materiali e al loro trasporto e, ovviamente, alla fine "improvvisa" della guerra.

Infatti, al termine del conflitto, le abitazioni costruite furono una quarantina, mentre rimasero sulla "carta" la chiesa, la scuola e le altre strutture previste. Nessun rifugiato veneziano venne a Pisa, anche se alcune istituzioni e società avessero già riparato in città, come ad esempio l'Istituto Superiore di Studi Economici di Venezia ospitato dall'ateneo pisano.

Nel gennaio 1919, sulle colonne de "Il Ponte di Pisa" e la "Gazzetta Pisana" si afferma che il villaggio fu requisito dal Governo italiano. L'ufficialità arrivò il successivo 27 marzo: il Regio decreto n. 555 autorizzò il Ministero della Guerra ad acquisire gratuitamente il "Borgo Veneziano" sollevando l'ARC dagli impegni presi, lasciando la direzione dei lavori al Genio militare di Roma.

Per concludere, la prematura "uscita di scena" dell'ARC capovolsse il fine del progetto originario: doveva commemorare il ruolo dell'America nel preservare

le famiglie e le comunità italiane, invece divenne un duraturo ricordo di devastazione della Grande Guerra.



Siamo su internet:
rivistaitalianasanimilitare.jimdo.com

 Seguici su
Facebook

RISM

RIVISTA ITALIANA DI SANITA' MILITARE
REDAZIONE