

I VIGILI DEL FUOCO OLTRE CONFINE

La missione nei Paesi Bassi del 1953

di Enrico Branchesi

Nelle ormai innumerevoli ricerche per rievocare le gesta dei Vigili del Fuoco romani, mi sono imbattuto in alcune fotografie che non avevano nulla a che vedere con Roma, i volti dei Vigili, a me noti per l'assidua frequentazione delle loro immagini, erano ritratti con sfondi esotici, alcune riprese in pieno inverno suggerivano paesaggi tipici del Nord-Europa; altre, nel pieno dell'estate, erano invece ambientate in un territorio arido, dove le pietre brillavano al sole come stelle, e sullo sfondo, si intravedevano costruzioni crollate, come vittime di bombardamenti.

Approfondendo e ricercando più a fondo risultò che nel mese di Febbraio del 1953, una nutrita spedizione di Vigili del Fuoco Italiani, tra cui quindici romani, si recarono nei Paesi Bassi, di questa prima missione vi racconterò quanto ricostruito attraverso quegli scatti dimenticati, e con il contributo narrativo della relazione dell'Ing. Malagamba, che redasse nel 1955 un documento in cui ha riportato l'intera missione da lui condotta, riferendo anche numerosi aneddoti; la seconda missione, che sarà oggetto di una futura pubblicazione, si svolse nel mese di Agosto dello stesso anno, in Grecia, a seguito di un violento terremoto che sconvolse gran parte del paese.

Per il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco furono le prime due missioni oltre confine. Prime ma non ultime, capofila di un lungo e glorioso elenco di gesti di solidarietà ed abnegazione.

Paesi Bassi - Terra dei Mulini a vento

Tornando alle regioni bagnate dal gelido mare del nord, nel vedere quelle fotografie, si capisce immediatamente che, il freddo che poteva esserci in quelle zone, per i nostri Vigili abituati ad un clima mediterraneo, doveva essere davvero insopportabile. Prima di iniziare con le vicissitudini che passarono i 154 Vigili in quei giorni di permanenza nei Paesi Bassi, vorrei fornire al lettore alcune notizie su quelle affascinanti terre, affinché possa meglio comprendere le vicende di cui andremo a parlare ed il contesto in cui esse si svolsero.

I Paesi Bassi, spesso impropriamente chiamati Olanda, le cui città più popolose sono Amsterdam, che ne è la capitale, L'Aia, Rotterdam e Utrecht, si estendono su una vasta pianura per circa 7.500 Km².

Due sono i fiumi importanti che solcano queste terre, il Reno e la Mosa, ed è proprio nella parte inferiore di questi corsi d'acqua che si stabilirono i primi abitanti, popoli in cerca di terre libere, che vi giunsero in un periodo precedente alla dominazione romana, che iniziò con la Campagna di Gallia nel I secolo a.C. ad opera di Giulio Cesare.

A quei tempi gran parte del territorio era sommerso dalle acque, o da appezzamenti di terreno fangoso, canali e laghi ne erano i padroni, ma l'uomo riuscì comunque a stabilirsi in quella regione così poco ospitale.

Per secoli il Reno delimitò il confine dell'Impero Romano, fino al V secolo, quando, alla caduta dell'Impero Romano d'Occidente, a seguito delle Invasioni Barbariche nell'area si stabilirono diverse popolazioni Sassoni, Batavi, Frisoni e Franchi; a partire dall'VIII secolo queste terre passarono sotto il dominio carolingio, e dal X secolo entrarono a far parte del Sacro Romano Impero.

Successivamente all'anno mille, grazie all'impegno dei contadini e all'aiuto dei monaci Benedettini, iniziò la bonifica delle zone paludose, e la battaglia per strappare alle acque terreno fertile. Questo permise a nuovi abitanti di stabilirvisi, e grazie alle nuove tecniche agricole di incrementare la produzione di derrate alimentari, facendo così crescere la popolazione, e l'economia di quelle terre.

Attraverso varie dominazioni, giungiamo all'indipendenza, nel 1581, anno in cui viene proclamata la Repubblica delle Sette Provincie Unite.

Il secolo XVII fu il secolo che più portò prosperità al paese, gli olandesi crearono un vero e proprio impero commerciale, fondando numerose

colonie, in varie regioni del pianeta.

L'autonomia di queste terre fu interrotta dall'invasione francese, seguita alla Rivoluzione del 1789, ma subito ripristinata dal Congresso di Vienna, da cui nacque il Regno Unito dei Paesi Bassi, sul cui trono fu nominato Guglielmo I. Dopo varie altre vicissitudini, che cambiarono i confini geografici di queste terre, con la nascita del Belgio e del Lussemburgo, arriviamo alla modernità.

Questo breve resoconto restituisce l'idea di una terra abitata da gente che non si arrende, né di fronte all'invasione via terra, né di fronte agli attacchi delle acque.

Infatti, nonostante le continue opere di bonifica, nel corso dei secoli le inondazioni a più riprese hanno portato scompiglio, facendo anche migliaia di vittime, sommergendo i campi seminati e distruggendo i raccolti, specialmente durante l'inverno, quando, sospinto dall'aria gelida e accompagnato da venti forti e impetuosi, il mare ingrossandosi, batteva contro le coste, mutandone l'aspetto, e riuscendo a trovare un varco per giungere fin nell'entroterra ai campi prosciugati per inondarli nuovamente.

A qualcuno può apparire un lavoro inutile, quello di arginare la furia del mare, ma non per gli Olandesi, forti, caparbi, e soprattutto ottimisti.

Edmondo De Amicis, ci restituisce uno sguardo su quelle terre, quando, a seguito del suo viaggio in Olanda nel 1874, si trovò a considerare che Chi guarda per la prima volta una grande carta dell'Olanda, si meraviglia che un paese così fatto possa esistere. A primo aspetto, non si saprebbe dire se ci sia più terra o più acqua, se l'Olanda appartenga più al continente che al mare. Al vedere quelle coste rotte e compresse, quei golfi profondi, quei grandi fiumi che, perduto l'aspetto di fiumi, par che portino al mare nuovi mari; e quel mare che, quasi cangiandosi in fiume, penetra nelle terre e le rompe in arcipelaghi; i laghi, le vaste paludi, i canali che s'incrociano in ogni parte, pare che un paese così screpolato debba da un momento all'altro disgregarsi e sparire. Si direbbe che non possa essere abitato che da castori e da foche, e si pensa che gli abitanti, poiché c'è gente tanto ardita da starvi, non ci debbano dormire coll'anima in pace.

Olanda, di Edmondo De Amicis, Firenze, G. Barbera, 3^a ed., 1876

Ora, se si pensa che una tale regione è diventata uno dei più fertili, dei più ricchi e dei più ordinati paesi del mondo, si capisce come sia fondato

affermare che tali terre siano una conquista dell'opera dell'uomo.

Da secoli l'Olanda lotta contro il mare, risalgono al XII secolo i primi lavori per la difesa dalle acque, ad opera per lo più di contadini che conoscevano l'implacabilità del mare che hanno sempre avuto davanti, essi hanno lottato costantemente contro una furia devastatrice per difendere le proprie terre e conquistarne di nuove.

Oggi la gestione e la regolamentazione delle acque è affidata ad un apposito Ministero, il Waterstaat.

Questa lotta implacabile tra l'uomo e il mare, che dura ormai da più di quindici secoli, ha lasciato, fra il suolo e le acque, una specie di terra di nessuno, sulla quale il mare, nelle tempeste invernali, si sbizzarrisce a spostare isolotti, a formare colline di sabbia, a divorare chilometri di costa.

Dietro la terra di nessuno vengono le dighe e dietro le dighe le terre emerse che sono sotto il livello del mare.

Il lavoro più importante per il drenaggio delle acque lo fecero i mulini a vento, utilizzati con grande successo, proprio grazie ad essi si poterono creare i primi "polder", le terre riscattate dal mare con i lavori di arginatura, prati intersecati da fitti canali e circondati da dighe, talvolta inferiori al livello del mare anche di sei-sette metri.

Un imponente diga venne eretta difesa di quelle regioni, "Afsluitdijk" una costruzione Italo-Olandese terminata nel 1932, e inaugurata nel '33, con lo scopo di separare il golfo Zuidersee dal mare del Nord. Oggi migliaia di auto la percorrono, offrendo al viaggiatore l'incredibile visione, da una parte, del mare, e, dall'altra, diversi metri sotto, della terra.

Giungiamo così, all'inizio del 1953, quando si verificò la più devastante inondazione dei tempi moderni.

Ogni anno, d'inverno, le mareggiate procuravano danni più o meno ingenti alle opere di difesa. Spesso si verificavano casi di rottura degli argini, ma si trattava in genere di fatti locali, che potevano essere in qualche modo contenuti, le falle si potevano tamponare ed i danni venivano circoscritti.

Non quell'inverno, il livello delle acque crebbe di ben sei metri, un livello disastroso, le dighe non ressero in molti punti, la furia delle onde raggiunse e superò le dune di sabbia, le acque si riversarono sulle terre basse, allagandole, distruggendo le coltivazioni, i canali, le case, e tutto ciò che era stato costruito dall'uomo.

I tragici eventi che culminarono nella morte di quasi 2.000 persone, ebbero inizio la notte del 31 gennaio 1953, che vide una tempesta di proporzioni

gigantesche abbattersi su tutto il mare del Nord, investendo l'Inghilterra meridionale ed oltre 350 km di coste continentali, ossia quelle Olandesi, Belghe e parte di quelle della Francia del nord.

Il vento soffiava così forte che, in alcuni momenti raggiungeva una velocità di oltre 150 km orari. A Scheveningen, nota località balneare vicino l'Aia, le onde abbattutesi sul lungomare superarono i dieci metri di altezza. Tutto il sistema di dighe che protegge la terra dalle acque venne gravemente danneggiato, si temeva il peggio.

I danni causati dalla tempesta, ai fili telegrafici e telefonici, non consentirono più le comunicazioni di emergenza tra le zone inondate e l'Aia; ciò si verificò in buona parte delle località compromesse dall'inondazione.

Alcune centrali elettriche, messe fuori uso dalle inondazioni, cessarono di funzionare, in particolare quella di Dordrecht e Rotterdam.

Le forze armate di terra, di mare e dell'aria furono completamente mobilitate per portare soccorso alle decine di migliaia di sinistrati, tutti i militari in licenza vennero richiamati d'urgenza. Ci si accorse che la situazione si stava facendo ancora più critica, le previsioni meteo non davano nessun miglioramento, anzi, nuove perturbazioni potevano incombere ancora, proprio in quei territori già sottoposti a sforzi notevoli, la situazione ormai stava sfuggendo ad ogni controllo delle autorità.

La tragica notte di Sant'Ignazio

Nella storia dei Paesi Bassi, questo tragico evento prende il nome di Watersnoodramp, "Grande Alluvione", e in particolare, la notte tra il 31 gennaio e il 1° Febbraio viene ricordata come la "Tragica notte di Sant'Ignazio" (Sant'Ignazio di Antiochia, che a partire dalla riforma del calendario ecclesiastico del 1970, viene ricordato il 17 ottobre).

Il Governo Italiano comprese subito che quel paese sofferente aveva bisogno di solidarietà, e soprattutto di aiuti tecnici, di manovalanza e di soccorso, da mani esperte, alle persone e alle cose.

Vista la situazione, pensarono bene di interpellare il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, che solo due anni prima aveva affrontato e gestito l'alluvione del Polesine (1951, Medaglia d'Oro al V.C.), affrontando le acque del Po con mezzi adeguati per l'epoca e superando con professionalità ogni ostacolo.

