

In APPENDICE ai

**"Cenni Esplicativi sul mio Servizio Militare"**

---

Ing. Carlo Zanmatti

Ufficiale d'Artiglieria di Complemento in Congedo

I "Cenni esplicativi" a cui faccio seguito, riguardavano la prima Grande Guerra mondiale sino al mio primo congedo, cioè il periodo continuativo 1915 - 1920, più alcuni brevi periodi discontinui di richiami vari sino al 1935; in tale anno è seguito un ultimo richiamo "per esigenza A.O." (Africa Orientale) nel quale dopo un paio di mesi trascorsi presso il Deposito del 21° Regg. Artig. da Camp. III° Gruppo, a Parma, una disposizione Ministeriale mi fece porre in "Licenza straordinaria speciale, senza assegni" a totale disposizione dell'A.G.I.P. al fine di prendere parte a "Missioni Geo-petrolifere" in Africa Orientale, dove io ero stato anche poco prima, sempre per conto dell'A.G.I.P.

Praticamente ero un civile in uniforme di Capitano, che, dato i tempi, i luoghi e le circostanze, mi era utilissimo; ma formalmente ero un Ufficiale dell'Esercito in "Licenze Speciale" a disposizione di un Ente Governativo. Ciò mi dava modo di appoggiarmi indifferentemente, secondo le circostanze, sia a tutti gli Uffici dell'A.G.I.P. della Colonia, che a quelli Militari, Marittimi e Civili in A.O.

Verso la fine del 1936, mi trovavo a Mogadiscio in albergo, in attesa del volo per Addis Abeba e mi imbattei in un signore sulla sessantina che, dalla fiammante sahariana, dal casco immacolato e dai nuovissimi gambali gialli, mostrava, in quell'aspetto un po' tar-terinesco, di essere sbarcato fresco fresco dall'Italia chissà per quali avventure; avendo forse notato che io l'osservavo sorridendo, mi si avvicinò, cortesemente si presentò ed attaccò subito un lungo bottone dicendomi che era un negoziante di orologi e di apparecchi di precisione, che era diretto ad Addis Abeba per affari e che era lieto dell'occasione di volare per la prima volta in vita sua.

L'indomani ci ritrovammo all'Aeroporto, dove mi aveva preceduto; sapeva già tutto sull'itinerario, sul personale di bordo, sui passeggeri e sapeva anche che era stato caricato un paio di casse di champagne francese, che doveva servire per l'inaugurazione di un negozio ad Addis Abeba, ecc. ecc. ...

Decollammo quasi in orario da Mogadiscio col mio fedele amico, sul seggiolo a fianco, che non smetteva un momento di parlare; la sensazione di volare, diceva, era piacevolissima e in avvenire avrebbe sempre preferito l'aereo ogni volta che gli fosse possibile.

Primo scalo, a Bolo Burti, poi un secondo a Belet Uen con rifornimento; il mio amico mi riferiva tutto diligentemente, commentando che l'aereo beveva molto carburante, però era sempre un bel modo di viaggiare!

Il terzo scalo, anche questo con rifornimento, circa a mezza strada, avrebbe dovuto essere a Gabredarre, di cui eravamo ormai in vista; da un certo luccichio d'acqua mi pareva che fosse allagato e quindi impraticabile; ce ne rendemmo poi conto inequivocabilmente

te tutti, tranne, naturalmente, il mio amico, che continuava a chiacchierare senza ombra di preoccupazione.

La situazione era seria ed era comprensibile la perplessità del Comandante che doveva scegliere tra il tornare allo scalo da cui eravamo ultimamente partiti, col fondato dubbio di non farcela per insufficienza di carburante, oppure proseguire per lo scalo di Gabbredarve, con la certezza di non poterlo raggiungere; ultima scelta, cercare un atterraggio di fortuna ovunque poteva trovarsi a portata del residuo assai scarso carburante.

Il mio amico, ottimista ad ogni costo, quando cercai di fargli capire la drammatica situazione, disse che non era però il caso di disperare perché una volta atterrati in un campo di fortuna, il Comandante si sarebbe facilmente orientato ed avrebbe potuto riprendere la rotta con la benzina che gli avrebbero mandato coi paracadute!

Lo lasciai nel suo sconfinato ottimismo che, purtroppo, non potevo condividere e restai in attesa degli eventi con i minuti che non passavano mai! L'aereo procedeva senza rotta prestabilita in cerca di uno spiazzo che potesse prestarci, alla meno peggio, all'atterraggio.

Ad un certo momento, con la terra ormai a pochi metri, vedevamo benissimo una rada bosaglia lievemente ondulata con qualche pietra qua e là; le rade piante erano le solite specie spinose con le ampie chiome quasi piatte. Con una meravigliosa manovra, il Pilota (con la P maiuscola) sfiorò la chioma di una prima pianta, poi una seconda ed una terza ed una quarta e finalmente uno schianto contro la quinta!

Il progressivo frenamento sulle provvidenziali piatte chiome delle acacie ridusse di molto lo schianto finale, e l'inevitabile scontro dei nostri corpi tra loro e contro le pareti ed i relitti dell'arredamento, non ebbe gravi conseguenze: solo qualche ammaccatura ed escorizzazione ! C'è un miracolo ! Però, le prime frenature sulle chiome ed i primi sobbalzi sulle asperità del terreno, ci avevano strappato il pavimento di sotto i piedi e quant'altro era a quel livello.

L'amico ottimista avanzò qualche timida protesta: però anche in un campo di fortuna, almeno le pietre più grosse, dovevano essere tolte !

