LA TRAGICA NOTTE DI S. IGNAZIO NELL'INVERNO DEL 1953 IN OLANDA

Carlo Malagamba

LA TRAGICA NOTTE DI S. IGNAZIO NELL'INVERNO DEL 1953 IN OLANDA
(redatto dall'Ing. Carlo Malagamba, Comandante del Reparto dei Vigili del Fuoco Italiani che furono inviati in Olanda).

Prima di illustrare il gigantesco assalto cui fu sottoposto, nella notte del 31 Gennaio del 1953, il litorale dell'Europa nord occidentale, penso sia opportuno far qualche cenno della fisionomia geografica dell'Olanda che è quella di un paese basso, costituito da territorio di delta, formato dai fiumi Schelda, Mosa e Reno, e che rappresenta la parte finale della pianura germanica, bagnata dal Mare del Nord.

I Paesi Bassi sono sorti intorno allo Zuidersee (Mare Meridionale) che anticamente ebbe una grande importanza e che, avendo per centro principale Amsterdam, serviva da unione fra i vari e piccoli stati della regione, con funzione analoga, sia pure in proporzioni molto inferiori, a quella esercitata dal Mediterraneo durante l'Impero Romano.

Lo Zuidersee è ora separato dal Mare del Nord e quindi dall'Oceano Atlantico da una grande diga, larga 94 metri e lunga 30 chilometri, di recente ultimata e per mezzo della quale sono stati conquistati altri duecentomila ettari di terre arabili con quota sottostante a quella media del mare.

Infatti, caratteristica ben nota dell'Olanda, che non trova rispondenza in nessuna parte del mondo, è quella di avere grandi estensioni, poste al disotto del livello del mare, che costituiscono il trentotto per cento del territorio di tutto lo stato olandese, in parte del quale si è scatenato, nel 1953 e nel giorno in cui ricorre la festa di S. Ignazio, un tragico flagello.

Il suolo olandese si può dividere in due grandi parti; da un lato le antiche terrazze pluvioglaciali, costituite da sabbie e ciottoli a quota superiore, anche di qualche decina di metri, a quella del mare, e dall'altro lato, come già accennato, le vaste e piatte valli dei fiumi, argillose e fertilissime, con quota, prevalentemente, inferiore a quella del mare.

Queste ultime regioni costituiscono la parte più originale dell'Olanda, conferiscono al suo paesaggio una spiccata individualità, e così come era si presentano, trasformate dall'umano lavoro attraverso i secoli, feconde di prati e di colture, ricche di allevamenti, difese dalle dighe sulle quali hanno sede strade ordinarie ed anche ferrate, ed intersecate, infine, da canali artificiali, rappresentano una tipica ed autentica creazione dell'uomo. In nessun'altra regione del mondo le umane fatiche hanno voluto e saputo modificare così profondamente le situazioni naturali, strappando alle acque del mare e dei fiumi fertilissime terre, isolandole con le dighe,

prosciugandole e trasformandole nei fertilissimi “polder” la cui quota, talvolta, viene a risultare sottostante al livello medio del mare anche di sei-sette metri.

Tutto ciò legittima l’orgoglio degli Olandesi che, non a torto, affermano che Iddio ha creato il mondo e loro l’Olanda, dove è proprio vero, come abbiamo appreso, fin dall’infanzia nelle enciclopedie per ragazzi, che i pesci stanno più in alto degli uccelli.

Quasi tutte le coste olandesi sono protette da dighe potenti che manifestano e riassumono la lotta offensiva e difensiva ingaggiata dall’uomo per la conquista ed il presidio della terra; due volte al giorno la bassa marea, al piede delle dighe del mare, libera e scopre un orlo di territorio in fase di alluvionamento, dove l’uomo scende per raccogliere gli animali marini; due volte al giorno la marea invade, risalendo, di nuovo queste aree.

Violente invasioni marine nell’età antica e medioevale sconvolsero queste regioni, frazionandole in un grande numero di isole e l’uomo paziente e tenace riuscì sempre a riguadagnare, almeno in parte, la terra perduta.

Nel secolo quindicesimo, nuove catastrofi sommersero una zona già fin da allora resa fiorente, determinando la formazione dell'attuale Hollandsch Diep (Mare Olandese), immediatamente a sud del quale, i Vigili del Fuoco Italiani prestarono, nell'inverno del 1953, la loro opera.

I fiumi, cui ho già accennato, si sono innalzati per il fenomeno del sovralluvionamento, sicché, oggi, il loro livello è più alto del territorio adiacente che, pertanto, va difeso con dighe, non soltanto dalla parte del mare, ma, altresì, lungo i fiumi medesimi; ed anche le acque piovane non potrebbero avere esito dalle campagne se non fossero sollevate da appositi impianti, dei quali sono pittoresca ed originalissima espressione i famosi molini a vento. Ed il vento, in Olanda, non difetta, come non mancano le precipitazioni distribuite, in tutto l'anno, abbondantemente; specie nel semestre invernale l'intensa nuvolosità e la grande umidità sono accompagnate da impetuosi movimenti d'aria; l'assenza, inoltre, di ostacoli montuosi consente la indisturbata penetrazione nel suolo olandese degli influssi dell'Oceano Atlantico.

Il fenomeno della marea nell'Hollandsch Diep è particolarmente accentuato, perché detto mare è imbutiforme ed è in comunicazione diretta ed immediata con l'Oceano.

------OOoOO------

La notte, dunque, del 31 gennaio del 1953, successiva a quella del plenilunio in fase di grande marea, che secondo Dante, allorquando parla dei destini di Firenze,

". . . . il volger del ciel della luna
cuopre e discuopre i liti senza posa . . . ."

un vento impetuosissimo, della velocità di 180 km. orari, si è scatenato sul Mare del Nord.

La concomitanza fra quel vento (che i francesi chiamano noroit) e l'alta marea, ha fatto raggiungere alle acque del mare un livello superiore ad ogni previsione; le dighe non costruite per arginare un così straordinario livello non hanno resistito e così circa 570.000 ettari di terreno, siti al di sotto del livello del mare, con una popolazione di circa due milioni, che si considerava sicuramente protetta e che dormiva tranquillamente, sono stati sottoposti ad una terribile minaccia che in parte, purtroppo, si è tradotta in tragica realtà, con l'allagamento violento e precipitoso di 175.000 ettari, invasi da una fonte inesauribile di acque salate; trecentomila sono stati i sinistrati che se hanno salvato la vita hanno tutto perduto.

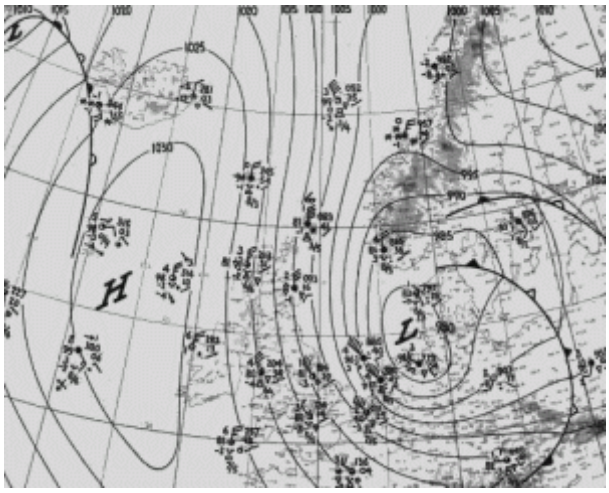
Il livello medio del mare è stato superato nell'Hollandsch Diep di ben cinque metri, raggiungendo una quota molto superiore a quella prevista ed in base alla quale furono calcolate e costruite le dighe; e come nel 1951, a Ponte Lagoscuro, l'idrometro del Po ha segnato metri 4,28, mentre l'argine del fiume era stato calcolato sulla piena del 1917 che raggiunse metri 3,72, così in Olanda i cinque metri di alta marea non erano

stati previsti; come ad Occhiobello, così in Olanda, le acque tracimarono con le funeste e ben note conseguenze.

Nelle prime ore del mattino, prima ancora che la marea avesse raggiunto il massimo livello, le sirene nelle città e le campane nei villaggi davano l'allarme, mentre l'acqua aveva già in parte superato il livello delle dighe; nella città di Rotterdam, i cui bassi quartieri furono poi allagati, l'allarme, alle tre di notte, fu dato dai topi che uscirono frettolosi dalle fogne, come escono dalle stive delle navi, quando queste stanno per affondare.

Dalle tre alle quattro di notte nelle zone colpite la popolazione in gran parte veniva sorpresa nel sonno; nelle zone marginali al disastro e risparmiate, una popolazione meno infelice, pur essendo sottoposta ad una terribile minaccia, continuava inconsapevolmente a dormire nel cuore della notte. Compresa fra il sabato e la domenica e, che, come tale, induce ad un più tranquillo sonno ristoratore.

In questa terribile notte, in disperata attesa quasi sempre vana di un salvatore, centinaia di infelici rimarranno aggrappati ai tetti delle loro piccole caratteristiche case, un tempo linde ed adorne di fiori fra i doppi vetri delle finestre, ed alle cime di



alberi, fino a quando il vento e le acque non abbatteranno le prime ed i secondi; ed anche quelli che non saranno travolti avranno non migliore destino ma soltanto più lungo martirio perché il vento, l'acqua ed il freddo li annienterà ugualmente.

Nell'isola di Tholen, ad un uomo, è riservata la crudele condanna di assistere, inoperoso ed impotente, al travolgimento di sua moglie con i suoi dodici figli.