Il 6 febbraio, appena ricevuto l'S.O.S. olandese che segnalava appunto la carenza di mezzi adatti ad affrontare il disastro, il Direttore Generale dei Servizi Antincendi Piechè chiese dei volontari per portare soccorso in quei territori così lontani e bisognosi d'aiuto.

Dopo appena mezz'ora dall'ordine di preparare i reparti, l'organizzazione ed il comando della spedizione venivano affidati all'Ing. Carlo Malagamba (Foto 1); la richiesta di volontari per la missione giunse ai Corpi Provinciali, il personale si mobilitò immediatamente in una gara di umanità, per lo spirito solidaristico che sempre ha animato i nostri Vigili del Fuoco.

La base del concentramento si dispose a Milano, i vari corpi Vigili del Fuoco vennero telegraficamente mobilitati, raggiunsero il punto d'incontro, alcuni tramite ferrovia ed altri con gli stessi automezzi messi a disposizione dai corpi d'appartenenza, i Vigili del Fuoco



Foto 1. Ing. Carlo Malagamba, Comandante della spedizione dei soccorsi in Olanda
(Foto Archivio fotografico - SDC)

assegnati a tale missione provenivano da Roma, Milano, Torino, Genova, Napoli, Venezia, Bologna, Alessandria, Ancona, Bolzano, Brescia, Novara, Padova, Verona, Vicenza, Ferrara, Pavia, Piacenza, Reggio Emilia, Sondrio, Treviso, con aggregati un tecnico dell'IMCA-RADIO, due ferrovieri, ed un operaio specialista in riparazione di anfibi, alla spedizione hanno anche partecipato alcuni elementi della Direzione Generale dei Servizi Antincendi, appartenenti al ruolo tecnico, naturalmente.

Mediante la preziosa collaborazione delle Ferrovie Italiane e del Comando dei Vigili del Fuoco di Milano, fu possibile allestire un treno misto, dotato di vagoni caldaia per il riscaldamento, con a disposizione due fuochisti, pronti a intervenire per ogni eventuale problema.

Oltre ai vagoni per il personale, formato complessivamente da 154

uomini, il treno fu dotato di vagoni merci nei quali furono caricati: due autovetture, due autoradio, cinque anfibi GMC (come quello ritratto nella Foto 2), un anfibio jeep, un autocarro luce, un autocarro officina,



Foto 2. La squadra torinese, poco prima della partenza per l'Olanda, appresta gli ultimi preparativi (Foto Archivio del Comando di Torino)

una cucina da campo, un gruppo elettrogeno, un'autobotte pompa Fiat 640/N ed una motocicletta, oltre a molto materiale leggero come barche con motori fuoribordo, battelli, cordami, sacchi a pelo, viveri di riserva, materiali fotografici, ed equipaggiamenti per sommozzatori. Il convoglio era costituito da una vettura mista di prima e seconda classe, da due vetture di terza classe, da un bagagliaio per ufficio, materiale minuto, da un carro per il riscaldamento e da 18 pianali P.O.Z.

Il passaporto, emesso dalla Questura di Roma, venne preparato in forma collettiva, il ruolo di garante della documentazione per il viaggio, ovviamente, spettò al Comandante Malagamba, che ad ogni frontiera avrebbe dovuto compilare delle bollette verdi, per l'andata, e bianche, per il ritorno, ma a nessun varco vennero richieste. Il convoglio attraversò Svizzera, Francia, Lussemburgo, Belgio e Olanda senza ostacoli né problemi, era intercorsa un'intesa fra le varie amministrazioni ferroviarie interessate, pur di far presto ogni formalità veniva superata, per tutto ciò ricevettero lodi le Autorità degli Stati attraversati, che in ogni modo facilitarono il viaggio.

I Funzionari dei Consolati Italiani, in servizio presso i centri di transito di maggiore rilevanza, opportunamente avvertiti dal nostro

Ministero degli Esteri, si recarono nelle stazioni per salutare il loro passaggio, mettendosi gentilmente a disposizione per ogni evenienza.

Durante il viaggio, furono oggetto di vivissimo compiacimento da parte delle popolazioni straniere che spontaneamente li salutavano con segni di viva approvazione e manifestazione di plauso.

Dopo 42 ore di viaggio, transitando per le città di Chiasso, Lucerna, Basilea, Strasburgo, Metz, Thionville, Lussemburgo, Bastogne, Namur, Bruxelles, Anversa, con temperature sempre più basse ed attraversando regioni tempestate da non incoraggianti tormenti di neve, entrarono nei Paesi Bassi a Roosendaal, dove appresero la loro



Foto 3. Vigili di Roma posano in una foto ricordo alle porte di Zevenbergen, loro destinazione operativa (Foto Gruppo Storico VVF Roma)

destinazione operativa: Zevenbergen (nel Brabante Settentrionale, Foto 3), l'ultima stazione efficiente ed immediatamente a contatto con le regioni allagate (Zevenbergen letteralmente vuol dire "sette colli").

In Belgio ricevettero, da parte di un Comando Militare, viveri caldi, molto graditi dai nostri Vigili, che ricambiarono a loro volta facendo dono di arance italiane, molto più gustose di quelle reperibili in quelle terre. Anche a Roosendaal, le autorità Olandesi offrirono gentilmente ristoro presso il ristorante della stazione.

Arrivarono a Zevenbergen con vento e pioggia, comunque salutati dal cortesissimo Borgomastro Sig. Schaminee (il Borgomastro è l'equivalente del nostro Sindaco) mentre il personale rimase sistemato alla meglio nei vagoni, il responsabile del gruppo si recò

con l'ufficiale Pagnoni e l'Ing. Elifani in Municipio, dove si tenne una lunga conferenza orientativa, durata fino a tarda notte, con il Sig. Kluytenaar di Breda, con L'Ing. Gooseens e con il Sig. Heida, il primo, funzionario esperto e valoroso nel ramo dell'agricoltura, il secondo, giovane ingegnere e buon conoscitore della tecnica agricola della regione, e il terzo, ottimo assistente di lavori edili e stradali; questi tre esperti rimasero simpaticissimi all'Ing. Malagamba, che si legò a loro con profondi vincoli di amicizia. La situazione descritta dai predetti signori era tutt'altro che semplice, la conversazione si svolse in francese, in tedesco e talvolta in inglese, lingua, quest'ultima, nota soltanto all'ufficiale Elifani.

Il nostro Comandante non era molto portato per le lingue, a mala pena conosceva trecento parole in francese e duecento in tedesco; nella sua testimonianza ricorda come quella notte provò rammarico per non aver studiato al meglio le lingue straniere, e mai come in quella occasione si convinse come siano stati fraintesi, il detto attribuito al Principe Bismark, secondo il quale le conoscenze linguistiche non servono che ai camerieri, e l'altro detto di Leibniz, secondo il quale è preferibile avere dieci idee e saperle esprimere in una sola lingua che avere una sola idea e saperla esprimere in dieci lingue. Sta di fatto che Bismark conosceva molte lingue e che il tedesco Leibniz scrisse le sue opere più importanti in francese.

Malagamba, resosi conto a fatica della situazione e del mondo al rovescio in cui vivono e producono gli Olandesi, rimase d'accordo con il Sig. Kluytenaar che al contingente italiano sarebbe stato riservato, carta topografica alla mano, un settore ben definito, nel quale avrebbero operato soltanto i Vigili del Fuoco Italiani. Con l'assistenza del Sig. Goossens e del Sig. Heida il primo lavoro da eseguire, non appena sistemato l'accampamento, sarebbe stato tentare la riparazione della vecchia diga del mare, lungo un percorso di circa 5 Km., rotta in più punti, e che dopo il disastro non era ancora stata raggiunta da nessuno, perché irraggiungibile attraverso la terra ferma.

I Vigili si sarebbero impegnati a tamponare le falle intermedie (Foto 4 e 5), lasciando ad altri il compito di provvedere alla tamponatura delle due falle estreme di est e di ovest, presso le quali si poteva



Foto 4. Vigili del Fuoco intenti alla riparazione di una breccia nella diga loro assegnata
(Foto Gruppo Storico VVF Roma)



Foto 5. Una squadra al lavoro su una diga
(Foto Archivio del Comando di Torino)

giungere con gli automezzi; assicurarono, inoltre, che avrebbero fatto il possibile, recandosi sul posto con gli anfibi, per effettuare le riparazioni preliminari più importanti prima del 16 febbraio, giornata pericolosa di alta marea stagionale; avrebbero effettuato, non trascurandoli, anche altri lavori e altre operazioni, oltre ai recuperi vari.

L'Ing. Malagamba tornando al treno simulò sicurezza ed indifferenza, formulando dentro di sé il fermissimo proposito di fare, con l'aiuto di

Dio, bella figura ad ogni costo.

All'alba del giorno successivo all'arrivo, iniziarono le operazioni di scarico dei materiali, i vagoni viaggiatori con il bagagliaio e il vagone riscaldamento furono trasportati, a mezzo di un raccordo ferroviario, in uno zuccherificio di Zevenbergen, distante 15 Km dalla zona allagata, dove, venne impiantata subito la nostra base, con relativo servizio radio; il Sig. Meyerinck, direttore dello stabilimento, fu estremamente cortese nei riguardi di tutto il gruppo, e gli operai dello zuccherificio ben presto divennero loro grandi amici. Mentre venivano effettuate le operazioni di scarico, nonostante le raffiche di vento e i violenti piovaski, sopra di loro volavano, in formazione triangolare, oche selvatiche, con il capogruppo all'apice del triangolo; nel vedere strani movimenti o forse a causa del colore rosso delle macchine, deviavano bruscamente la rotta, producendo un chiasso indiavolato, come degne discendenti delle leggendarie oche capitoline; gli abitanti del luogo consideravano il volo di questi uccelli come segno di imminenti tempeste, ma i nostri non si fecero spaventare da queste previsioni.

Il servizio radio, come già detto, fu immediatamente installato e messo in funzione, e, come nel Polesine, funzionò egregiamente; si trattava di una stazione fissa impiantata nello zuccherificio, che fu operativa prima ancora che le singole squadre entrassero in azione.

Il giorno stesso, furono fatte delle ricognizioni sulla diga, la zona assegnata ai nostri Vigili, prima con l'anfibio piccolo e poi con il modello più grande (Foto 6), e, sulla scorta dell'esperienza recente del Polesine, vennero stabiliti dei punti di riferimento che



Foto 6. Convoglio di mezzi anfibi diretti alla zona delle operazioni, percorso che richiedeva 40 minuti di navigazione (Foto Rivista "Antincendio")

segnassero una rotta sicura da rispettare rigorosamente anche nei viaggi successivi, per evitare eventuali ostacoli non affioranti, ma di

poco inferiori al livello delle acque; il lavoro fu svolto in acque sempre più alte di 3 metri, perciò se un anfibio fosse affondato, le conseguenze per il personale sarebbero state tragiche, vista la necessità di indossare indumenti pesantissimi per resistere al freddo, che nei primi giorni arrivò anche a 20° sotto zero, senza che l'acqua gelasse, se non per un piccolo e sottile strato, a causa della sua salinità.

Secondo gli accordi presi tra Governo Italiano e Governo Olandese, il reparto Italiano avrebbe provveduto autonomamente sia all'accasermamento che al vitto, ricevendo dalle autorità locali solo le forniture di carburante; l'Ing. Malagamba si accordò in tal senso con il Borgomastro, che pur equivalendo al nostro sindaco, era, in Olanda, un funzionario dello Stato di nomina regia.

Ufficiali, sottufficiali e Vigili senza alcuna eccezione si sistemarono alla meglio nei vagoni ferroviari o nell'interno dei freddissimi magazzini dello zuccherificio, con paglia e sacchi a pelo, (i sacchi a pelo furono gentilmente prestati, prima della partenza, dall'Esercito Italiano). Malagamba ci riferisce, nella sua relazione, che non ci fu alcuna difficoltà nell'acquisto dei viveri, mentre per quanto riguarda gli approvvigionamenti di vino (all'epoca non esistevano particolari restrizioni sul consumo di quello che era considerato un componente del pasto) vi era un ostacolo legato al prezzo elevatissimo di questa bevanda per noi familiare, ma molto ricercata in paesi dove non è possibile la coltivazione della vite, perciò ripiegarono su un prodotto locale a basto costo, ovvero la birra.

Tornando al lavoro svolto dal nostro contingente, la diga, come già detto era raggiungibile solo attraverso l'acqua dopo una navigazione con gli anfibi di circa 40 minuti, questo rendeva impossibile procedere al lavoro di ripristino della diga stessa, utilizzando per colmare le brecce con materiale trasportato con gli autocarri, e qui i nostri dimostrarono che oltre alle competenze tecniche erano pronti a mettere a disposizione il sudore della fronte e un lavoro portato avanti con instancabile determinazione. Ricorrendo a un sistema tanto semplice quanto estenuante, riuscirono a colmare le brecce, lavorando, isolati dal mondo, di pala e piccone per recuperare materiale utile dai tratti di diga adiacente, ancora elevati e intatti, e trasportando con carriole

a mano. Da operai specializzati a semplici sterratori, i Vigili italiani lavorarono senza sosta dall'alba al tramonto di ciascun giorno, con pioggia e neve tormentosa, venti impetuosi e freddo estremo. Questo impegno sovraumano permise di riparare i tratti danneggiati e impedire ulteriori travasi di acqua nei polder già colpiti dall'alluvione. Il personale addetto a tale lavoro rimase sul posto, per tutta la durata delle giornate, rientrando solo al tramonto, allo scopo di non perdere tempo in inutili navigazioni, contentandosi, con quel freddo, di consumare il pasto di mezzogiorno con viveri asciutti (Foto 7).



Foto 7. Vigili del Fuoco in pausa sul ciglio di una diga
(Foto Archivio Comando di Torino)

Nell'entroterra, a pochi chilometri alle spalle degli italiani, il contingente statunitense, imponente per mezzi e uomini, sopraelevava un'altra diga, collegata con la terra ferma, come seconda linea di difesa, qualora la diga più esposta avesse nuovamente ceduto, a causa della temuta nuova intemperie attesa per il 16 febbraio.

Il prestigio acquistato per l'indomita forza di volontà manifestata in tale circostanza fu immenso e sorprese tutti gli stranieri perché, fra l'altro, i nordici non potevano immaginare che gli uomini del paese dell'azzurro e del sole potente e luminoso, fossero capaci di resistere e validamente operare come loro in quella situazione infernale.

Diecimila furono le ore lavorative impiegate per la riparazione della diga, tremila i Km. di navigazione percorsi e mille circa i metri cubi di movimento terra effettuati con pala, picco e carriola.

Fin durante il viaggio di andata il Brigadiere Carrera del Corpo di Milano dovette prestare la sua opera di valente infermiere, per curare due Vigili colpiti da l'influenza in territorio svizzero, facendo opera di prevenzione girava con frequenza lungo il treno con una specie di estintore con acqua nebulizzata male odorante ma utile a mantenere disinfettato l'ambiente, preservando quasi tutti dall'epidemia influenzale, che, in quel periodo, imperversava in tutta Europa, durante il viaggio il Carrara fece, pur non essendo dotato del relativo titolo accademico, anche l'odontoiatra, cavando un dente a un vigile, con inizio dell'operazione a treno fermo, a fine della stessa con treno in moto; il paziente concluse l'episodio con una profonda dormita, assecondata forse da eccessivi risciacqui a base di ottimo cognac francese.

A Zevenbergen i Vigili ammalati (ci fu un caso di violenta polmonite) furono curati con rara perizia dal dottore dell'ospedale Sig. Koek e da suor Gustava ai quali, l'Ing. Malagamba, inviò espressioni della più viva gratitudine; essendo l'ospedale al completo d'infermi, i Vigili Italiani ammalati furono ricoverati nel reparto maternità e i giornali Olandesi trovarono il modo di commentare con simpatia tale inusuale circostanza.

Il giorno successivo al loro arrivo fu installato il telefono nel treno dopo due ore che ne fu fatta richiesta verbale, fu così possibile parlare con Roma e riferire l'andamento della missione. In Italia ottenere in due ore l'installazione di un apparecchio telefonico sarebbe da considerarsi una realtà romanzesca. Molti furono i giornalisti che andarono a visitare i Vigili; inglesi, americani, olandesi ed Italiani, alcuni accettarono di buon grado la mensa all'Italiana, dimostrando di apprezzarla anche se, data la situazione, veniva offerto un bicchiere di vino di Frascati, attingendo da una piccola scorta portata da precedenti Vigili Romani, scorta che, purtroppo, ben presto si esaurì.

L'11 febbraio il lavoro dei Vigili fu ripreso dagli operatori della televisione Olandese.

Sua Eccellenza Caruso, Ministro Plenipotenziario presso l'Aia, ammalato di influenza non poté visitare il contingente italiano, non appena fu possibile fu l'Ing. Malagamba, Comandante della missione,

a recarsi presso di lui per rendergli doveroso omaggio. Andò invece a trovarli una commissione di medici Italiani, tra cui il dott. Villani che visitò i nostri ammalati.

Il giorno 12 febbraio il Geom. Pagnoni con alcuni Vigili, ebbe l'onore di parlare, a Klundert, con il Principe Bernardo (Foto 8)



Foto 8. Il Principe Bernardo d'Olanda si complimenta per il lavoro svolto dai nostri Vigili con l'Ufficiale Serafino Pagnoni del 1° Corpo VVF di Roma (Foto di Serafino Pagnoni)

mentre visitava le zone colpite con un elicottero, essendo poco prima passato sopra la diga affidata agli italiani e avendoli visti al lavoro, si complimentò molto per l'opera svolta.

Con molta sorpresa giunse anche il graditissimo saluto del Primo Direttore Generale dei Servizi Antincendi, Alberto Giombini, che recitava:

A tutti il Mio affettuoso augurale pensiero. A Roma non si parla che di Voi, Il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco onora, come sempre l'Italia.

Il giorno seguente il gruppo di lavoratori, videro in lontananza delle oche selvatiche, non ne udirono però il canto armonioso, di cui è nota la leggenda. La sera dello stesso giorno tredici, venne trasmesso il lavoro tricolore alla televisione Olandese, si riconobbero negli anfibi in navigazione, e nella diga al lavoro, alcuni di loro ebbero il piacere di riconoscersi, nel momento in cui il Principe Bernardo stringeva loro la mano. Le squadre non impegnate nella costruzione della diga,

intanto, provvedevano alle riparazione delle strade, allo stendimento di decauilles, al recupero di motori, trattori, automezzi, al trasporto di materiale vario con gli autocarri targati VF, i sommozzatori si impegnavano nella ricerca di salme nelle case crollate e sommerse (Foto 9).



Foto 9. Gli anfibi si sono rivelati come nel Polesine degli ottimi ausili per la loro versatilità che permise salvataggi e perlustrazioni in qualsiasi punto allagato, sia con molta che con poca acqua (Foto Archivio Comando di Torino)

Il giorno 15 febbraio, pur essendo domenica, il lavoro fu portato ugualmente avanti.

In Olanda la giornata festiva, per motivi religiosi, è rigorosamente rispettata, addirittura, ci riferisce il Malagamba, di aver avuto voce che in alcuni villaggi, con popolazione prevalentemente protestante, il rispetto della domenica è scrupoloso fino al punto che, in questo giorno, le massaie tolgono persino il gallo dal pollaio, isolandolo in modo che non possa avere contatti con le sue galline. I Vigili Italiani ascoltarono ugualmente la messa delle ore 17:00 celebrata dal Rev. Don Leto Casini, di origini toscane, e cappellano degli Italiani in Olanda, fu la prima volta che nei Paesi Bassi venne celebrata messa Vesperina, dopo la specifica autorizzazione del Vescovo della storica città di Utrecht.

Il sentimento religioso in Olanda è veramente profondo, nelle trattorie, nei ristoranti, prima di iniziare il pasto, tutti, sia cattolici o protestanti, si fanno devotamente il segno della croce e rimangono per alcuni istanti in raccoglimento con la massima semplicità.

Lo stesso giorno 15 una rappresentanza di nostri Vigili, si è recò ad

Halsteren per rendere onoranza alle salme del Comandante dei Vigili del Fuoco Sig. Berg e del vigile Olandese L. Rampart, morti nella notte dell'alluvione nel tentativo di effettuare salvataggi, a questi valorosi colleghi ed ai loro familiari vada il più devoto e memore omaggio.

Dalla mezzanotte del 15 a quella del 16 febbraio venne sospeso il lavoro esterno, rimasero tutti in stato di allarme a causa dell'alta marea per far fronte ad eventuali altri guai, tutti i reparti stranieri si ritirarono in posizioni più arretrate, per fortuna la giornata non fu tempestosa, se fosse stata ventosa il disastro si sarebbe certamente ripetuto. La ragione di assumere posizioni più arretrate era tecnicamente giustificata, gli Italiani, però, non sapendo scindere il sentimento dal puro ragionamento, rimasero nel loro accampamento a quindici metri dalla zona allagata, perché la popolazione era rimasta al suo posto e non aveva assolutamente voluto abbandonare le proprie case, in caso di forzata ritirata avrebbero costituito la retroguardia della popolazione e non si sarebbero mai ritirati, a costo di qualsiasi sacrificio, di un solo metro, fino a quando non avrebbero avuto la certezza che dietro di loro non fosse rimasto nessuno. Come già accennato, la giornata fu tranquilla, le tamponature delle dighe resistettero all'aumentato livello delle acque e così fu possibile la concessione di una giornata di tranquillo e meritato riposo, anche se ad occhi ben aperti. La valutazione di Malagamba è che non si trattò di imprevidenza, quella di attestarsi così pericolosamente vicini alle acque, ma piuttosto una necessità, in Olanda andarono con il fermo proposito di essere di aiuto ed il rischio, come sempre, era stato compreso nel conto, prima della partenza.

Un Presidente del consorzio agrario locale (alcuni consorzi sono molto potenti in Olanda) visto che il lavoro andava avanti con altissimo rendimento, propose loro con il dovuto tatto, una retribuzione in ragione delle ore del lavoro prestato, con altrettanta cortesia l'offerta fu, evidentemente declinata. Frequenti furono le visite nell'accampamento da parte di Italiani residenti in Olanda, tutti confermarono che il lavoro svolto era apprezzatissimo dalla popolazione Olandese, riceverono molte lettere di sconosciuti cittadini Olandesi che esprimevano riconoscenza e compiacimento,



Foto 10a. La popolazione locale, riconoscente per i soccorsi, socializza con i Vigili del contingente italiano (Foto Famiglia D'Andrea)



Foto 10b. La popolazione locale, riconoscente per i soccorsi, socializza con i Vigili del contingente italiano (Foto Famiglia D'Andrea)



Foto 10c. La popolazione locale, riconoscente per i soccorsi, socializza con i Vigili del contingente italiano (Foto Famiglia D'Andrea)

alcune furono accompagnate da piccoli doni per i Vigili ammalati. Molte furono, e sempre estremamente corrette, le relazioni di amicizia, intrecciate con le famiglie di Zevenbergen (Foto 10a – 10b – 10c), alla sera, dopo l'estenuante giornata lavorativa passata a lavorare con fatica, guidati dalla volontà di far bene, si concedevano una piccola passeggiata tra le case della cittadina, e gli abitanti non esitavano ad invitarli, magari dopo cena, momento in cui i Vigili potevano accettare inviti e prendere nelle loro case del caffè con dolci, caffè diverso da quello espresso, tipicamente italiano, servito sempre con crema di latte.