Di una famiglia composta dai genitori e da otto figliuoli riesce soltanto a salvarsi una fanciulla di dieci anni, mentre tutti gli altri rimangono sepolti sotto le macerie della crollata casa paterna, poi totalmente sommersa dalle acque.

Assiderati, in mezzo all'acqua agitata, un giovane e la sua fidanzata resistono ben trentasei ore; quando sopraggiungono, finalmente, i soccorritori essi troveranno la giovane morta ed il giovane impazzito.

Due giovani sposi si rifugiano nel tetto della loro casa costruita di recente con i risparmi faticosamente ed onestamente accumulati; con un braccio l'uomo trattiene la sua sposa e con l'altro rimane vigorosamente aggrappato al comignolo del focolaio ormai spento; il piede destro dell'uomo è martirizzato da un pezzo di grondaia continuamente agitata dalle acque in moto; quando sono posti in salvo, egli è senza tallone ed il suo piede è ridotto ad un moncherino.

Un elemento di tetto rimasto consistente naviga alla deriva con padre e madre e due bambini; finalmente si arena presso un tratto di diga di poco sommersa; procedono con l'acqua fino alle ginocchia e con in braccio i figli morti assiderati; la estenuante fatica li costringe ad abbandonare i due cadaverini in due bidoni di latte ed a proseguire soli verso la salvezza, ormai utile soltanto al pianto ed al dolore.

Un pastore rimasto con il suo gregge e con il suo cane su un tratto di diga non sommersa ma isolata, riesce a spiccare un salto su un pagliaio galleggiante ed attraversante la breccia apertasi sulla diga; il cane riesce a seguire il suo padrone; percorrono in poche ore in questo strano natante circa dieci chilometri e quando raggiungono la terra ferma, il cane, forse accorato per la perdita del gregge a lui affidato, viene colpito dalla follia e continua ad ululare melanconicamente senza interruzione, per cui si rende necessario abbatterlo.

Questi e pochi altri sono gli episodi noti, quanti altri ancora, terribili e più pietosi si saranno verificati? Chi sa quanti e vani eroismi e quali terribili sofferenze, destinati a rimanere sconosciuti, saranno stati commessi e saranno state sopportate, prima della morte liberatrice!

L'ampiezza del disastro viene appresa soltanto gradatamente e nella giornata di lunedì in base a segnalazioni ordinatamente raccolte: le necessità sono innumerevoli

ed i mezzi ancora inadeguati per cui i soccorritori partiti, ad esempio, per effettuare, in base a segnalazione il salvataggio di gruppi di persone rimaste sui tetti delle case, ritornano, spesso, senza aver compiuto l'operazione di salvataggio perché, nel frattempo, i tetti sono crollati ed hanno tutti e tutto travolto.

Migliaia e migliaia di mucche, cavalli ed altri animali navigano alla deriva con la testa fuori dell'acqua in attesa della morte; altro bestiame non scavezzato muore nelle stalle in situazione più disperata e senza speranza, ma con sofferenze, almeno, più brevi.

L'episodio forse più commovente è attribuito ad un vecchio nonno che è riuscito, aggrappato ad un tetto per parecchi giorni e parecchie notti, a tenere in vita un suo nipotino, ancora lattante, nutrendolo con del pan dolce da lui premasticato.

Fin dalla domenica l'Esercito, la Marina e la Croce Rossa Olandesi hanno iniziato la loro preziosa opera di salvataggio, provvedendo anche al trasporto di migliaia di sacchi per il tamponamento delle brecce delle dighe.

I soccorsi vengono prestati a mezzo di battelli di ogni genere; poi intervengono gli aeroplani e gli elicotteri che gettano stivaloni di gomma, sacchi a terra, battelli pneumatici, viveri e medicinali; contemporaneamente si procede alla evacuazione dei bambini, delle donne e degli invalidi mentre gli uomini validi restano sul posto per aiutare nelle operazioni di colmature delle brecce delle dighe, onde evitare guai peggiori.

Un pescatore passa vicino ad un tetto nel quale una madre sta per partorire ed è costretto a proseguire il viaggio perché la barca che egli conduce è già sovraccarica fino all'estremo; un medico, opportunamente informato dal pescatore, riesce con un piccolo battello a raggiungere la località ed a portare a buon termine il parto nel granaio della casa, che, però, poche ore più tardi crolla, seppellendo madre e neonato.

Il vento e la pioggia continuano e la morte miete ancora le sue vittime per cui sono da considerarsi fortunati coloro che sono stati sorpresi nel sonno, senza sofferenza, senza terribili agonie e, forse, nella illusione della salvezza dei loro cari.

Ed intanto, le bestie, con il ventre enormemente rigonfio, vanno alla deriva e l'atmosfera comincia ad essere poco respirabile, nonostante che il freddo sia intenso.

Questo è il teatro della tragedia che, riguardando il passato, pare sia destinata a ripetersi in Olanda di tre secoli in tre secoli, secondo un ciclo che forse non si comprenderà mai se sia da attribuirsi a fenomeni naturali o a circostanze del tutto casuali.

Affluiscono, intanto, unità inglesi dell'armata del Reno, cinquemila uomini dell'Esercito Americano, ai quali si uniscono ausiliari tedeschi, con imponenti mezzi e dovizia di materiali, duemila pontieri francesi che nell'isola di Tholen eseguiscono un magnifico lavoro, ed anche dal Belgio affluiscono importanti rinforzi militari e civili; "*On vit même arriver le jeudì 150 pompiers italiens*" come si legge nella traduzione francese di un opuscolo edito dal servizio di informazioni del Governo dei Paesi Bassi ed intitolato "IL DISASTRO".

Parte degli episodi sopra riportati ho appresi dalla lettura di detta pubblicazione, estremamente interessante; il predetto servizio, al quale rivolgo il mio più vivo ringraziamento, mi ha anche gentilmente inviate alcune fotografie, autorizzandone la riproduzione.

Come si verificò in Italia durante le inondazioni del Polesine, anche in Olanda i radio amatori resero preziosi servizi; per mezzo di essi furono trasmesse notizie, da villaggi isolati, che risultarono provvidenziali per il coordinamento dei servizi di soccorso, per il lancio di materiale dagli aerei e per il salvataggio di vite umane.

Gli ettari devastati dalle acque risultarono 250.000, pari al 7,8 per cento della superficie complessiva dei Paesi Bassi; nel Polesine gli ettari allagati risultarono 111,828.

Nella zona olandese allagata esistevano 150.000 case, con una popolazione di 600.000 abitanti.

Diecine di migliaia di persone in poche ore hanno perduto ogni loro avere e sono rimaste prive di ogni mezzo, ridotte letteralmente al proverbiale “omnia mea mecum porto”.

Le case sono crollate a migliaia ed un raccolto di un valore di circa sei miliardi di lire è andato distrutto. Delle centocinquantamila mucche che pascolavano nelle regioni allagate venticinquemila per lo meno sono annegate o nelle stalle o nei prati; molte sono state abbattute dai loro stessi padroni, per sottrarle ad una fine angosciosa; le loro carogne, come già accennato, vagavano, poi, nell’acqua, sino a quando speciali squadre olandesi non provvedevano al ricupero.

Nella confusione della fuga il lamento disperato degli animali rimasti legati nelle stalle dava una tristissima testimonianza della incombente tragedia; alle mucche vanno aggiunte alcune migliaia di cavalli frisoni che, in luogo dei buoi, vengono, in Olanda, impiegati nei lavori dei campi.

Il danno complessivo è stato calcolato in 160 miliardi di lire. Le vittime umane sono risultate circa duemila, alle quali vanno aggiunte, in causa sempre della bufera di S. Ignazio, circa duecento vittime inglesi, fra gli estuari dell’Humber e del Tamigi.

Nell'inondazione del Polesine sono perite meno di cento persone, delle quali 86 simultaneamente a bordo del tragico autocarro di Frassinelle, sorpreso e travolto dalle acque in aumento.

Infine e prima di parlare dell'opera vera e propria prestata dai Vigili del Fuoco Italiani in Olanda, credo opportuno porre in evidenza che oltre a quelle principali costruite per la difesa dal mare e dai fiumi esistono moltissime altre dighe; ogni "Polder" infatti, sia grandissimo, medio o piccolo è totalmente delimitato da dighe sulle quali, inoltre, si svolge il traffico stradale, essendo quasi tutte pavimentate in cubetti di pietra naturale od artificiale; anche la quota delle dighe interne credo sia sempre superiore al livello del mare; ogni "Polder" ha una quota costante, ma le quote del piano di campagna dei singoli "Polder" non sono uguali fra di loro, per cui, anche in due "Polder" adiacenti, la rispettiva quota, pur sempre inferiore al livello del mare, può essere sensibilmente diversa; anche in molte dighe interne le acque aprirono numerosissime brecce.

====ooOoo====

A seguito di una offerta di prestazione inoltrata dal Governo Italiano ed accettata, di buon grado, da quello Olandese, si è disposto il concentramento a Milano, in parte per via ordinaria ed in parte per via ferroviaria, di unità, telegraficamente mobilitate dei Corpi dei Vigili del Fuoco di 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'Imcaradio, due ferrovieri e un operaio della Ditta Fumagalli, specialista in riparazioni di anfibi; alla spedizione hanno anche partecipato alcuni elementi della Direzione Generale dei Servizi Antincendi, del 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 vagone caldaia per riscaldamento che, per nostra fortuna rimase, con due fuochisti, sempre con noi.