Il Colonnello Duran dell'esercito Olandese, che comandava un reparto di soldati operanti in zona adiacente alla nostra, ci ha colmato di cortesia e attenzioni, da noi naturalmente ricambiate e con i suoi uomini si stabilì una cordialissima intesa, particolarmente proficua per il buon assolvimento dei rispettivi compiti.

Il prestigio concreto e reale che l'Italia ha conseguito in Olanda inviando un reparto dei suoi Vigili del Fuoco, credo non avrebbe potuto acquistarlo in un qualsiasi altro modo.

Nei Paesi Bassi, forse per la propaganda di guerra, gli Italiani non erano tenuti in grande considerazione, ma le nostre molteplici capacità lavorative, la nostra resistenza al lavoro e alle fatiche senza mai segni di stanchezza, la nostra vivace intelligenza fertile di risorse, il nostro contegno anche se chiassoso ma pur sempre corretto e disciplinato sia sul lavoro che altrove, la nostra scrupolosa onestà nel consegnare oggetti di valore recuperati, la nostra vita parsimoniosa senza alcuna esigenza e senza la minima pretesa di alloggi confortevoli e senza, quindi, essere di peso nemmeno per le più elementari necessità della vita, la nostra abilità nell'eseguire i più svariati e complessi lavori, l'insuperata maestria da noi dimostrata nel recuperare e trasportare in mezzo all'acqua materiale di ogni genere, anche se di relevantissimo peso, senza causare altri guai, valse a dissipare talune diffidenze dei primi giorni e a determinare una manifesta preferenziale fiducia verso di noi e verso il nostro lavoro di uomini senza pretese, dotati di forte volontà uniti dalla gentilezza dell'animo. Il reparto, sotto il comando dell'Ing. Malagamba, fece conoscere agli abitanti di quelle terre l'autentica Italianità e da ciò è derivato un vantaggio a favore

degli Italiani che numerosi risiedono in Olanda.

Il giorno 19 febbraio, Malagamba si recò all'Aia per rendere doveroso omaggio al Nunzio Apostolico accreditato presso la Regina d'Olanda, Mons. Paolo Giobbe, nativo di Roma, a mezzo suo fu richiesta per tutto il personale Italiano la Benedizione del Santo Padre, che giunse tempestiva il giorno dopo a Zevenbergen, a mezzo telegramma di sua Eminenza Rev. Montini e che fu del seguente tenore:

“Paternamente elogiamo slancio generoso Vigili del Fuoco Italiani accorsi in Olanda aiuto fratelli tanto duramente provati. Sua Santità invia ad essi di cuore conforto lavoro auspicio Divina Assistenza ed implorata benedizione.”

Quale gentile dono di Mons. Giobbe la sera portai all'accampamento numerosi fiaschi di ottimo Chianti, a cui furono festosamente resi i dovuti onori, durante la cena tutti poterono, così, “arrubinare il nappo” espressione desueta che indica rendere rosso di vino il bicchiere, anche se di alluminio, con rispettosi auguri di buona salute per Mons. Giobbe e del suo ottimo segretario, sacerdote vicentino, del quale, con dispiacere, il nostro “cronista” Malagamba non ricorda il nome.

Il giorno 21 febbraio al di fuori della zona assegnata, su invito del colonnello Duran, abbiamo effettuato importanti lavori di recupero a Nieuw-Vosmeer, paese del Brabante maggiormente distrutto e completamente evacuato, nel quale, durante la notte del disastro, cinquanta furono le vittime, in tal paese che è molto lontano da Zvenberger abbiamo sempre operato in collegamento radio con il nostro accampamento.

Nei pressi di Nieuw-Vosmeer vicino a una casa sommersa (come quella della Foto 11), vagante nell'acqua fu trovato il corpicino di un bambino dell'età di circa sei anni avvolto nel suo pigiama.

La salma fu disposta su di un piccolo battello pneumatico e consegnata alla polizia, risultò poi trattarsi di Somer Giovanni, nato il 24/9/1945 appartenente ad una famiglia totalmente scomparsa. Il nostro Ingegnere qui mostra una grande umanità, augurandosi che i genitori siano morti credendo che il loro Giovanni fosse riuscito a porsi in salvo.

Lo stesso giorno nella zona allagata di Klundert con brillante



Foto 11. L'anfibio di Torino mentre controlla un'abitazione allagata (Foto Archivio Comando di Torino)

operazione furono recuperate 7.200 bottiglie di latte sigillate e quindi ancora in ottimo stato. Il giorno successivo, fra l'altro, è stato realizzato mediante un intervento coordinato con Vigili sommozzatori, muratori, elettricisti, falegnami e motoristi il lavoro di isolamento di un trasformatore sommerso e destinato al complesso di un impianto idrovore di Klundert, in mezzo alla sorpresa generale, poiché la zona era completamente allagata, e nonostante ciò l'operazione fu brillantemente eseguita in brevissimo tempo. Questo rese possibile, a mezzo dell'impianto ripristinato (intorno al quale fu da noi costruito una specie di pozzo intonacato lateralmente e sotto, con cemento a pronta presa) prosciugare un grande "Polder". Con tale lavoro, fu dimostrato agli scettici e agli increduli, che quando si vuole si può fare anche un buco nell'acqua.

Il giorno 25 febbraio il nostro Console Italiano di Amsterdam, Sig. Rocco Stani, si recò in visita, assai gradita da tutti, e fu accompagnato nella zona di lavoro, dove vennero descritti i lavori compiuti e quelli in corso.

Durante lo stesso giorno furono recuperate a Klundert altre 12.000 bottiglie di latte; da un barcone proveniente a mezzo di canale da Rood-Waart, in tre ore, pochi uomini, di fronte alle meraviglie del capitano del natante, hanno scaricato sessanta tonnellate di rotaie *decanville* (Foto 12), con le quali furono lo stesso giorno e nel giorno successivo,



Foto 12. Sistemazione delle rotaie decauville
(Foto Rivista "Antincendio")

stesi, dagli stessi uomini del contingente italiano, due km. di binari. A completare la faticosa giornata del 21 febbraio, fu affrontato, in mezzo a tanta acqua, lo spegnimento di un incendio di un cascinale di Zevenbergen, i Vigili del Fuoco locali si recarono sul posto ma la loro motopompa non faceva l'aspirazione, come del resto succede anche in Italia, tempestivamente due Vigili di Venezia usciti con l'autobotte pompa per provvedere alla necessità di acqua potabile del campo italiano, senza indugio e con molta abilità riuscirono a raggiungere il casolare e a spengere l'incendio, salvando da distruzione certa una casa abitata il cui tetto era già stato raggiunto dalle fiamme.

Il 25 Febbraio fece visita all'accampamento il presidente di un importante consorzio agrario, che rivolse lusinghieri complimenti e dichiarò che il reparto italiano, fra gli stranieri, era quello che aveva operato con la miglior perizia.

Il 26 febbraio nei pressi della città di Breda e precisamente a Terheijden venne, fra l'altro, recuperato un grosso motore sommerso di proprietà dello stato Olandese dal peso di circa 600 Kg., occorre soltanto svitare i bulloni dalla sua base di appoggio, un lavoro semplice, ma tecnico, in quanto sommerso vi era bisogno della maestria dei nostri sommozzatori.

Nella chiesa cattolica di Nieuw-Vossemeer furono recuperati i paramenti sacri e tappeti, con gli anfibi furono trasportati in terra ferma anche molte masserizie, fra cui quelle di un nostro collega olandese.

Il nostro personale dotato del materiale necessario ha raccolto anche molta documentazione fotografica e riprese cinematografiche. A Moerdijk, altro paese distrutto come Neuw-Vossemeer, con le nostre pompe conseguirono un lavoro di nuovo genere, riuscendo a prosciugare una zona nella quale si trovavano 1.500 tonnellate delle famose patate olandesi da semina dal valore di circa 12.000.000 di lire (l'equivalente di circa 200.000,00 €), custodite in serre con intelaiatura di ferro a doppio vetro.

A Klundert, durante la giornata del 27 febbraio, un solo anfibio provvide a recuperare e trasportare all'asciutto tredici macchine ed una cassaforte contenente valori. Il primo marzo essendo giornata festiva, diedero una mano alla croce rossa locale per ordinare in appositi magazzini pacchi doni pervenuti da ogni parte del mondo, fu la prima giornata con un bel sole e assolutamente senza vento. Il 2 marzo in una fattoria i sommozzatori riuscirono, sott'acqua, alla sistematica rimozione delle macerie di una casetta sotto la quale si presumeva fosse rimasta un'intera famiglia, non trovando nulla era da ritenersi che la famiglia, totalmente assente, abbia abbandonato la casa e poi sia stata travolta in aperta campagna.

Nello stesso giorno a Neuw-Vossemeer sono state recuperate venti macchine agricole, quelle recuperate complessivamente a Klundert sono state 232 dal valore di 50 milioni di lire (corrispondenti a più di 800.000,00 € di oggi).

Durante lo stesso giorno i Vigili ebbero la soddisfazione di vedere degli autocarri transitare lungo la vecchia diga del mare da loro riparata e dove, infine, a coronamento del lavoro, facendo i pompieri incendiari, bruciarono dei grandi cumuli di paglia che disturbavano il transito e che si erano ammassati durante la tempesta. Nei pressi di Klundert il 3 marzo una squadra italiana per facilitare il transito effettuò il lavoro di pavimentazione stradale rimettendo in ordine i cubetti sconvolti dalla inondazione, a Klundert recuperarono molto materiale didattico da una bellissima scuola agraria.

Il 4 marzo andò a far visita in forma di ringraziamento il borgomastro di Neuw-Vossemeer, dichiarando che il valore dei materiali recuperati dai Vigili del Fuoco Italiani nel suo comune ammontava a 60 milioni

di lire (895.000,00 € circa).

Il giorno successivo l'Ing. Malagamba ricevette la visita di cortesia del medico italiano dott. Enrico Bossetti di Bergamo, che, con la sua macchina e a sue spese, accorse in Olanda per prestare le sue competenze professionali nella città di Zierikzee, una località nella tormentata isola di Schouwen-Duiveland; l'ammirevole generosità di questo valente medico Italiano, è stata resa nota anche dalla stampa Olandese che ne ha parlato con vivissima simpatia.

Ancora a Neuw-Vossemeer, grazie all'intervento dei sommozzatori, fu effettuato il recupero dalle acque dell'autovettura del Sig. Singor Van Nieuwaarden, al cui interno vi era la sua cassaforte contenente valuta, oggetti d'oro e documenti vari; durante la notte della tempesta, il proprietario cercò scampo dal pericolo a bordo dell'auto, caricata di tutti i suoi averi, per sua fortuna, e dei suoi famigliari, discese dalla vettura proprio nel momento in cui una forte raffica di vento la scaraventò in un canale sommergendola completamente. Era stato costretto ad abbandonare la sua casa, e proprio quando pensava di essere riuscito almeno a mettere in salvo i suoi ultimi averi, li aveva visti scomparire per sempre sotto i flutti, la sua disperazione arrivò fino ai nostri soccorritori che, una volta individuata la posizione dell'automobile, che fu imbragata dai nostri sommozzatori, sollevarono e trascinarono in secco la macchina con l'aiuto del verricello di un anfibio, la gioia del proprietario che riuscì così a tornare in possesso dei suoi averi fu immensa (Foto 13 – 14 – 15).

Il 7 Marzo transitando a Rood-Waart nei pressi di una stazione di servizio di un polder, il Comandante della spedizione vide un gruppo di operai olandesi intenti a far funzionare, senza alcun successo, il relativo impianto.

L'Ing. Malagamba si fermò per capire l'origine del problema e, vedendo ripetuti schizzi su una tavola, comprese che quasi sicuramente l'inconveniente era dovuto al fatto che una paratia sommersa non era chiusa come avrebbe dovuto. Grazie all'intervento dei sommozzatori italiani, fu possibile rimuovere una grossa catena che si era frapposta tra il telaio e il battente della paratia, attraverso questa apertura le acque del polder adiacente (posizionato a quota maggiore di questo) defluivano



Foto 13. Uno dei nostri sommozzatori viene portato a braccia sul posto dell'immersione per la difficoltà di procedere con le attrezzature subacquee (Foto Gruppo Storico VVF Roma)



Foto 14. La vettura recuperata grazie all'intervento della squadra di soccorritori italiani (Foto Rivista "Antincendio")



Foto 15. La cassaforte recuperata dai nostri Vigili, contenente tutti gli averi del Sig. Van Nieuwaarden (Foto Rivista "Antincendio")

rendendo l'opera della stazione di pompaggio insufficiente. Una volta chiusa la paratia il problema, con sorpresa e soddisfazione degli operai olandesi, fu risolto, questi ultimi ringraziarono utilizzando una parola che ben presto i nostri connazionali impararono a conoscere, per quante volte fu loro rivolta, "dankeval", ovvero "grazie".

Il giorno 8 Marzo a Klundert furono recuperate, intervenendo con due anfibi, dieci tonnellate di grano custodito in sacchi da una soffitta di una casa parzialmente sommersa, lì fu trovato anche un gattino ancora vivo che andò ad aumentare nell'accampamento il numero dei felini ospitati.

Il giorno 9 Marzo cessarono i lavori esterni, a seguito di intese tra il Governo Italiano e il Governo Olandese, fu dato l'ordine di predisporre le operazioni di rientro.

Il valore complessivo del materiale recuperato venne calcolato in 200 milioni di lire, l'equivalente di circa 3.300.000,00 € di oggi.

Durante il soggiorno in Olanda e durante il viaggio di andata e ritorno, trascurando spese irrilevanti, sostenute in valuta francese e Italiana, il gruppo spese 25.908,68 fiorini Olandesi ed avendone ricevuti dalla Direzione Generale Antincendi 39.600,00 ne furono restituiti alla stessa 14.051,37, le spese sostenute in Olanda vennero regolarmente documentate risultando inferiori a lire italiane 4.415.380 delle quali lire 2.102.133 servirono per la mensa, lire 1.680.308 per piccoli e saltuari acconti al personale e lire 362.739 per spese varie.

Da questa disastrosa alluvione che vide le acque innalzarsi di diversi metri sopra il livello del mare e che portò via la vita a quasi 2.000 persone, il governo decise di tentare l'avvicinamento al quanto mai ambizioso e lungimirante "Progetto Delta", approvato il lavoro, che aveva lo scopo di cancellare una volta per tutte la minaccia proveniente dal mare. Questo venne messo in pratica innalzando ben 3.000 chilometri di dighe marine esterne e 10.000 chilometri di canali e dighe interni. Sul modello della diga Afsluitdijk, furono anche chiusi gli estuari di alcuni fiumi nella provincia dello Zeeland che vennero trasformati in laghi d'acqua dolce in modo da diminuire le possibili fonti alluvionali e, al tempo stesso, ridurre la fascia costiera da dover proteggere e il conseguente numero di dighe da costruire.

I lavori iniziarono nel 1958 e terminarono solo nel 2002, un'opera umana considerata una delle più imponenti mai realizzate nella storia dell'umanità, tanto da venir definita come una delle sette meraviglie del mondo dalla Società di Ingegneria Civile Americana. Oggi i lavori di manutenzione e di ammodernamento della struttura si rendono di tanto in tanto necessari soprattutto come prevenzione, volti ad arrestare possibili e tragiche conseguenze del feroce cambiamento climatico osservato negli ultimi anni, l'Olanda è infatti uno dei paesi che risentirebbe maggiormente del drastico innalzamento del livello marino che minaccia di vanificare i risultati di una lotta durata più di un millennio.



Foto 16. Ricevimento nel Municipio di Zevenbergen
(Foto quotidiano "Dagblad De Sten")

Nel pomeriggio del 10 Marzo venne organizzato nel Municipio di Zevenbergen un ricevimento (Foto 16) che si concluse in tarda serata con un banchetto a cui parteciparono tutti i Vigili Italiani; il giornale "Dagblad De Sten" di Roosendaal commentò la festa con un articolo così intitolato:

MINISTERO, PROVINCIA E COMUNE HANNO RESO OMAGGIO AI VIGILI DEL FUOCO ITALIANI A ZEVENBERGEN

Presente ai festeggiamenti di commiato, il Sig. Rocco Stani, Console d'Italia ad Amsterdam, rivolse al Comandante della missione, agli Ufficiali e ai Vigili Italiani, le seguenti, sentite, parole:

Avete dato una prova della fraterna solidarietà esistente fra il popolo Olandese ed il popolo Italiano.

E ancora:

Avete inoltre stabilito in Olanda legami di amicizia e fornito la prova che la solidarietà fra i popoli arriva più lontana di quanto in genere si suppone.

Queste ed altre parole di riconoscimento furono pronunciate ad elogio dell'operato dei Vigili del Fuoco italiani.

Il servizio reso all'Olanda, a partire da pochi giorni dopo l'inondazione di Sant'Ignazio, ha visto i nostri connazionali operare per colmare le brecce apertesì nelle dighe, recuperare macchine agricole, materiali e masserizie, oltre a questo furono compiuti molti altri interventi che si resero necessari al di là delle previsioni.

Fu messa in evidenza la solidarietà fra i popoli che, uniti da un uguale sentimento, insieme lavorano non soltanto nei giorni del pericolo e della sventura ma anche in tempi di tranquillità. Fu proprio Malagamba a mettere in evidenza questo punto, disse, inoltre, di essere molto commosso dell'omaggio reso ai suoi uomini in questo comune, aggiungendo di sentirsi infinitamente onorato di poter accorrere in aiuto, di poter prestare il suo contributo nel lenire le sofferenze della popolazione. Il Corpo dei Vigili ha soltanto potuto rendersi conto della portata della sciagura quando videro ritornare alle loro case devastate e distrutte le schiere dei profughi che se ne erano allontanati il primo febbraio, e quando li videro andare in cerca di quanto restava dei loro miseri averi. Anche il Borgomastro di Zevenbergen pronunciò con viva e commossa sincerità un cordiale saluto:

Signor Comandante, i suoi uomini hanno compiuto un lavoro magnifico e diligente. Abituati a lavorare sotto il sole d'Italia, hanno voluto cimentarsi con il freddo clima invernale in cui si ammalano gli stessi Olandesi. Avete assunto sportivamente senza la minima esitazione il vostro compito. Sotto la direzione e con l'attrezzatura di cui disponevate, bastavate a voi stessi senza ricorrere a nessuno. Perciò il valore dell'assistenza prestata acquista maggiore rilievo – e continuò il Borgomastro – I suoi uomini, presi uno per uno, erano dei tecnici che sapevano ciò che dovevano fare, Vigili del Fuoco di prim'ordine ma anche amici nel bisogno. La diga del mare sull'Hollandsch-Diep venne da voi riparata e così venne evitata la diretta minaccia dell'acqua marina. Avete recuperato dall'acqua salata preziose macchine agricole, facenti parte della dotazione delle case coloniche, per un valore di decine di migliaia di fiorini. Avete riparato impianti di idrovore, con le imbarcazioni anfibiae avete ripescato dall'acqua della zona allagata mobilio ed arredi domestici

recuperandoli da case pericolanti. Cantine svuotate con le pompe per mettere gli abitanti in condizioni di rioccupare le loro case. Sono convinto che vi siate sacrificati per compiere il vostro viaggio in Olanda. La vostra lingua ed il vostro lavoro vi mantenevano isolati dalla popolazione, ma la popolazione del Brabante occidentale non vi è tuttavia meno riconoscente per tutto quello che avete saputo fare.

Dopo aver ancora espresso la sua ammirazione per i familiari dei Vigili rimasti in Italia, il Borgomastro disse:

A nome della popolazione voglio esprimervi la nostra gratitudine per quanto faceste per noi e Vi prego di trasmettere queste nostre espressioni di riconoscenza al Vostro Governo. Vi auguro un buon viaggio e buon ritorno alle vostre case. Spero che spesso vi ricorderete con soddisfazione del lavoro che avete compiuto nel paese dei Mulini.

Prese in seguito la parola l'Ing. Malagamba, il quale disse che i suoi uomini non hanno fatto che il loro dovere.

Seguì poi un breve discorso del Dr. De Kanter, il quale a nome del Ministero degli Affari Esteri disse che il Governo Olandese aveva molto apprezzato la venuta degli Italiani.

Il De Kanter aggiunse:

Si parla molto di integrazione, di solidarietà europea e internazionale. Molto spesso si tratta di parole vuote, ma io credo che la fratellanza dei popoli alla fine trionferà. Credo che l'aiuto prestato dal piccolo Corpo dei Vigili Italiani in Olanda, costituisce una prova della collaborazione fra i popoli.

A nome del Commissario della Regina per la Provincia del Brabante parlò l'Ing. J. Van Noorden il quale disse che, l'acqua affrontata dai Vigili Italiani in Olanda come nemico, era diventata loro amica. Il Commissario Van Noorden, ringraziò per l'aiuto spontaneo offerto dal Corpo dei Vigili del Fuoco e per il modo con cui hanno lavorato.

Il signor Eahuis, direttore della Nederlandse Haidemaatschappi, rivolse poi a nome della compagnia da lui diretta, parole di riconoscenza aggiungendo che la compagnia, in segno di apprezzamento per l'opera prestata aveva voluto offrire al corpo dei Vigili un sontuoso pranzo.

Il Borgomastro di Klundert, Avv. G. Drayer rese omaggio al

Comandante ed ai Vigili per il lavoro eseguito nel suo Comune. L'Ing. Kluijtenaar a nome del Demanio offrì poi a ognuno dei Vigili un piccolo ricordo, mentre l'Ing. Meijrink, Direttore delle fabbriche VCS, ringraziò i Vigili.

Infine venne il momento di prendere posto a tavola per il pranzo nell'Hotel Van Hooft, un banchetto in cui vennero pronunciati molti brindisi in onore dei Vigili del Fuoco Italiani.

Il dono offerto a ciascuno secondo un'antica tradizione Olandese, è stato un cucchiaino d'argento con inciso nel manico un piccolo mulino a vento (Foto 17).