Oltre ai vagoni per il personale (154 uomini), il treno fu dotato di vagoni merci nei quali furono caricati: due autovetture – due autoradio – una autolettiga – sei autocarri FIAT 640/N – 5 anfibi GMC – un anfibio Jeep – un autocarro luce – un autocarro officina – una cucina da campo – un gruppo elettrogeno, una autobotte pompa FIAT 640/N ed una motocicletta, oltre a molto materiale leggero come barche con motori fuori bordo, battelli, cordami, sacchi a pelo, stivaloni di gomma, giubbotti di pelle, 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 e materiale minuto, da un carro per il riscaldamento e da 18 pianali P.O.Z.

Con un passaporto collettivo firmato dalla Questura di Roma, che io solo ho controllato, sia all'andata che al ritorno, rendendomene garante, e con alcune complicate bollette verdi per l'andata e bianche per il ritorno, che nessuno si è mai dato pena di esaminare, abbiamo attraversato Svizzera, Francia, Lussemburgo, Belgio ed Olanda senza pagare un soldo, essendo intercorsa intesa in tal senso fra le varie Amministrazioni ferroviarie interessate; pur di far presto ogni formalità è stata superata; di ciò va data lode a tutte le Autorità degli Stati che abbiamo attraversati; il nostro viaggio è stato facilitato in ogni modo; i Funzionari dei Consolati Italiani, in servizio presso gli importanti centri di transito, opportunamente avvertiti dal nostro Ministero degli Esteri, sono venuti a salutarci, mettendosi molto gentilmente a nostra disposizione.

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

Anche le varie dogane si sono astenute dall'esercitare qualsiasi controllo ed io ho la certezza che la fiducia in noi riposta, della quale fummo lusingati, è stata completamente da noi meritata, non solo all'andata ma anche al ritorno.

Dopo quarantadue ore di viaggio, transitando per Chiasso, Lucerna, Basilea, Strasburgo, Metz, Thionville, Lussemburgo, Bastogne, Namur, Bruxelles, Anversa, con temperature sempre più basse ed attraversando regioni tempestate da non incoraggianti tormente di neve, entrammo in Olanda a Roosendaal, dove apprendemmo che la nostra destinazione era Zevenbergen (nel Nord Brabante), ultima stazione efficiente, immediatamente a contatto delle regioni allagate; Zevenbergen vuol dire sette colli.

Nel Belgio, ricevemmo da parte di un Comando Militare Belga viveri caldi che furono da noi molto graditi e che ricambiammo facendo, a nostra volta, dono di aranci italiani, che sono molto più gustosi di quelli che sono venduti in Olanda o che non provengono dall'Italia.

Anche a Roosendaal le Autorità Olandesi si offersero gentilmente un ristoro al ristorante della stazione.

Arrivati a Zevenbergen con vento e pioggia e salutati da quel cortesissimo Borgomastro Signor Schaninee, mentre il personale rimaneva sistemato alla meglio nei

vagoni, mi recai con gli ufficiali Pagnoni ed Elifani in Municipio, dove avemmo una lunga conferenza orientativa, durata fino a tarda notte, con il Signor Kluytenaar di Breda, con l'ing. Coossens e con il Signor Heida, il primo funzionario esperto e valoroso nel ramo dell'agricoltura, il secondo giovane ingegnere buon conoscitore della tecnica agricola della regione ed il terzo ottimo conoscitore di lavori edili e stradali; a questi tre simpaticissimi olandesi, ai quali sono ormai legato da profondi vincoli di amicizia, invio il mio saluto, anche attraverso queste righe; l'ing. Goossens è ora andato nel Congo Belga ed a lui auguro la migliore fortuna; il Signor Heida è un gigante alto metri 2,03; lo chiamavano Monsieur Deux-Metres, senza suscitare proteste da parte sua per il fatto che, a scopo di arrotondamento, gli avevano tolti tre centimetri.

La situazione descrittaci dai predetti signori e che sopra ho cercato di illustrare era tutt'altro che semplice; la conversazione si svolgeva in francese od in tedesco e talvolta in inglese, lingua, questa ultima, nota soltanto all'Ufficiale ing. Elifani; io conosco circa trecento parole in francese e duecento in tedesco; mai come in quella notte mi sono rammaricato di non aver meglio studiato le lingue e mai come in quella occasione mi sono convinto come siano stati fraintesi il detto attribuito al Principe Bismarck, 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 lingua sola che avere una sola idea e saperla esprimere in dieci lingue; sta di fatto che Bismarck conosceva molte lingue e che il tedesco Leibnitz ha scritto le sue opere più importanti in francese.

Resomi conto faticosamente della situazione e del modo a rovescio in cui vivono e producono gli olandesi rimanemmo d'accordo con il Sig. Kluytenaar che a noi sarebbe stato riservato, carta topografica alla mano, un settore ben definito, nel quale avrebbero operato soltanto i Vigili del Fuoco Italiani, con l'assistenza dell'Ing. Goossens e del Signor Heida e che per primo lavoro, appena sistemato il nostro accampamento, avremmo tentato la riparazione della vecchia diga del mare, lungo un percorso di circa cinque kilometri, rotta in più punti, e che dopo il disastro non era ancora stata raggiunta da nessuno, perché irraggiungibile attraverso la terra ferma; ci assumemmo l'impegno di tamponare le falle intermedie, lasciando ad altri il compito di provvedere alla tamponatura delle due falle estreme di est e di ovest, presso le quali si poteva giungere con automezzi; assicurammo che avremmo fatto il possibile, recandoci sul posto con anfibi, per effettuare le riparazioni preliminari più importanti prima del 16 Febbraio, giornata pericolosa di alta marea stagionale; avremmo effettuate non trascurando, in ogni modo, i lavori di cui sopra, altre operazioni ed anche recuperi vari.

Ritornammo al treno simulando, di fronte al personale che era rimasto in nostra attesa, sicurezza ed indifferenza con il fermissimo proposito, però, di fare, con l'aiuto di Dio, bella figura ad ogni costo.

All'alba del giorno successivo all'arrivo, iniziammo le operazioni di scarico del materiale; i vagoni viaggiatori con il bagagliaio ed il vagone riscaldamento furono trasportati, a mezzo di un raccordo ferroviario, ad uno zuccherificio di Zevenbergen, distante 15 metri dalla zona allagata; nello zuccherificio impiantammo subito, con

relativo servizio radio, la nostra base; il Signor Meyerinck, direttore dello stesso, fu con noi estremamente cortese e gli operai dello zuccherificio divennero ben presto nostri grandi amici. Mentre effettuavamo le operazioni di scarico con raffiche di vento e violenti piovaschi, volavano sopra di noi nuvole di oche selvatiche in formazione triangolare, con il guidatore all'apice del triangolo; nel vedere i nostri movimenti o forse il colore rosso delle nostre macchine facevano, deviando bruscamente la rotta, un chiasso indiavolato, quali degne discendenti delle leggendarie oche capitoline, durante l'assedio dei Galli, dopo la battaglia dell'Allia; ci fu detto che tali uccelli sono forieri di tempeste, ma per fortuna fra noi non c'era nessun Polidamante.

Come già accennato, fu subito installato il servizio radio, con la stazione fissa nello zuccherificio, che, nel Polesine, funzionò egregiamente e prima ancora che le singole squadre entrassero in azione.

Lo stesso giorno fu fatta una ricognizione sulla diga già menzionata prima con anfibio piccolo e poi con anfibio grande, stabilendo, secondo l'esperienza acquistata nel Polesine, con punti di riferimento ben definiti, una rotta sicura da rispettare rigorosamente nei viaggi successivi onde evitare ostacoli non affioranti, ma di poco inferiori al livello delle acque; l'affondamento di un anfibio (abbiamo navigato sempre con più di tre metri d'acqua) avrebbe di certo prodotto funeste conseguenze, dato gli indumenti pesantissimi di cui eravamo provvisti per resistere al freddo che, talvolta,

specie nei primi giorni, è arrivato a circa 20 gradi sotto zero e l'acqua non gelava, se non in uno strato sottile e inconsistente, soltanto perché salata.

Con il Borgomastro, che equivale al nostro Sindaco ma che, in Olanda, è funzionario dello Stato di nomina regia, presi accordi nel senso convenuto fra i due Governi olandese e italiano, e cioè che il reparto italiano avrebbe provveduto con mezzi propri sia per l'accasermamento che per il vitto, rimanendo a carico delle autorità olandesi soltanto la fornitura del carburante necessario.

Ufficiali, sottufficiali e vigili, senza alcuna eccezione si sistemarono alla meglio o nei vagoni ferroviari o nell'interno dei freddissimi magazzini dello zuccherificio, con paglia e sacco a pelo. I sacchi a pelo ci furono gentilmente imprestati, prima della partenza, dall'Esercito Italiano.

Per l'acquisto diretto dei viveri da confezionare all'italiana non sorse difficoltà alcuna, l'unico inconveniente era rappresentato dal prezzo del vino che in Olanda è proibitivo, per cui fu necessario ripiegare verso la birra.