L'incaricato degli Affari Conte A. Murari, cortesissimo e valente Funzionario Italiano allora in servizio presso la nostra Ambasciata dell'Aia, ci ha fatto pervenire il 10 marzo il seguente messaggio:



Foto 17. Dono ricevuto dai Vigili italiani in segno di riconoscenza (Foto Famiglia Visinoni)

Signor Ingegnere dei Vigili del Fuoco Italiani.

Assai spiacente che inderogabili impegni mi abbiano impedito di essere fra voi, oggi, invio a tutti il mio cordiale saluto.

Al primo appello levatosi da tutta Italia non appena si ebbe notizia del flagello abbattutosi furiosamente sull'Olanda amica, da ogni parte del nostro Paese vi siete subito raccolti, con la prontezza e l'abnegazione che vi hanno sempre distinti, e siete accorsi con un piccolo Corpo di Spedizione per lottare al fianco del valoroso popolo olandese, contro la natura soverchiante. Oltre all'opera delle vostre braccia avete portato qui, da tante città d'Italia, una testimonianza di affetto e di fraterna solidarietà, che spero abbia contribuito a lenire un poco il dolore e i lutti di queste laboriose popolazioni, cacciate, in una tragica notte dalle loro case e dalle loro terre.

A quelli che hanno perduto tutto, la vostra presenza deve aver detto tutta la simpatia che il lontano popolo d'Italia ha provato per la loro angoscia. A quelli che si accingono alla ricostruzione partendo dalle fondamenta, la vostra opera deve aver mostrato che non erano soli nella loro pena e nella loro rinnovata fatica. In circostanze così drammatiche il conforto morale vale

almeno quanto la collaborazione materiale.

La prima soddisfazione che dovete trarre dalla vostra missione è quella di aver avuto il privilegio di essere voi i rappresentanti della gratitudine del nostro popolo per gli aiuti che con altrettanta spontaneità e generosità il popolo olandese aveva dato a noi poco più di un anno fa, quando altre acque si erano scatenate con furia selvaggia a distruggere un lembo della nostra terra. Siete venuti qui a dir grazie da parte di quelle nostre popolazioni.

Possano questi scambi di sentimenti umani cementare sempre più l'unione e l'amicizia fra i popoli d'Olanda e d'Italia e fra tutti i popoli, che con commovente umanità hanno fornito, in questa dolorosa circostanza, la riprova del loro reciproco amore e la conferma persuasiva di sentirsi tutti fratelli. Se all'origine di questa prova stanno tanti lutti chissà che essa tuttavia non giovi a risparmiarne di più tremendi, avendo dimostrato a tutti quanto profondo e sentito è il sentimento di solidarietà che accomuna gli uomini di ogni razza e d'ogni paese.

Voi rientrate in Italia con un esperimento in più di quando la lasciate, avete imparato a conoscere un altro popolo. È questa una delle esperienze più feconde che l'uomo possa fare. Anche voi vi siete fatti conoscere e sono certo che avrete saputo lasciare di voi il miglior ricordo. Ho sentito dir bene di voi e della vostra opera. Non ne dubitavo. Vi mando perciò al momento della vostra partenza l'espressione del mio più vivo compiacimento. So che, tornando in Italia, anche voi direte bene di questo popolo, del suo coraggio nella sventura, della sua forza d'animo nell'accingersi alla ricostruzione, della sua riprovata fede nell'avvenire, che tutti gli auguriamo prospero e felice.

Avrete così assolto una duplice fruttifera missione, quella di portare qui il messaggio di simpatia dell'Italia e quella di riportare in Italia il ricordo della simpatia che ha circondato la vostra opera.

A tutti voi ed al vostro Comandante invio il mio più cordiale saluto ed ogni migliore augurio.

Finora i ricordi riportati nella relazione dell'Ing. Malagamba, a capo della spedizione, di seguito alcuni dei centinaia di episodi che la stampa ha narrato di salvataggi, di atti di coraggio, di gesti gentili, di dure imprese condotte a termine con abilità e maestria, pari al loro valore. I Vigili del Fuoco Italiani sono diventati popolari in Olanda,

le attestazioni di gratitudine e di ammirazione avute sono infinite e tutte significative per la spontanea, commossa sincerità e riconoscente fraternità. È un altro episodio di alta benemerenzza questo che i Vigili del Fuoco Italiani hanno scritto ed aggiunto alla storia di quotidiana attività (Foto 18).



Foto 18. Riconoscimento ai Vigili del Fuoco del 64° Corpo VVF di Piacenza, da parte della autorità città cittadine (Foto tratta dal libro “Piacenza non brucia”, 1991)

Dai servizi apparsi su alcuni quotidiani e periodici Italiani, dovuti ai loro inviati speciali in Olanda, di seguito è possibile leggere alcuni brani che testimoniano e documentano anche nei minimi particolari l'opera dei nostri Vigili del Fuoco in terra Olandese, l'ambiente in cui il reparto agli ordini dell'Ing. Malagamba ha dovuto operare con episodi e dettagli di interventi assai significativi.

Enrico Nassi della rivista “Orizzonti” descrisse il lavoro svolto dai sommozzatori per chiudere le falle delle dighe, scrive:

Si tuffavano Esposito di Napoli, Fogli e Cosma di Venezia e Fagnani di Milano. Trovarono che le acque avevano strappato la catena delle chiuse, e che pertanto il tamponamento doveva essere fatto a braccia, lungo un percorso sottomarino di cento metri e più. Le chiuse furono saldate e il vaso intercomunicante tra le due dighe cessò. L'acqua del mare del nord cessò di defluire verso Tholen, Zevenbergen, Kruder, Nieuwossemer ed altri centri minori. Durante quest'operazione fu ripescato il cadavere di un bambino soffocato dalle acque abbracciato al suo cagnolino di pezza. Pioveva e faceva molto freddo, mai giornata fu così triste, con quel cadaverino appoggiato

sull'anfibio, fra i fitti rotoli di canapa e la radio che gracchiava monotona e precisa, direttive e disposizioni.

Sandro Paternostro inviato de "Il Tempo" di Roma in visita alla zona affidata al corpo di spedizione dei VVF Italiani dopo aver descritto alcune fasi dell'arrivo e l'ambiente in cui operavano così continua:

Il tratto di diga affidato alle cure degli Italiani sarà riparato tra due o tre giorni al massimo. La pattuglia dei sommozzatori ha avuto ieri e oggi un gran da fare. Essa è composta da quattro Vigili del Fuoco addestrati secondo gli stessi criteri di come venivano formati in tempo di guerra i sommozzatori della marina.

Ciascuno dei quattro dispone di uno speciale copricapo che lo fa rassomigliare vagamente ad un palombaro rivestito del suo tradizionale scafandro sino alla base del collo. Il corpo è libero e ciò facilita parecchio i movimenti. Un dispositivo di auto respirazione fornito di una minuscola bombola di ossigeno consente ad ognuno dei quattro subacquei di restare sott'acqua un'ora e mezzo senza dover ricorrere, come accade normalmente per i palombari, alla respirazione artificiale mediante ossigeno pompato giù dall'esterno. Insomma il sommozzatore è come un pesce. Fa per conto suo. Ai suoi piedi ha due pinne in gomma che lo agevolano nel nuoto, guizza e corre dove è necessaria la sua presenza. Dei quattro, per giudizio comune dei loro superiori e collaboratori, il più in gamba è il napoletano Esposito, questi giunto a Zevenbergen già preceduto dalla spettacolare prova fornita durante l'allenamento compiuto in Italia. L'Esposito riuscì a battere il primo record dell'intero Corpo dei Vigili del Fuoco restando tre minuti e trenta secondi sott'acqua senza respirare, la squadra dei sub affrontò un macabro e difficile compito; i quattro nuotando sott'acqua, entrarono nell'interno di una casa sommersa, per recuperare le salme di una famiglia di cinque persone affogate una decina di giorni fa.

In data 12 febbraio, ossia appena il giorno dopo l'arrivo sul posto dei Vigili, il Principe Bernardo, consorte della Regina Giuliana d'Olanda, nel corso delle sue continue visite nelle zone allagate, giungeva nei pressi di una diga.

Così Vero Roberti del "Corriere della sera" di Milano narra:

Ciò avveniva poco dopo mezzogiorno, il vento era molto forte e spingeva

nuova acqua sulle terre allagate del Brabante, la neve ostacolava ovunque il lavoro per il ripristino delle difese sulle dighe e sulle strade al confine dell'inondazione. In alcuni punti di quel fronte i soldati olandesi ed americani si erano riparati dietro barriere di sacchetti di sabbia che avevano innalzato. Ma su quel lontano troncone di diga, isolato dalla terra ferma, un pugno di uomini continuava a lavorare di pala e di piccone, incuranti del freddo intenso ed alla neve, che aveva incrostato loro le sopracciglia ed imbiancato le casacche di cerata nera.

Sull'argine della diga vi era un grande anfibio ed un barchino dai colori rosso e bianco, ed i nostri uomini ancora intenti al lavoro.

Il Principe, colpito dalla tenacia di quegli uomini, scese con il suo elicottero a breve distanza da loro, due dei Vigili italiani andarono incontro ai nuovi arrivati con quella macchina che gli olandesi chiamavano "mulino volante" gli intrepidi erano il brigadiere Malinverno ed il vigile Dall'Armi del corpo di Milano. Il Principe si rivolse a loro in Olandese, le risposte gli vennero date in Italiano, subito il Principe Bernardo strinse loro le mani e volle essere accompagnato nel punto dove le squadre Italiane stavano operando, continuando la conversazione, alternando l'inglese con il francese, si intesero, il nobile Olandese ebbe parole molto affettuose per quei cinquanta uomini che stavano lavorando immersi tra fango e terra nella breccia che si era creata sulla diga, con l'acqua che arrivava loro alle ginocchia.



Foto 19. Il Brigadiere Malinverno
(Foto Comando di Milano)

Il Principe restò ancora qualche minuto con i Vigili, poi salì sull'elicottero e si involò per prendere terra dopo un chilometro circa, vicino alle prime case di Klundert, dove si notavano le macchine rosse degli automezzi italiani sulla strada e due barchini con la scritta "Milano" sulla prua.

Il Principe chiese di essere accompagnato presso un carro-radio dove il Geom. Serafino Pagnoni era in collegamento con il Comandante del gruppo; Ing. Malagamba a Zevenbergen.

Il Principe Bernardo nel lasciare il luogo sinistrato in mano agli specialisti italiani cominciò a salutare Pagnoni, lo ringraziò e gli disse che la Regina

Olandese e tutto il popolo, erano rimasti vivamente toccati dalla generosità degli aiuti Italiani, ancora ebbe parole d'ammirazione per i Vigili, dopo essersi interessato al loro equipaggiamento, sopraggiunse: "per tutto quello che avete fatto e ciò che farete su questa nostra terra martoriata, noi Olandesi vi saremo sempre grati."

Il 16 febbraio le previsioni meteo annunciarono l'arrivo di una nuova e violenta offensiva dal mare che avrebbe portato nuovamente l'intrusione delle acque devastatrici, ai Vigili del Fuoco Italiani non faceva paura, la attendevano con la massima preparazione.

A tal proposito l'Ing. Malagamba fece una dichiarazione alla stampa:

Non è stata una nostra imprudenza, quella di attestarci così pericolosamente vicino alle acque, ma è stata una necessità, siamo arrivati in Olanda con il fermo proposito d'esser d'aiuto, dunque dovevamo correre il rischio.