La diga affidata alle nostre cure era raggiungibile soltanto dopo circa quaranta minuti di navigazione con gli anfibi; come già accennato, essendo la diga isolata dalla terra ferma, le brecce non potevano essere colmate con materiale trasportato a mezzo di autocarri; ricorremmo, quindi, a lavori superficiali di sterro con pala e picco nei tratti di diga adiacenti ed ancora elevati ed intatti, al trasporto con carriole a mano ed al rovesciamento nelle brecce del materiale come sopra scavato; con tale semplicissimo e primordiale sistema, ma unico possibile data la situazione, i vigili, isolati dal mondo e lavorando sodo, dimentichi delle rispettive qualifiche di operai specializzati, si sottoposero con entusiasmo ad assumere il ruolo, ben inferiore, di semplici sterratori riuscendo, con lavoro estenuante dall'alba al tramonto di ciascun giorno, con pioggia e neve tormentosa, venti impetuosissimi e freddo cane, a colmare le brecce in modo da evitare non solo ulteriori travasi di acqua nei polder interessati, ma anche in modo, a Dio piacendo, da impedire un bis, qualora nella temuta e prossima giornata del 16 febbraio, la concomitanza di eventuali altri movimenti atmosferici, non creasse altri guai; e tutto ciò, mentre a qualche chilometro di distanza alle nostre spalle gli americani, con imponenza di mezzi e di uomini veramente impressionanti, sopraelevavano una diga, più arretrata e collegata con la terra ferma, con sacchi e terra, quale seconda linea di difesa qualora la prima linea, da noi apprestata, non avesse potuto resistere.

Le squadre di personale addette a tale lavoro rimanevano sul posto, allo scopo di non perdere tempo in inutili navigazioni, per tutto il corso della giornata, contentandosi, con quel freddo, di consumare il pasto di mezzogiorno con viveri a secco.

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 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 chilometri di navigazione percorsi e mille circa i metri cubi di movimenti di terra effettuati con pala, picco e carriola.

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

A Zevenbergen i vigili ammalati, (ci fu un caso di violenta polmonite) furono curati con rara perizia dal dottore dell'Ospedale Signor Koek e da Suor Gustava ai quali, anche ora, invio le espressioni della mia più viva gratitudine; essendo l'Ospedale al completo d'infermi, i vigili italiani ammalati furono ricoverati nel reparto della maternità ed i giornali olandesi trovarono il modo di simpaticamente commentare la inusitata circostanza.

Il giorno successivo al nostro arrivo fu installato il telefono del nostro treno dopo due ore che ne avevamo fatta semplice richiesta verbale e ci fu così possibile parlare con Roma e riferire. In Italia ottenere in due ore l'installazione di un apparecchio telefonico sarebbe da considerarsi una realtà romanzesca.

Molti furono i giornalisti che vennero a visitarci, inglesi, americani, olandesi ed italiani; alcuni accettarono di buon grado la nostra mensa all'italiana, dimostrando di apprezzarla anche se, data la situazione, non poteva essere consumata in modo confortevole; in tali occasioni, veniva offerto un bicchiere di vino di Frascati, attingendo da una piccola scorta portata da previdenti vigili romani, scorta che, purtroppo, ben presto si esaurì.

Il giorno 11 febbraio il nostro lavoro fu ripreso dagli agenti della televisione olandese.

Il Ministro Italiano dell'Aia, S.E. Caruso, non poté venire a visitarci perché ammalato d'influenza; appena mi fu possibile andai io da lui a rendergli doveroso omaggio.

Venne anche a trovarci una Commissione di Medici Italiani con a capo il Dott. Villani che fece visita anche ai nostri ammalati.

Il giorno 12 febbraio l'Ufficiale Pagnoni con alcuni vigili, ebbero l'onore di parlare, a Klundert, con il Principe Bernardo, mentre visitava le zone colpite con un elicottero; poche ore prima era passato sopra la diga a noi affidata e ci aveva visti lavorare; si complimentò molto per la nostra attività.

Ci giunge anche il graditissimo saluto del nostro primo Direttore Generale S.E. Alberto Giombini così concepito:
“””*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 13 febbraio vedemmo in lontananza i cigni bianchi selvatici, non ne udimmo, però il canto armonioso di cui alla nota leggenda.

La sera dello stesso giorno tredici, fu trasmesso il nostro lavoro alla televisione olandese; ci siamo visti noi stessi negli anfibi in navigazione o nella diga al lavoro; alcuni di noi hanno avuto il piacere di riconoscersi, nel momento in cui il Principe Bernardo stringeva loro la mano.

Le squadre non occupate nei lavori della diga, intanto, provvedevano alle riparazioni delle strade, allo stendimento di decauvilles, alla ricerca di salme a mezzo di sommozzatori nelle case crollate e sommerse, al recupero di motori, trattori, automezzi, al trasporto di materiali vari con i nostri autocarri ecc..

Il giorno 15 febbraio abbiamo ugualmente lavorato pur essendo domenica; in Olanda la giornata festiva è rigorosamente rispettata in onore della religione; mi è stato detto che in alcuni villaggi, con popolazione prevalentemente protestante, il rispetto della domenica è scrupoloso fino al punto che, in tale giorno, le massaie tolgono persino il gallo dal pollaio, isolandolo in modo che non possa avere contatti con le sue galline; abbiamo ascoltato ugualmente la messa alle ore 17 del pomeriggio, celebrata dal Rev.mo Don Leto Casini, toscano, e cappellano degli italiani in Olanda; è stata la prima volta che nei paesi Bassi veniva celebrata la Messa Vespertina, a seguito di 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, siano essi cattolici o protestanti, si fanno devotamente il segno della Croce e rimangono per alcuni istanti in raccoglimento con la massima semplicità e senza, come suol dirsi, rispetto umano.

Lo stesso giorno 15, una rappresentanza dei nostri Vigili si è recata ad Halsteren per rendere onoranza alle salme di quel Comandante dei Vigili del Fuoco Signor Berge e del vigile olandese L. Rampart morti, nella notte dell’alluvione, nel tentativo di effettuare salvataggi: a questi nostri valorosi camerati ed i loro familiari vada il nostro più devoto e memore omaggio.

Dalla mezzanotte del 15 a quella del 16 febbraio è stato sospeso il lavoro esterno; rimanemmo tutti in stato di allarme a causa dell’alta marea già accennata 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 sanno scindere il sentimento dal puro ragionamento; rimanemmo nel nostro 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 avremmo costituito la

retroguardia della popolazione e non ci saremmo ritirati, a costo di qualsiasi sacrificio, di un sol metro, fino a quando non avessimo avuto la certezza che dietro di noi 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 concedersi una giornata di tranquillo e meritato riposo, anche se ad occhi bene aperti. Secondo me non fu imprevidenza quella d'attestarci così pericolosamente vicini alle acque ma è stata una necessità; in Olanda eravamo andati col 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 (siffatti Consorzi sono molto potenti in Olanda) visto che lavoravamo con altissimo rendimento, come veri e propri operai e forse meglio, ci offerse, con il dovuto tatto, una retribuzione in ragione delle ore del lavoro prestato; con altrettanta cortesia l'offerta fu, evidentemente, declinata.

Frequenti sono state le visite del nostro accampamento da parte di italiani residenti in Olanda; tutti ci hanno confermato che il nostro lavoro era apprezzatissimo dalla popolazione olandese; ho ricevuto molte lettere di sconosciuti cittadini olandesi esprimenti riconoscenza e compiacimento; alcune furono accompagnate anche da piccoli doni per i vigili ammalati.

Ricevetti anche una graziosissima lettera dai bambini di una scuola elementare di Firenze.

Molte furono e sempre estremamente corrette, le relazioni di amicizia intrecciate tra le famiglie di Zevenbergen; alla sera gli inviti a prendere nelle case private il caffè con dolci era frequente; il caffè non lo fanno espresso come da noi e lo servono sempre con crema di latte.

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

Il prestigio concreto e reale che l'Italia ha conseguito in Olanda inviandovi un reparto dei suoi Vigili del Fuoco, credo non avrebbe potuto acquistarlo in 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 ed alle fatiche senza mai segni di stanchezze, la nostra vivace intelligenza fertile di risorse, il nostro contegno anche se chiassoso pur sempre corretto e disciplinato sia sul lavoro che altrove, la nostra scrupolosa onestà nel consegnare gli oggetti di valore ricuperati, 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 ed i più complessi lavori, la insuperata maestria da noi dimostrata nel recuperare e nel trasportare in mezzo all'acqua materiale di ogni genere, anche se di rilevantissimo peso, senza causare altri guai, valse a dissipare talune diffidenze dei primi giorni ed a determinare una manifesta preferenziale fiducia verso di noi e verso il nostro lavoro di

uomini senza pretese, dotati di forte volontà unita alla gentilezza dell'animo; fummo ambasciatori di autentica italianità e da ciò è derivato un vantaggio a favore degli italiani che numerosi risiedono in Olanda.

Il giorno 19 Febbraio mi sono recato all'Aia per rendere doveroso omaggio al Nunzio Apostolico accreditato presso la Regina d'Olanda, Mons. Paolo Giobbe, nativo di Roma; a mezzo suo richiesi per tutto il personale italiano la benedizione del S. Padre che giunse graditissima a Zevenbergen il giorno dopo a mezzo di un telegramma di S. Em. Rev.ma Montini e che fu del seguente tenore: "*Paternamente elogiamo slancio generoso vigili 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, anche se di alluminio, con rispettosi auguri per la buona salute di Mons. Giobbe e del suo ottimo Segretario, sacerdote videntino, del quale mi spiace non ricordare il nome. Il giorno 21 Febbraio al di fuori della zona a noi assegnata, su invito del Colonnello Duran, abbiamo effettuati importanti lavori di ricupero a Nieuw-Vossmeer, 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 Zevenbergen abbiamo operato sempre in collegamento radio con il nostro accampamento.

Nei pressi di Nieuw-Vossmeer vicino ad una casa sommersa, vagante nell'acqua abbiamo trovato un corpicino di un bambino dell'età di circa sei anni, avvolto nel suo pigiamino; sembrava il bambino che:

"""". . . . Uscito dalla mano di dio
ritorna ad essa. . . . . """"

secondo i versi del poeta Uhland.