Nella notte del 15 sia i reparti americani che quelli olandesi si ritirarono accampandosi nell'hinterland, pronti ad entrare in azione per soccorrere quella parte di popolazione che nessuno era riuscito a far allontanare dalle proprie case.

I pompieri italiani rimasero sul posto aspettando l'ondata, pronti a riceverla con tutti gli onori, erano cioè in grado di soccorrere gli abitanti ed impedire una nuova catastrofe del tipo di quella verificatesi a Tholen, isola completamente sommersa dalle acque con circa cento persone e decine di migliaia di capi di bestiame perduti per sempre.

Avevano calcolato che avrebbero perso il campo base posto sul treno che li aveva postati fin lì, ma salvare delle vite umane era una posta che valeva ben più di un alloggio. Per una volta la fortuna abbracciò quelle terre martoriate, la notte passò senza problemi, le prime luci del nuovo giorno arrivarono con un leggero e pallido sole formando la silhouette di una formazione di oche che, volando alta nel cielo facevano sentire la loro presenza.

Gli Italiani tornarono nel loro settore per continuare il loro lavoro serenamente.

Era giunto ormai il momento del riordino dei materiali, provveduto al carico sul treno, partirono alle ore 18:00 del giorno 12 marzo, gli Olandesi non usano andare alla stazione per salutare amici o parenti

che partono, ma in questo caso la piccola stazione si era gremita di gente che ad ogni costo voleva salutare gli amici Italiani, l'affetto della popolazione di Zevenbergen era diventata grande nei loro riguardi. Il treno cominciò a sbuffare e lentamente le ruote presero a girare, in quel momento chi rimase a terra cominciò ad allungare le braccia in alto e ad agitarle con tutta forza, pronunciando frasi di saluto, stessamente la risposta dai finestrini del treno, forse forse qualche lacrimuccia era stata spesa, ed il buon ricordo da ambedue le parti rasserenarono gli animi con soddisfazione.

Il viaggio seguì lo stesso itinerario dell'andata, il convoglio, scorreva liscio come le lancette di orologio svizzero, durante la marcia non ci fu nessun ostacolo od imprevisto che fece rallentare la marcia, alle ore



Foto 20. Uno dei mezzi anfibi del 1° Corpo VVF di Roma, caricato sul vagone merci per il rientro in Italia (Foto Gruppo Storico VVF Roma)



Foto 21. I Vigili del Fuoco dell'83° Corpo VVF di Torino al rientro dalla spedizione (Foto Archivio Comando di Torino)

11:00 del giorno 14 arrivarono alla stazione di Milano, vennero accolti festosamente dai loro familiari dai colleghi del Corpo di Milano, con grande soddisfazione dal Direttore Generale S.E. Piechè, nonché dal Console Olandese in Italia, che successivamente, rivolse loro parole di grande ringraziamento.



Foto 22a. I Vigili del Fuoco italiani al rientro dalla missione in Olanda, con il Comandante Ing. Malagamba (Foto Gruppo Storico VVF Roma)



Foto 22b. I Vigili del Fuoco italiani al rientro dalla missione in Olanda, con il Comandante Ing. Malagamba (Foto Gruppo Storico VVF Roma)

Presso la caserma dei Vigili del Fuoco di Milano ai prodi soccorritori venne letto il telegramma inviato dal Ministro dell'Interno Scelba tramite il Prefetto Piechè.

Roma 13 marzo 1953

Impossibilitato per impegni di Governo di assentarmi da Roma, La incarico di porgere il mio saluto al reparto Vigili del Fuoco Italiani che rientra dopo 35 giorni di missione di soccorso compiuta in Olanda stop

Agli Ufficiali ai Sottufficiali ed ai Vigili tutti di cui ho seguito ed apprezzato l'assiduo lavoro esprimo il mio più vivo compiacimento per questa nuova affermazione in campo internazionale che si aggiunge alle tante benemerenzze del Corpo dei Vigili del Fuoco stop

Ministro dell'Interno Scelba

Terminata la lettura del telegramma il Prefetto si rivolse ai 154 della missione con sue parole, continuando con un saluto di plauso augurale, facendo notare loro che in Italia tutti sapevano della brillante operazione che avevano compiuto, giornalmente venivano spediti dall'Olanda rapporti e relazioni da parte dell'Ing. Malagamba, ma anche numerosi dettagli menzionati dalla stampa facevano seguire il loro lavoro a vantaggio delle popolazioni Olandesi colpite dalla calamità.

Voi ritornate alle Vostre case e conserverete a lungo il ricordo soddisfatto di una missione che avete compiuto bene oltre i confini del Vostro Paese. Quando riprenderete il lavoro di ogni giorno questa soddisfazione vi renderà più lieve la fatica.

La Regina d'Olanda scrisse al nostro Capo di Stato la seguente lettera, credo, opportuno trascriverla nel suo testo originale, in lingua francese:

Monsieur le Président,

Maintenant qu'est colmatès la darnière brèche faite dans nos digues par l'assaut de la mer, j'èprouve le besoin de m'adresser a Vous et au people italien, animèe d'un sentiment de profonde gratitude.

Le catastrophe maritime qui a frappe notre pays an èvrier a plongè dans la dètresse des centaines de milliers de mes compatriotes et causèe d'énormes

devastations. Mais quelle consolation de constater qu'avec une spontanéité sans précédent dans l'histoire, le monde entier a témoigné de sa sympathie à l'égard des sinistrés, sympathie qui s'est traduite partout par des mesures effectives, nous apportent aide incomparable.

Vos avions, notamment Votre avion privé, nous ont apporté sur le champ des marchandises et les vêtements, partout en Italie se sont organisées des collectes qui ont rapporté des sommes importantes; des pompiers italiens, complètement équipés, sont accourus et ont travaillé nuit et jour, dans le froid, au milieu des eaux, pour sauver, au péril de leur vie, les sinistrés et leur bétail et pour colmater les innombrables brèches dans les digues.

Tout ceux qui se sont dévoués pour nous ont droit à notre vive reconnaissance, car ils ont fourni la preuve que la solidarité humaine ne s'arrête pas aux frontières. Au nom des sinistrés et de tous mes compatriotes je tiens à Vous remercier bien vivement, Vous et le peuple italien, de tout ce qui a été fait pour nous dans Votre pays au moment où nous dûmes subir l'assaut imprévu de la mer, qui est à la fois l'alliée de toujours et l'ennemie séculaire.

Je saisis cette occasion de Vous offrir, monsieur le Président les vœux sincères que je forme pour la prospérité de la République et pour Votre bonheur personnel.

Juliana

Scestdijk, le 12 janvier 1954

A Monsieur Luigi Einaudi – Président de la République Italienne

VERBA VIG. IN SERV. CIVIL. BRANCALONI RENATO

Elenco degli elogi ed elogi

D.G.S.A. 17/7/1954 - **Elogia collettivi** a seguito inondazione senza prevedere, assieme alla squadra, all'estinzione di un incendio alla officina del case, insufficiente a limiti che altrimenti ne avrebbero compromesso l'efficienza. Per la stessa motivazione si concede un grado in denaro di 2. 30.

D.G.S.A. 3/1/1954 - **Elogia collettivo** pagamento della squadra che, nel corso appunto del periodo, riusciva a circoscrivere e domare l'incendio verificatosi presso la Centrale di stazionamento presso il 1/4/1950, salvando tutta l'apparecchiatura.

S.M. Regina d'Olanda 26/7/1954 - **Elogio collettivo** per l'opera generosa e spirito di abnegazione dimostrati nell'opera di soccorso portata al suo paese durante l'alluvione del 1953.

VERBA VIG. 2/3/1955 - **Elogio collettivo** per l'opera intelligente svolta durante il transito di un autotreno posteggiato nel paese di Gode il 13/2/1955.

D.G.S.A. 7/11/1954 - **Elogio collettivo** per aver operato con zelo, alertà e perizia dispendiosa al servizio del dovere e vittorioso spirito di abnegazione, durante l'incendio della Cantiera Veggio del 1/11/1954.

D.G.S.A. 3/1/1953 - **Elogio collettivo** per la pronta ed efficace azione svolta nelle operazioni di soccorso in favore della popolazione colpita dalle recenti alluvioni, verificatosi nella zona Ferraresa nel novembre 1952.

Elenco degli elogi conferiti al Vig. Brancaleoni Renato, tra cui (in evidenza) l'Elogio collettivo ricevuto dalla Regina d'Olanda

52° CORPO VIGILI DEL FUOCO - MILANO

PRIME DEL GIORNO N° 53

COMITTO' Economico in Olanda a seguito dell'alluvione del febbraio 1953, elogia dalla Regina d'Olanda.

Si è gradito portare a conoscenza del Corpo e particolarmente del personale che ha dato parte dell'unità di soccorso inviata in Olanda, la seguente lettera della Direzione Generale dei Servizi Antincendi pervenuta al Comando il 7 corrente.

---*---

MINISTERO DELL'INTERNO
Dir. Gen. Serv. Antincendi

Roma, 26 Luglio 1954

Prov. N° 22187/5610

Al Comando
52° CORPO VIGILI DEL FUOCO
MILANO

COMITTO' Economico in Olanda a seguito dell'alluvione del febbraio 1953.

Suo Maestà la Regina Giuliana d'Olanda ha fatto pervenire l'espressione delle Sue profonde gratitudini ai Vigili del fuoco italiani per l'opera generosa di soccorso prestata al proprio paese, a seguito dell'alluvione del febbraio 1953.

Si compiacce vivamente con gli ufficiali, i sottufficiali ed i vigili che, per le capacità, lo zelo e lo spirito di abnegazione dimostrati in quella circostanza, hanno salvato l'apparecchiatura e la macchina ricevatrice di un paese amico.

Si quanto sopra general'mente il personale di questo Corpo, di cui all'attimo stesso, che fece parte della unità di soccorso inviata in Olanda.

IL DIRETTORE GENERALE
P/ve (P'Arzoni)

---*---

PER IL COMANDO, 7 AGOSTO 1954

IL COMANDANTE
(Dr. Ing. A. Rossi)

Ordine del giorno del 52° Corpo VVF di Milano, in cui è riportata la comunicazione dell'Elogio collettivo da parte della Regina Giuliana

Decreto del giorno n° 37 del 6-2-1953

Soccorsi per l'Olanda

Per ordine del Superiore Ministero il Corpo di Roma partecipa alle operazioni di soccorso in Olanda con un reparto costituito da 1 ufficiale, 1 sottufficiale e 10 vigili. Il reparto è attrezzato con 1 anfibia laiga VF 1105, 1 autotreno 690 laiga VF 1131 e un AFR laiga 1189.

La partecipazione del Corpo di Roma non ha potuto comprendere il grande numero di colono che con la loro generosità hanno richiesto di partire.

Del essi vada l'elogio e l'ammirazione del Comando.