La salma fu disposta su di un piccolo battello pneumatico e consegnata alla polizia; risultò poi trattarsi di Somer Giovanni, nato il 24 settembre 1945, appartenente ad una famiglia totalmente scomparsa; speriamo che i suoi genitori prima di morire abbiano creduto che il loro Giovanni fosse riuscito a porsi in salvo.

Lo stesso giorno 24 nella zona allagata di Klundert con brillante 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 la ben coordinata opera di vigili sommozzatori, muratori, elettricisti, falegnami, motoristi, il lavoro di isolamento di un trasformatore sommerso e destinato al complesso di un impianto idrovoro di Klundert; in mezzo alla sorpresa generale ed in una zona tutta allagata l'operazione fu brillantemente eseguita in brevissimo tempo e fu così 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) prosciugare un grande

“Polder”; con tale lavoro, dimostrammo agli scettici ed agli increduli, che quando si vuole si può fare anche un buco nell’acqua.

Il giorno 25 febbraio il nostro Console Italiano di Amsterdam Signor Rocco Stani ci ha fatto una graditissima visita; lo abbiamo accompagnato nella nostra zona di lavoro descrivendo i lavori compiuti e quelli in corso.

Durante lo stesso giorno abbiamo ricuperato a Klundert altre dodicimila bottiglie di latte; da un barcone proveniente a mezzo di canale da Rood-Waart, in tre ore; pochi nostri uomini, di fronte alle meraviglie del capitano del natante, hanno scaricato sessanta tonnellate di rotaie decauville, con le quali furono lo stesso giorno e nel giorno successivo da noi stessi distesi due chilometri di binari.

A completare la faticosa giornata dello stesso giorno 25 dovemmo, in mezzo a tanta acqua, provvedere anche allo spegnimento di un incendio in 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; due Vigili di Venezia, intelligenti e perspicaci che andavano a prelevare l’acqua potabile con la nostra autobotte pompa per le necessità del nostro accampamento, senza indugio e con molta abilità riuscirono a raggiungere il casolare e a spegnere l’incendio, salvando da distruzione certa una casa abitata il cui tetto era già stato raggiunto dalle fiamme; uniche vittime risultarono sei poveri maialetti arrostiti, purtroppo, innanzi tempo.

Il 25 Febbraio è venuto nell’accampamento il Presidente di un importante Consorzio Agrario rivolgendomi lusinghieri compiacimenti e dichiarandomi che il nostro reparto, fra gli stranieri, era quello che aveva operato e che operava con la migliore perizia.

Il 26 Febbraio nei pressi della città di Breda e precisamente a Terhejjden è stato, fra l’altro, ricuperato un grosso motore sommerso di proprietà dello stato olandese del peso di circa 600 Kg. previo sbullonamento dello stesso, dalla sua base di appoggio, a mezzo di sommozzatori.

Dopo 26 giorni dalla notte del disastro, in una casa completamente allagata sono stati salvati da noi cinque gattini ancora in vita e ridotti a pelle ed ossa; uno di essi non voleva lasciarsi catturare; quando però fingemmo di allontanarci con l’anfibio, furbo ed astuto come il gatto del Clasio, si decise a raggiungere a nuoto una tavola di legno che gli avevamo allungata; li portammo all’accampamento e rimasero con noi sempre vicini alla stufa; nutriti senza economia, ben presto ripresero vigore e confidenza.

Nella chiesa Cattolica di Nieuw-Vossmeer sono stati ricuperati i paramenti sacri ed i tappeti e con gli anfibi furono anche trasportate in terra ferma molte masserizie fra cui quelle di un nostro collega olandese.

Il nostro personale dotato del materiale necessario ha raccolto anche molte documentazioni fotografiche e riprese cinematografiche.

A Moerdjk, altro paese distrutto quasi come Nieuw-Vossmeer, con le nostre pompe abbiamo conseguito un lavoro di nuovo genere, riuscendo a prosciugare una zona nella quale si trovavano 1.500 tonnellate delle famose patate olandesi da semina

del valore di circa 12.000.000 di lire, custodite in serre ad intelaiatura di ferro a doppio vetro.

A Klundert, durante la giornata del 27 Febbraio, un solo anfibio ha provveduto a ricuperare e trasportare a secco tredici macchine ed una cassaforte contenente valori. Il primo Marzo, essendo giornata festiva, demmo 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 giorno 2 Marzo in una fattoria i sommozzatori hanno provveduto sott'acqua alla sistematica rimozione delle macerie di una casetta sotto la quale si presumeva fosse rimasta una intera famiglia; nulla però si è trovato per cui è da ritenere che la famiglia, totalmente assente, abbia abbandonata la casa e poi sia stata travolta in aperta campagna.

Nello stesso giorno a Nieuw-Vossmeer sono state recuperate venti macchine agricole; quelle recuperate complessivamente a Klundert sono state 232 del valore di 50.000.000 di lire.

Il 2 Marzo abbiamo avuta la soddisfazione di vedere gli autocarri transitare lungo la vecchia diga del mare da noi riparata e dove, infine, a coronamento del nostro lavoro, facendo i pompieri incendiari, abbiamo bruciato dei gran cumuli di paglia che disturbavano il transito e che ivi si erano ammassati durante la tempesta.

Nei pressi di Klundert il 3 Marzo una nostra squadra per facilitare il transito ha anche effettuato il lavoro di pavimentazione stradale rimettendo in ordine i cubetti sconvolti dalla inondazione, ed a Klundert abbiamo ricuperato molto materiale didattico di una bellissima scuola agraria; a Zevenbergen abbiamo provveduto anche quale atto di speciale attenzione verso quella popolazione al prosciugamento di molte cantine.

Il giorno 4 Marzo è venuto a farci visita di ringraziamento il borgomastro di Nieuw-Vossmeer, dichiarando che il valore del materiale da noi recuperato nel suo Comune ammontava a 60 milioni di lire.

Il giorno 5 Marzo mi ha fatto visita il giovane medico italiano dott. Enrico Bossetti di Bergamo, che, con la sua macchina ed a sue spese, è accorso in Olanda facendo il medico nella città di Zierikzee, che trovasi nella tormentatissima isola di Schouven-Duiveland; mi piace ricordare l'ammirevole generosità di questo valente medico italiano, del quale la stampa olandese ha parlato con vivissima simpatia.

A Nieuw-Vossmeer è stata recuperata sott'acqua l'autovettura del Signor van Nieuwaarden con dentro la sua cassaforte contenente valuta, oggetti d'oro e documenti vari; nella notte della tempesta lasciò per un momento, per fortuna sua e dei suoi familiari, la macchina con la quale era fuggito; una raffica di vento scaraventò la macchina in un canale; individuata la posizione ed imbragata dai nostri sommozzatori, la macchina è stata sollevata e trascinata in secco a mezzo del verricello di un anfibio, con grande soddisfazione del proprietario, che così ha potuto ritornare in possesso del suo avere.

Il giorno 7 Marzo transitando a Rood-Waart nei pressi di una stazione di pompaggio al servizio di un "polder", osservai un gruppo di operai olandesi intento a far funzionare, senza alcun successo, il relativo impianto; riuscii a comprendere, a seguito di schizzi su di un pezzo di tavola, che l'inconveniente era dovuto ad una paratia sommersa che, nonostante ogni manovra, non era stato possibile chiudere per cui, attraverso tale apertura, da un "polder" adiacente e sito a quota maggiore defluiva più acqua di quella pompata, secondo uno stato di fatto inverso (pienamente giustificato dato che in Olanda la situazione è innaturale) a quello leggendario della botte forata e di cui al supplizio delle Danaidi; chiamati sul posto, a mezzo della radio, i sommozzatori, questi provvidero in brevissimo tempo a portare a galla l'estremità di una grossa catena che si era inserita fra il telaio e il battente della paratia; quest'ultima fu subito chiusa di fronte alla sorpresa ed al compiacimento degli olandesi espressi con la parola "dankuval" che vuol dire "grazie" e che ben presto imparammo a conoscere, perché verso di noi fu spesso pronunciata.

Il giorno 8 Marzo a Klundert furono recuperate con due anfibi dieci tonnellate di grano custodito in sacchi nella soffitta di una casa parzialmente sommersa; vi trovammo un gattino ancora vivo che andò ad aumentare nell'accampamento il numero dei nostri ospiti felini.

Il giorno 9 Marzo abbiamo cessato i nostri lavori esterni avendo ricevuto ordine, secondo intese intercorse direttamente fra il Governo Olandese e quello Italiano, di predisporre le operazioni di rientro.

Il valore complessivo del materiale ricuperato è stato calcolato in 200 milioni di lire.

Durante il nostro soggiorno in Olanda e durante il viaggio di andata e ritorno, trascurando spese irrilevanti, sostenute in valuta francese od italiana, abbiamo spesi 25.908,63 fiorini olandesi ed avendone ricevuti dalla Direzione Generale Antincendi 39.960,00 ne furono restituiti alla stessa 14.051,37; la spesa quindi sostenuta da noi in Olanda e regolarmente documentata è risultata ascendente a lire italiane 4.415.380 delle quali lire 2.102.133 sono servite per la mensa, lire 1.680-308 per piccoli e saltuari acconti al personale e lire 362.739 per spese varie.

======oooOooo======

Il popolo Olandese è un popolo estremamente laborioso, risparmiatore, piuttosto taciturno, amante dei bambini e dei fiori, somiglia un po' alla nostra razza ligure affezionata al mare ed alla terra; dato il clima, vive molto in casa ed in famiglia; il suo tenore di vita è certamente superiore al nostro; l'affetto alla famiglia, ricca sempre di prole, è forte come da noi.

La correttezza, la disciplina, l'educazione, il rispetto alla Autorità sono profondamente radicati. La pulizia è proverbiale; le case sono prevalentemente piccole e le massaie giornalmente ne lavano anche le facciate esterne con l'acqua che davvero non difetta; sono a due piani, in genere, e nel terreno sono ricavate la cucina e la

stanza di soggiorno ed al piano superiore, cui si perviene a mezzo di scale ripidissime, le camere da letto. La lingua olandese è molto difficile; gli olandesi, anche se di modesta cultura, parlano il francese, inglese ed il tedesco.

Anche nei paesi bassi si lamentano delle tasse che però vengono regolarmente pagate; nessuno si permette di fare delle denuncie di guadagni inferiori a quelli effettivamente realizzati; chi non pagasse il dovuto andrebbe incontro a severissime sanzioni, in forza alle quali non avrebbe più alcuna possibilità di ripresa; se tale severità fosse anche adottata da noi, come ora si tenta di fare, le cose andrebbero meglio in Italia; gli onesti pagherebbero molto meno e ciò nonostante lo Stato avrebbe a disposizione maggiori fondi.

In fatto di tasse lo scontento e le amenità credo siano diffuse in tutto il mondo, ma dato che in questo mio scritto si parla dell'Olanda e dell'Italia mi si consentano due divagazioni che, in materia di imposte, concernono, appunto, questi due paesi.

Secondo uno scrittore francese, di cui non ricordo il nome, proprio ad Amsterdam, nel 1700 circa scoppiò una rivolta a seguito di una imposta che sarebbe stata applicata sulle casse da morto; però, molti anni dopo risultò che lo scrittore aveva preso un granchio fenomenale; la rivolta ci fu effettivamente perché "*on avais mise un impòt sur les biéres*"; non si trattava, però, di bare ma di birre, che in lingua francese sono espresse con la stessa parola.

In Italia, invece, è noto l'epigramma del torinese Baratta che, in guisa di epitaffio, avrebbe voluto fosse scritto sulla tomba del grande Cavour:

Passeger, troppo vicino
a quest'urna non t'accosta;
se si sveglia l'inquilino
paghi subito un'imposta

Volesse il cielo che l'inquilino si svegliasse davvero; tutti gli italiani ne sarebbero estremamente felici, anche a costo di dover pagare sul serio la funebre imposta di cui sopra.

In Olanda, dove l'uso delle biciclette è diffusissimo, le autostrade sono numerose e quelle più importanti sono a doppia corsia; in una di esse abbiamo lavorato anche noi per liberare, con possenti getti d'acqua un grosso tombino, che si era riempito di materiale; si trattava precisamente della grande autostrada Breda, Rotterdam, l'Aia, Amsterdam.

Esistono degli impianti idrovori che provvedono allo smaltimento delle acque interne capaci di erogare 60.000 litri di acqua al minuto secondo e l'Olanda dispone in questo campo di tecnici di grandissimo valore e di fama internazionale; famoso fra essi è l'ingegnere Lely che, nel 1920 circa, fu ministro delle Acqua e delle Foreste e che compilò il grandioso progetto per il prosciugamento dello Zuidersee.

In Olanda, gli uomini sono prevalentemente di alta statura; lo stesso dicasi, in genere, delle donne, molto dedite alla casa e alla famiglia, operosissime e virtuose; in quanto a bellezza, senza fare apprezzamenti, basterà citare che il Brabante, dove

siamo stati, è vicino alla città belga di Bruges, la bellezza delle cui donne è nel Nord proverbiale, come quella, per fare un po' di geografia del bello femminile, delle donne della Georgia, delle donne dell'isola di Maiorca dal colore di gigli e di rose, delle donne, rientrando in Patria, di Viterbo, città "*delle belle fontane e delle belle donne*", di quelle romagnole di Cesena e di quelle di Saracinesco in Ciociaria; comunque, le donne belle e le donne brutte si trovano in tutto il mondo ed io non la penso come Euripide che poco cavallerescamente le definì "*esseri che hanno i capelli lunghi e le idee corte*" ma, più benevolmente, sono propenso a considerarle, da uomo ormai e purtroppo stagionato, le costruttrici della casa anche se l'uomo porta le pietre, consigliando ai giovani di tener presente, ad ogni modo, che tutte sono pericolose, perché se sono brutte fanno male agli occhi e se sono belle fanno male al cervello.

Ed in fatto di bizzarrie mi permetto di ricordare che in una via di Amsterdam esistono le cosiddette donne in vetrina; per la verità, recentemente la esposizione è stata proibita; tuttavia, in vetrina è rimasto un cartello che dice che quello che prima era in vista trovasi nel retrobottega; non dispiaccia agli olandesi se ho citata questa invereconda circostanza la cui origine, d'altra parte, risale all'epoca Romana; infatti, Santa Agnese la pura, prima del supplizio, fu costretta ad esporsi in siffatti luoghi impuri, uscendone, tuttavia, miracolosamente incontaminata. Prima di descrivere la festa di commiato offerta in nostro onore citerò ancora qualche interessante particolare vario sfuggito in precedenza.

In Olanda anche le mucche hanno un libretto sanitario speciale agli effetti soprattutto della tubercolosi, malattia diffusa in detti animali.

Forse in causa della guerra, molte famiglie abitano sull'acqua, nei canali, su case galleggianti in legno, molto carine, con qualche pretesa architettonica, dotate di finestre graziose con tendine e fiori.

Durante la guerra, l'Olanda fu bombardata dagli uni e dagli altri; la città di Rotterdam ha subito massicci bombardamenti e anche a Zevenbergen alcune case non erano state ancora ricostruite all'epoca del nostro soggiorno.

Tutto il materiale da noi trasportato in Olanda lo riportammo in Patria senza la minima perdita, salvo il danno dovuto all'usura; non pensammo a portare piccole marmitte da campo per la conservazione dei viveri caldi; risultarono indispensabili e gentilmente ci furono imprestati dal Colonnello Duran.

Il Borgomastro di Zevenbergen ci mise a disposizione quale interprete il Signor Mion, cittadino italiano che vive nella città di Breda da tanti anni, facendo lavori di pavimentazione nelle case; il Signor Mion che parla ormai perfettamente la difficilissima lingua olandese ci fu molto utile e la sua presenza ci permise di inviare al lavoro quei Vigili del Fuoco che erano stati assegnati al reparto, con funzioni di interpreti.

I bambini vanno a scuola a gruppi: i più grandicelli, in uniforme speciale, dopo un corso cui sono sottoposti e superato il quale viene loro rilasciato un certificato di abilitazione, accompagnano i più piccoli regolarmente inquadrati, sia in andata che in ritorno, fermando il traffico negli attraversamenti, quali vigili urbani in miniatura, di

fronte agli ordini dei quali, i grandi si uniformano con ogni premura; in via sperimentale, tale sistema è ora in corso di applicazione anche in Italia, non so con quali risultati.

Fra le nazioni europee, in Olanda soltanto, vengono impartite, nelle scuole elementari, lezioni sulla prevenzione incendi.

La produzione del latte, del burro e del formaggio è particolarmente abbondante. Il latte viene depositato in speciali recipienti in punti prestabiliti, sui margini delle strade, senza alcuna custodia da parte dei proprietari, i quali non presenziano nemmeno alle operazioni di carico in speciali automezzi, i cui guidatori provvedono al carico, senza che intervenga alcuna verifica in contraddittorio fra il produttore ed il trasportatore.

La floricoltura è fiorentissima ma non nella zona dove siamo stati noi; è interessante conoscere come si svolge la compravendita dei fiori nel mercato di Haarlem: in una grande sala costruita ad anfiteatro viene esposto il prodotto posto in vendita, cu appositi carrelli a più ripiani, ai piedi di un grande cerchio, disegnato nella parete di fondo, lungo la periferia del quale sono scritti dei numeri progressivi che vogliono significare il prezzo della merce; se ho ben compreso, una freccia gira lentamente ed allorquando un aspirante all'acquisto intende manifestare il prezzo da lui proposto agisce su di un pulsante e ferma la freccia con la sua punta in corrispondenza del numero indicante il prezzo da lui offerto; tutto si svolge nel massimo silenzio, contrariamente a quanto si verifica nei mercati italiani in cui il chiasso è assordante, e nel massimo ordine; naturalmente, un pulsante è disponibile presso ogni posto a sedere nell'anfiteatro; se altri non fa proseguire ulteriormente la freccia entro un determinato tempo prestabilito, la merce viene aggiudicata a chi per ultimo ha manovrato il pulsante.

Anche nei piccoli comuni il ritiro delle immondizie domestiche avviene a mezzo di autocarri speciali ermetici a funzionamento automatico.

====oooOooo====

Nel pomeriggio del 10 marzo ci è stato offerto un ricevimento in Municipio che si è concluso, la sera, con un grande banchetto cui hanno partecipato tutti i Vigili italiani; il giornale "DAGBLAD DE STAN" di Roosendaal ha commentato la festa con l'articolo seguente, tradotto letteralmente e quindi <u>con inevitabili improprietà linguistiche</u>.