Il Comandante
Piermarini

Ordine del giorno del Comandante del 1° Corpo VVF di Roma, Ing. Piermarini

MINISTERO DELL'INTERNO
CORPO NAZIONALE VIGILI DEL FUOCO
91° CORPO - VERONA -

Per: Allegati Esposto a n. del

OGGETTO: **ELOGIO**

Verona, il

S.M. La Regina Giuliana d'Olanda

Per l'opera generosa e spirito di abnegazione dimostrati nell'opera di soccorso in occasione dell'alluvione che ha colpito l'Olanda nel febbraio 1953

(Foglio della D.G.S.A n° 22187/5610 del 26/7/54)

IL COMANDANTE
Gen. Ing. Mario d'Arzoni

Comunicazione al personale del 91° Corpo VVF di Verona dell'elogio ricevuto dalla Regina d'Olanda per l'opera di soccorso

Erano trascorsi solo pochi mesi dal rientro in Italia ma nei Paesi Bassi la popolazione aveva ancora nel cuore il ricordo vivo ed affettuoso dei “brandweer” italiani. In questo clima il Borgomastro di Zevenbergen ricordò di aver visto, durante i vari interventi, il Brigadiere Domenico Scigna di Torino mentre filmava il susseguirsi dei soccorsi che man mano venivano svolti in situazioni particolari e difficili dai Vigili del Fuoco. Alla Direzione Generale dei Servi Antincendi nel mese di maggio 1954 pervenne la richiesta del cine-documentario girato durante l'alluvione d'Olanda dalla Farnesina.



Foto 23. Il fotografo della spedizione, Vice Brigadiere Armando Mattei, del 1° Corpo VVF di Roma (Foto Gruppo Storico VVF Roma)

Fu proprio il sindaco di Zevenbergen a formulare la domanda tramite il Ministero degli Esteri chiedendo, in particolare, una copia delle immagini relative l'intervento dei Vigili italiani nella sua città. Tuttavia le stesse non erano ancora stata montate così la Direzione Generale dispose che l'Ing. Elifani, a suo tempo partecipante alle operazioni di soccorso, visionasse e selezionasse le scene da diffondere e che lo Scigna del 83° Corpo VVF di Torino, autore delle scene, si occupasse del loro allestimento.

Proprio per questo egli fu inviato in missione presso il Centro Cinematografico del Corpo Nazionale, ubicato presso le Scuole Centrali Antincendi, per un periodo di circa otto giorni. Il Brigadiere arrivò a Roma il 22 luglio 1954 e, terminato il lavoro di montaggio del documentario, il 6 agosto, fece ritorno a Torino. Di questo episodio esiste prova documentaria, in parte nell'attuale Centro Documentazione ed in parte nell'archivio del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Torino, ma purtroppo la pellicola risulta dispersa ed introvabile. Che sia andata persa per i vari cambiamenti e ristrutturazioni dei locali, o per altri motivi, è un vero peccato perché la testimonianza della prima missione all'estero dei Vigili del Fuoco non può arricchire ulteriormente l'archivio storico cine-tv. È facile immaginare quanto

quelle immagini possano dimostrare come, malgrado la limitatezza dei mezzi, tanto preziosa fosse stata l'opera dei soccorritori italiani. Parlo al presente perché, malgrado tutto e le vane ricerche, non dispero e confido che un domani il documentario possa riemergere in qualche archivio o tra i ricordi di qualche vecchio pompiere. Nelle immagini in toni di grigio di quel "film" si scoprirebbe, ancora una volta, come, allora come oggi, spirito ed abnegazione nei Vigili del Fuoco non siano mai mancati.

Non si potrebbe concludere meglio, sottolineando, come descritto nel testo di questa missione, del lavoro degli Italiani, al centro delle più dure insidie di un grande intervento, compiuto senza nessun incidente, per questo si ringrazia anche la provvidenza, ma cercando l'origine di come sono andate magnificamente le cose, si deve soprattutto all'andamento fiducioso e l'affiatamento tra le varie qualifiche dei Vigili, che fin dal primo momento hanno sudato affianco l'uno con l'altro senza distinzione di grado, dividendo sacrifici e pericoli, tutto ciò, accomuna i Vigili del Fuoco in un'unica famiglia, che in una terra lontana 1500 chilometri, hanno saputo far conoscere il Corpo Nazionale, facendolo apprezzare in modo lusinghiero.

La maestosità dei vecchi mulini a vento, il calore umano delle persone, rimarranno sempre nei cuori di coloro che parteciparono a tale missione.

Dalle memorie dell'Ing. Carlo Malagamba



OLANDA 10-2-1953

Foto 24. Foto di tutti i Vigili della spedizione a pochi giorni dall'arrivo
(Foto Gruppo Storico VVF Roma)



Foto 25. Foto di gruppo Vigili del 1° Corpo
VVF di Roma
(Foto Gruppo Storico VVF Roma)



Foto 26. Foto di gruppo Vigili del 1° Corpo VVF di Roma (Foto Gruppo Storico VVF Roma)



Foto 27. Foto di gruppo Vigili del 1° Corpo VVF di Roma (Foto Gruppo Storico VVF Roma)



Foto 28. Foto di gruppo Vigili del 1° Corpo VVF di Roma (Foto Gruppo Storico VVF Roma)



Foto 29. Foto di gruppo Vigili del 1° Corpo VVF di Roma (Foto Gruppo Storico VVF Roma)



Foto 30. Foto di gruppo Vigili del 57° Corpo VVF di Padova
(Foto Archivio Fotografico - SDC)



Foto 31. Foto di gruppo Vigili dell'83° Corpo VVF di Torino
(Foto Archivio Comando di Torino)

ELENCO NOMINATIVO DEL PERSONALE

Direzione Generale dei Servizi Antincendi

Comandante Ing. Carlo Malagamba – V. Brig. Guido Gallina – V. Brig. Gaspare Naldini – Vig. Antonio Moscarda – Vig. Vittorio Petrone – Vig. Crescenzo Russo.

1° Corpo VVF di Roma

Uff. Geom. Serafino Pagnoni – Brig. Francesco Udovini – V. Brig. Federico D'Andrea – V. Brig. Alessandro Croce – V. Brig. Ercole Soccorsi – V. Brig. Armando Mattei – Vig. Angelo Tacci – Vig. Osvaldo Prosperi – Vig. Giovanni Marpi – Vig. Luigi Di Giulio – Vig. Gastone De Stefani – Vig. Giuseppe Leoni – Vig. Orlando Bianconi – Vig. Amedeo Di Giorgio – Vig. Ezio Moggiani.

2° Corpo VVF Alessandria

Vig. Felice Iustich – Vig. Gino Pavesi – Vig. Paolo Lagazzi – Vig. Vincenzo Rossi – Vig. Giovanni Viotti.

3° Corpo VVF Ancona

Vig. Elso Tonarelli – Vig. Argeo Mercanti – Vig. Elio Bracconi – Vig. Daniele Fulgeri – Vig. Evaristo Bettelli.

14° Corpo VVF Bologna

V. Brig. Vado Proni – Vig. Sc. Alberto Marchi – Vig. Mario Pirazzoli – Vig. Mario Rusticelli – Vig. Callisto Giovagnoni – Vig. Eugenio Nuovoli.

15° Corpo VVF Bolzano

V. Brig. Francesco Bragagna – Vig. Guglielmo Devilla – Vig. Bruno Filippi – Vig. Giovanni Piecher.

16° Corpo VVF Brescia

Vig. Giuseppe Ardoini – Vig. Antonio Zavaglio – Vig. Ennio Prandelli – Vig. Franco Bonzio.

30° Corpo VVF Ferrara

Vig. Sc. Anacleto Mangolini – Vig. Florindo Faccini – Vig. Sc. Gino Ferraresi – Vig. Carlo Finetti – Vig. Armando Rimondi.

36° Corpo Genova

V. Brig. Antonio Serra – Vig. Ermenegildo Benzini – Vig. Carlo Brunella – Vig. Vittorio Fossa – Vig. G. Battista Gaggero – Vig. Giacomo Damuggia – Vig. Sebastiano Russo – Vig. Carlo Giacchetta – Vig. Marcello Righetti –

Vig. Vincenzo Gazzolo – Vig. Luigi Giubergia.

52° Corpo VVF Milano

Mar.llo Virgilio Malinverno – Brig. Felice Carrara - V. Brig. Luigi Molteni – V. Brig. Carlo Ripamonti – V. Brig. Aldo Vacchini – V. Brig. Aurelio Seveso – Vig. Ugo Maltoni – Vig. Angelo Carpani – Vig. Amedeo Pagliarini – Vig. Guglielmo Fagnani – Vig. Alberto Giusta – Vig. Luigi Dall'Armi.

54° Corpo VVF Napoli

Vig. Antonio Esposito

55° Corpo VVF Novara

Brig. Giuseppe Bernasconi – Brig. Agostino Martinelli – Vig. Sc. Carlo Barassi – Vig. Sc. Antonio Del Grande – Vig. Franco Angelini – Vig. Angelo Rampezzotti – Vig. Luigi Stangalini – Vig. Dante Carretti – Vig. Franco Barassi – Vig. Celestino Redo.

57° Corpo VVF Padova

Brig. Vittorio Manganello – V. Brig. Giovanni Baccin – Vig. Sc. Italo Rossetto – Vig. Elio Tisato – Vig. Giovanni Modesti – Vig. Angelo Degan – Vig. Giovanni Camporese – Vig. Luigi Favaro – Vig. Ferruccio Lazzarin – Vig. Franco Rossi.

60° Corpo VVF Pavia

V. Brig. Basilio Dell'Acqua – Vig. Sc. Ferdinando Losio – Vig. Sc. Guido Palaisi – Vig. Pierino Molinari – Vig. Osirio Cerilli – Vig. Luciano Zanoni – Vig. Umberto Barbieri.

64° Corpo VVF Piacenza

Vig. Giuseppe Bernardi – Vig. Luciano Schiavi – Vig. Lino Bernardi – Vig. Giuseppe Gastaldi.

71° Corpo VVF Reggio Emilia

Vig. Ido Menozzi – Vig. Renzo Maccari – Vig. Mario Stradelli . Vig. Giuseppe Pasqua.

80° Corpo VVF Sondrio

V. Brig. Giovanni Cappellaro – Vig. Andrea Bordoni – Vig. Nicola Vattavuk – Vig. Carlo Reganzani.

83° Corpo VVF Torino

Ufficiali Ing. Giacomo Elifani – Mar.llo Giuseppe Rubino – Brig. Pietro Odasso – Brig. Domenico Scrigna – Vig. Vittorio Alessiato – Vig. Pietro Aimonetto – Vig. Pietro Danone – Vig. Samuele Da Rol – Vig. Mario Nadalin

– *Vig. Alberto Vacchetta* – *Vig. Giuseppe Racca* – *Vig. Carlo Scrigna* – *Vig. Aristide Versino* – *Vig. Fulvio Machetti* – *Vig. Renato Visconti*.

86° Corpo VVF Treviso

Vig. Antonio Piovesan – *Vig. Giorgio Bergamini* – *Vig. Giuseppe Bergamo*
– *Vig. Mario Menegoni* – *Vig. Angelo Barbon*.

89° Corpo VVF Venezia

V. Brig. Umberto Caprioli – *Vig. Bruno Jurig* – *Vig. Filippo Fogli* – *Vig. Luigi Penso* – *Vig. Germano Fontanella* – *Vig. Vittorio Visinoni* – *Vig. Amedeo Mazzucato*.

91° Corpo VVF Verona

Brig. Vito Monesini – *Vig. Dino Zovi* – *Vig. Renato Brancaleoni* – *Vig. Otello Brunetto* – *Vig. Bruno Venturelli*.

92° Corpo VVF Vicenza

V. Brig. Alfio Bernardi – *Vig. Natale Rampazzo* – *Vig. Nereo Cosma* –
Vig. Dino Cernaz – *Vig. Celestino Busolo*.

Aggregati

Sig. Mario Pontello radio tecnico – *Sig. Emilio Veronelli operaio Specializzato riparazione anfibi* – *Sig. Armando Zanninello e Sig. Gino Puppi ferrovieri*.