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

"Una risposta all'aiuto spontaneo che ci avete offerto nel 1951"

"Avete dato una prova della fraterna solidarietà esistente fra il popolo olandese e il popolo italiano" queste sono le parole che il Sig. Rocco Stani, console d'Italia ad Amsterdam rivolse al Comandante e agli Ufficiali dei Vigili del Fuoco Italiani, che, alcuni giorni dopo l'inondazione di S. Ignazio, vennero in Olanda per aiutare a colmare le brecce apertesi nelle dighe ed a ricuperare macchine agricole, materiali e masserizie della povera popolazione. *"Con la vostra venuta avete dato una prova dell'amicizia del*

popolo italiano, il quale, negli spontanei aiuti offerti dall'Olanda durante le alluvioni nella pianura padana nel 1951, volle rispondere con soccorsi altrettanto spontanei e sinceri. Avete inoltre stabilito in Olanda legami di amicizia e fornito la prova che la solidarietà fra i popoli arriva più lontana di quanto in generale si suppone".

S O L I D A R I E T A'

Queste parole formano alcune delle numerose belle frasi che sono state pronunciate nel Municipio di Zevenbergen in occasione del commiato dei Vigili del Fuoco Italiani. Ogni tanto veniva messo in evidenza la solidarietà fra i popoli che, uniti da un eguale sentimento, insieme lavorano non soltanto nei giorni del pericolo e della sventura ma anche in tempi di tranquillità. Fu appunto il Comandante del valoroso Corpo dei Vigili del Fuoco Italiani a mettere in evidenza questo punto. Egli disse di essere molto commosso dell'omaggio reso ai suoi uomini in questo Comune, ma disse anche che gli era stato infinitamente caro di poter accorrere in aiuto, di poter prestare il suo contributo nel lenire le sofferenze della popolazione.

Il Corpo dei Vigili del Fuoco ha soltanto potuto rendersi conto della portata della sciagura quando si videro ritornare alle loro case devastate e distrutte le schiere dei profughi che se ne erano allontanati il I° febbraio, e quando li videro andare in cerca dei loro miseri averi.

_____

_____

_____

Anzitutto un cordiale discorso del Borgomastro Sig. Schaminee pronunciato con viva e commossa sincerità: *"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 anche 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 molto 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 ricuperato dall'acqua salata preziose macchine agricole, facenti parte della dotazione delle case coloniche, per un valore di decine di migliaia di fiorini. Avete riparati impianti idrovori, con le imbarcazioni anfibie avete ripescato dall'acqua della zona allagata mobilio e arredi domestici ricuperandoli da case pericolanti. Cantine sono state vuotate con le pompe per mettere gli abitanti in condizioni di rioccupare le loro case. Sono convinto che vi siete 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 ha detto:

"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 in Olanda".

IL COMANDANTE DEL CORPO

Prese in seguito la parola l'Ing. Malagamba, Comandante del Corpo, 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 Dr. 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 costituisca 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 che i Vigili Italiani avevano affrontata in Olanda come nemico era diventata loro amica. L'ing. Van Noorden ringraziò a nome del Commissario per l'aiuto spontaneo offerto dal Corpo dei Vigili del Fuoco e per il modo con cui hanno lavorato.

Il Signor Eshuis Direttore della Nederlandae Haidemaatschappij 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 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 ad ognuno dei Vigili un piccolo ricordo, mentre l'Ing. Meijrink, direttore delle fabbriche VCS, ringraziò i Vigili per il simpatico modo con cui si erano dimostrati ospiti dello zuccherificio. L'Ing. Melse dell'Ufficio Raccolti rese pure omaggio ai Vigili. Infine venne il momento di prendere posto alle tavole per il pranzo nell'Hotel van Hooft: un pranzo in cui vennero pronunciati molti brindisi in onore dei Vigili del Fuoco . . . . . .

_____

_____

_____

Il dono offerto a ciascuno, secondo un'antica tradizione olandese, è stato un cucchiaino d'argento, con inciso, nel manico, un minuscolo mulino a vento.

L'incaricato di 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:

"Signor Ingegnere, 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 a 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 ed i lutti di queste laboriose popolazioni, cacciate, in una tragica notte, dalle loro case e dalle loro terre.

A quelli che hanno tutto perduto 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 a tutto ricostruire 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 dire 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 che si sentono tutti fratelli. Se alla 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 lasciaste; 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 dire 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".

=====ooOoo=====

Riordinato il materiale e provveduto al relativo carico sul treno siamo partiti alle ore 18 del giorno 12 marzo salutati affettuosamente dalla popolazione di Zevenbergen, nonostante che in Olanda non sia in vigore l'usanza di recarsi alla stazione per salutare i parenti.

Il viaggio di ritorno si svolse seguendo lo stesso itinerario dell'andata e senza alcun inconveniente.

Arrivammo verso le ore 11 del giorno 14 a Milano dove fummo molto festosamente accolti dal Direttore Generale S.E. Piéche e dai nostri colleghi di Milano; alla stazione ci rivolse gradite parole di ringraziamento il Console Olandese.

Presso la Caserma dei Vigili del Fuoco di Milano dopo la lettura del seguente telegramma di S.E. Scelba:

Roma 13 marzo 1983

Prefetto Piéche
presso Comando Vigilfuoco Milano

"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 benemerenze del Corpo dei Vigili del Fuoco stop"

MINISTRO INTERNO SCELBA

ci rivolse le seguenti parole:
"Ufficiali, Sottufficiali e Vigili del Fuoco.

per incarico del Ministero dell'Interno e quale Capo del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco porto a voi, che ritornate dalla dura e brillante missione compiuta in Olanda, il saluto augurale ed il plauso.

Nonostante le difficili condizioni di clima e di luogo nelle quali avete dovuto agire, il vostro slancio non è stato inferiore a quello che avreste avuto operando in Patria ed in stagione meno rigida.

Le Autorità Olandesi, politiche, civili e militari, vi hanno dato atto – con le commosse e calorose manifestazioni di commiato – del lo apprezzamento alla vostra fatica, fatica coronata dal più lusinghiero dei successi quando si consideri che in soli 35

giorni, oltre alle opere di ripristino delle dighe infrante e delle strade sconvolte, avete anche recuperato agli agricoltori dei "polder" di Klundert, Nieuw-Woossmeer e Moerdjuk centinaia di macchine ed attrezzi agricoli il cui valore supera sensibilmente il milione di fiorini.

E non è mancato neppure, fra tanto fragore di acque, il diversivo dell'incendio spontaneamente domato nella campagna de Zevenbergen.

Ma non soltanto con la bravura e la capacità tecnica vi siete imposti all'ammirazione delle popolazioni olandesi, bensì pure - e ciò mi riempie di particolare orgoglio - con la disciplina e con la correttezza di tutto il vostro comportamento.

La vostra missione infatti non era circoscritta all'azione di servizio ma doveva rappresentare, così come ha efficacemente rappresentato, una missione di italianità nei Paesi Bassi, dove avete potuto dimostrare con la vostra presenza fisica e con il vostro lavoro, cui non vi siete sottratti anche quando i locali ritenevano troppo dure le condizioni di clima, che gli italiani non sono poi quelli che la propaganda aveva là descritto con le tinte più fosche.

Ed un altro indubbio risultato ha raggiunto la vostra missione, dimostrando - mentre Parlamenti ed Uomini politici discutono da anni di cooperazione ed unificazione Europea - come nel campo del muto soccorso e della mutua assistenza, la buona volontà e lo slancio possano superare d'un balzo tutte le distanze e tutte le frontiere.

Buona volontà e slancio che sono peculiari allo spirito italiano e cattolico, che anima ogni nostra azione, costantemente confortata - come voi lo siete stati in Olanda - dalla apostolica benedizione del Sommo Pontefice.

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 vostro lavoro d'ogni giorno questa soddisfazione vi renderà più lieve la fatica".

Circa la nostra opera la Legazione d'Italia nei Paesi Bassi inviò al Ministero degli Esteri il seguente rapporto:

"L'Aia lì 18 marzo 1953

Oggetto: Corpo Vigili del Fuoco Italiani in Olanda.

I Vigili del Fuoco Italiani giunti in Olanda al comando del dott. Ing. Carlo Malagamba, sono ripartiti il 12 marzo corrente.

Dislocati a Zevenbergen nel nord Brabante, si erano acquartierati parte nello stesso treno speciale col quale erano arrivati, parte nei locali di uno zuccherificio.

Essi hanno svolto la loro attività nelle località circonvicine e in particolare nei lavori di riparazione alla falla di una diga fra Mood Schen e Roode-Waard, ai lavori di ripristino del transito sulla diga stessa, all'impianto di una decauville a Roode-Waard, e al recupero, in genere, di trattori, macchine agricole, ecc.

Il Comandante del Corpo ha fatto visita due volte alla Legazione, che ha mantenuto con lui costanti contatti.

Il Console di Amsterdam ha visitato il distaccamento una prima volta il 25 febbraio, portandosi sui vari luoghi di impiego e constatando quale fosse il lavoro svolto con entusiasmo e perfetta disciplina e con risultati molto apprezzati dalle Autorità olandesi.

Un reparto dei nostri Vigili, mentre si trovava in azione, ha avuto anche l'onore di una visita estemporanea del Principe Bernardo d'Olanda, avvenuta durante una Sua ispezione nella Regione; il Principe si è cordialmente intrattenuto con loro. In allegato trasmetto una fotografia pubblicata da un settimanale locale.

Esauriti il 9 corrente i compiti ricevuti, la partenza del reparto, d'intesa fra il nostro Ministero dell'Interno, questa Legazione e le Autorità Olandesi, è stata fissata il 12 corrente, preceduta il giorno 10, da una grande manifestazione organizzata a Zevenbergen dalle Autorità locali in onore dei Vigili del Fuoco Italiani.

Alla cerimonia, improntata a vivissima cordialità, hanno partecipato rappresentanti dei Ministeri Olandesi degli Esteri e delle Acque e del Commissario della Regina per il Nord Brabante oltre ai Borgomastri di tutti i Comuni ove i Vigili del Fuoco avevano prestato la loro opera. Da parte italiana vi ha assistito il Console in Amsterdam anche in rappresentanza della Legazione, dato che io ero assente ed il Primo Segretario molto impiegato all'Aia.

Sono stati pronunciati molti discorsi, nei quali sono apparsi evidenti, oltre alla profonda gratitudine olandese per la generosa solidarietà italiana e per l'opera svolta con abnegazione dei nostri Vigili con tangibili risultati, l'ammirazione per la perfetta disciplina osservata dal reparto durante la sua permanenza, la schietta cordialità dei rapporti intercorsi con le autorità locali e colla popolazione e la viva simpatia incontrata.

Alla cerimonia ufficiale è seguito un grande banchetto di oltre 200 coperti, in una festosa atmosfera di cameratismo e di fraternità, con scambio di allegre manifestazioni canore da entrambe le parti, che hanno fatto intitolare un resoconto di più colonne in un giornale olandese: *"Papaveri e coro del Nabucco a Zevenbergen"*.

La Stampa si è largamente interessata, in senso molto elogiativo, dell'opera dei nostri vigili e ha dato della cerimonia ampie cronache con titoli di due o tre colonne e fotografie.

Si allega la traduzione di un resoconto dettagliato della manifestazione pubblicato da un giornale di Roosendaal e numerosi ritagli di altri giornali.

F/to Caruso"

=====ooOoo=====

La Regina d'Olanda ha scritto al Capo del nostro Stato la seguente lettera, già nota nella sua traduzione in italiano e che credo, pertanto, opportuno trascrivere nel suo testo originale in lingua francese.

"""" Monsieur le Président,

Maintenent qu'est colmatèes la derniér bréche faite dans nos digues par l'assaut de le mer, j'éprouve le besoin de m'adresser a Vous et au peuple italien, animée d'un sentiment de profonde gratitude.

Le catastrophe maritime qui a frappé notre pays ed février a plongé dans la dètresse des centaines de milliers de mes compatriote et causée d'énormes dèvastations. Mais quelle consolation de constater qu'avec une spontanéité sans précedént dans l'histoire, le monde entier a témoigné de sa sympathie à l'égard des sinistrés, sympathie qui s'est traduite partout par des nesures affectives, nous apportant une aide incomparabile.

Vos avions, nommément Votre avionprivè, nous ont apporté sur le champ des marchandises et des vêtemens; partout en Italie se sont organisées des collectes qui ont rapportè des sommes importantes; des pompiers italianes, completement equipés, son accours et on peinè nuit et jour, dans le froid, au milieu des eaux, pour sauver, au peril de leur vie, les sinistrés et leur bétail et pour colmater les innombrables brèches dans le digues.

Tout ceux qui ce sont dévouès pour nous ont droit à la notre vive reconnaissance, car ils ont fourni la preuve que la solidaritè humanine ne s'arrête pas aux frontiers. Au nome des sinistrés et de teus mes compatriotes je tiens à Vous remercies bien vivemente, Vous et le peuple italien, de tout ce qui a été fait pour nous dans Votre pays au moment où le notre dut subir l'assaut imprévu de le mer, qui est à la fois l'alliée de toujours et l'énnemie séculaire.

Je saisis cette occasion de Vous offrir, Monsieur le Président, les voeux sincêres que je forme pour la prospéritè de la Republique et pour Votre bonheur personnel

Juliana

Scestdijk, le 12 janvier 1954

A Monsieur Luigi Einaudi – Président del la Republique Italienne

Non potrei meglio concludere sottolineando, come ho già avuto occasione di scrivere in altra sede, che se il lavoro degli italiani, in mezzo alle più aspre insidie, è stato compiuto senza il minimo incidente lo si deve all'aiuto della Provvidenza; ma se si vuol dare umanamente una spiegazione di ciò, se ne deve ricercare l'origine soprattutto nella intima ed indissolubile fiducia che si è stabilita, a 1500 km. dalla madre Patria, tra Ufficiali, Sottufficiali e Vigili ai quali rinnovo, anche da queste righe, il mio grazie ed il mio più affettuoso e memore saluto.

Roma, lì 16 giugno 1955

Carlo Malagamba

ELENCO NOMINATIVO DEL PERSONALE CHE HA FATTO PARTE DEL REPARTO:

DIREZIONE GENERALE SERVIZI ANTINCENDI: Comandante Ing. Carlo MALAGAMBA – V.Brig. Guido GALLINA – V.Brig. Gaspare NALDINI – Vig. Antonio MOSCARDA – Vig. Vittorio PETRONE – Vig. Crescenzio RUSSO. –

1° CORPO VV.F. ROMA: Geom. Serafino PAGNONI, Ufficiale – Brig. Francesco UDOVINI – V.Brig. Federico D'ANDREA – V.Brig. Alessandro CROCE – V.Brig. Ercole SOCCORSI –
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 VV.F. ALESSANDRIA: Vig. Felice IUSTICH – Vig. Gino PAVESI – Vig. Paolo LAGAZZI – Vig. Vincenzo ROSSI – Vig. Giovanni VIOTTI. –

3° CORPO VV.F. ANCONA: Vig. Elso TONNARELLI – Vig. Argeo MERCANTI – Vig. Elio BRACCONI – Vig. Daniele FULGERI – Vig. Evaristo BETTELLI . –

14° CORPO VV.F. BOLOGNA: V.Brig. Vado PRONI – Vig. Sc. Alberto MARCHI – Vig. Mario PIRAZZOLI – Vig. Mario EUSTICELLI – Vig. Callisto GIOVAGNONI – Vig. Eugenio NUVOLI. –

15° CORPO VV.F. BOLZANO: V.Brig. Francesco BRAGAGNA – Vig. Guglielmo DEVILLA Vig. Bruno FILIPPI – Vig. Giovanni PIECHER. –

16° CORPO VV.F. BRESCIA: Vig. Giuseppe ARDOINI – Vig. Antonio ZAVAGLIO – Vig. Ennio PRANDELLI – Vig. Franco BONZIO. –

30° CORPO VV.F. FERRARA: Vig. Sc. Anacleto MANGOLINI – Vig. Florindo FACCINI – Vig. Sc. Gino FERRARESI – Vig. Carlo FINETTI – Vig. Armando RIMONDI. –

36° CORPO VV.F. GENOVA: V.Brig. Antonio SERRA – Vig. Ermenegildo VENZINI – 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 VV.F. MILANO: Mar.llo Virgilio MALINVERNO – 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 – Brig. Felice CARRARA. –

54° CORPO VV.F. NAPOLI: Vig. Antonio ESPOSITO. –

55° CORPO VV.F. NOVARA: Brig. Giuseppe BERNARSCONI – Brig. Agostino MARTINELLI – Vig. Sc. Carlo BARASSI – Vig. Sc. Antonio DEL GRANDE – Vig. Franco ANGELINI – Vig. Angelo RAMPEZZOTTI – Vig. Luigi STANCALINI – Vig. Dante CARRETTI – Vig. Franco BARASSI – Vig. Celestino REDO. –

57° CORPO VV.F. PADOVA: Brig. Vittorio MANGANELLO – V.Brig. Giovanni BACCIN – Cig. 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 VV.F. PAVIA: V.Brig. Basilio DELL'ACQUA – Vig. Sc. Ferdinando LOSIO – Vig. Sc. Guido PALASI – Vig. Pierino MOLINARI – Vig. Osirio CERILLI – Vig. Luciano ZANONI – Vig. Umberto BARBIERI. –

64° CORPO VV.F. PIACENZA: Giuseppe BERNARDI – Vig. Luviano SCHIAVI – Vig. Lino BERNARDI – Vig. Sergio GASTALDI. –

71° CORPO VV.F. REGGIO EMILIA: Vig. Ido MENOZZI – Vig. Renzo MACCARI – Vig. Mario STRADELLI – Vig. Giuseppe PASQUA. –

80° CORPO VV.F. SONDRIO: V.Brig. Giovanni CAPPELLARO – Vig. Andrea BORDONI – Vig. Nicola VATTAVUK – Vig. Carlo REGANZANI. –

83° CORPO VV.F. TORINO: Ing. Giacomo ELIFANI, Ufficiale – Mar.llo Giuseppe RUBINO – Brig. Pietro ODASSO – Brig. Domenico SCRIGNA – Vig. VittorioALESSIATO – Vig. Pietro AIMONETTO – Vig. Pietro DADONE – Vig. Samuele DA ROLD – Vig. Mario NADALIN – Vig. Alberto VACCHETTA – Vig. Giuseppe RACCA – Vig. Carlo SCRIGNA – Vig. Aristide VERSINO – Vig. Fulvio MACHETTI – Vig. Renato VISCONTI. –

86° CORPO VV.F. TREVISO: Vig. Antonio PIOVESAN – Vig. Giorgio BERGAMINI – Vig. Giuseppe BERGAMO – Vig. Mario MENEGONI – Vig. Angelo BARBON. –

89° CORPO VV.F. 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 VV.F. VERONA: Brig. Vito MONESINI – Vig. Renato BRANCALEONI – Vig. Dino ZOVI – Vig. Otello BRUNETTO – Vig. Bruno VENTURELLI. –

92° CORPO VV.F. 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, Ferroviere – Sig. Gino PUPPI, Ferroviere. –