Fattecene reciproche congratulazioni ed un dovuto ringraziamento al bravissimo pilota, ci riunimmo in Consiglio di Sicurezza:

Dove eravamo? - Cosa dovevamo fare subito e dopo? -

- Eravamo in nove: tre dell'equipaggio e sei viaggiatori: tutti interi e

- Ci trovavamo, secondo il Comandante, in una zona, tra l'Hannarino e la Somalia Inglese, vagamente indicata come Cercar.

Occorreva, comunque, l'identificazione diretta del posto, da richiedere subito con la radio di bordo, unitamente alle altre inderogabili immediate necessità. Dato che le batterie erano scariche, bisognava ad ogni costo mettere in moto uno dei motori dell'aereo, anche solo per i pochi minuti necessari alla trasmissione del radiogramma S.O.S. che consisteva nella richiesta urgentissima di nove moschetti con baionetta e munizioni, venti coperte di lana eventualmente una cassa d'acqua.

La cosa che ci assillava di più era la mancanza delle armi.

Per azionare un motore per la radio, il carburante non c'era; ci mettemmo tutti in forza ad una ala e con leve e puntelli, riuscimmo ad inclinare il serbatoio di uno dei motori, nel quale avevamo messo delle pietre per innalzare il livello del pochissimo liquido residuo sul fondo ed utilizzammo quella minima quantità. Il famoso cablogramma, frutto della collaborazione di tutti, poté finalmente essere trasmesso e questo ci procurò un grande sollievo. Stabilimmo tre turni di guardia di tre persone ciascuno attorno all'aereo, purtroppo disarmati (la mia pistola l'avevo messa nella cassetta di ordinanza e mandata giorni prima ad Addis Abeba con un mezzo dell'AGIP, affinché non mi ingombrasse in aereo); l'aereo e l'equipaggio, per una balorda recente disposizione, dovevano essere disarmati, così l'unica arma disponibile era un revolver gingillo, col manico di madreperla, del nostro amico l'orologiaio che, però, diceva, di non dirlo perché non l'aveva denunciato ai Carabinieri e non voleva aver noie; l'aveva avuta in regalo dalla sorella ed aveva solo tre colpi disponibili in quanto due li aveva sperati per prova molto tempo fa. Potevamo pertanto essere tranquilli in fatto di armamento.

Fortunatamente, anche buona parte del carico risultò salvo e, quel che più ci premeva, l'acqua ed i viveri di scorta, le famose casse di champagne, nonché vari colli di generi alimentari: da questo lato si poteva realmente essere tranquilli per un po' di giorni almeno!

Nel pomeriggio un lontano, ma ben distinto ronzio di aereo, ci fece sobbalzare tutti; col naso in aria e trepidanti ci precipitammo vicino al "teli da segnalazione" che l'equipaggio già aveva stesi pres-

so l'aereo.

In certi momenti sembrava che l'aereo si avvicinasse, a volte che si allontanasse, ma il fatto che non se ne andava, ci portava a credere che era proprio noi che stava cercando; accendammo anche qualche fuoco con sterpaglie e stracci unti di oliaccio per fare del fumo denso, ma quello si ostinava a non vederci.

Comunque, secondo noi, quell'aereo avrebbe continuato a cercarci, magari l'indomani, anche se per ora sembrava volersene andare.

Intanto, un solitario indigeno, poi un altro ed ancora un terzo, si erano avvicinati con aria tranquilla e ci guardavano incuriositi specialmente dell'aereo.

Cercammo di far loro amichevole accoglienza offrendogli dell'acqua da bere, che mostrarono di gradire molto. Il mio amico, ottimista per la pelle, si dimostrò anche pieno di risorse; dalla sua borsa trasse uno di quei vocabolarietti da turisti con quelle poche parole e frasi essenziali italiane tradotte foneticamente in Somalo, Arabe ecc. L'amico cercò di far capire che noi presto saremmo ripartiti con l'aereo e se volevano aiutarci a pulire il terreno dalle pietre, gli avremmo dato il "badscis" (regalo); quelli ridevano il che voleva dire che andava bene e si misero al lavoro.

Il resto della giornata trascorse senza nulla di rimarchevole, tranne qualche rumore di aereo lontano che non riuscimmo neppure a vedere; nella notte, piuttosto fredda, si sono regolarmente alternati i turni di guardia, senza novità da segnalare.

Il mattino che si annunciava con un'alba così radiosa, come quella che stavamo ammirando, non poteva che essere quello del giorno buono, sentenziò l'amico ottimista! Infatti, verso le dieci,

un rumore di aereo sempre più distinto ci aperse l'animo a rosee speranze; era ormai distinguibile un aereo che evidentemente ci osservava ed in ampi cerchi ci si avvicinava abbassandosi, sinché, a giusta altezza e direzione, ci mollò tre grandi involti con altrettanti paracadute a spicchi bianchi e rossi: era la manna dal Cielo! Una parte di noi si abbracciò a ringraziare i soccorritori e una parte si lanciò al recupero dei preziosi pacchi, in competizione quasi, con i nostri ospiti Arabi, di cui noi mostravamo di fidarci, ... ma non si sa mai! C'era anche il pacco delle armi che ci premeva più di tutto!

Tutti e tre i pacchi furono recuperati in ordine perfetto ed il Comandante ci lesse il messaggio della Compagnia annunciante che tutti i Presidi Militari, reputati più vicini erano avvertiti dell'incidente e della nostra situazione, con l'invito di rintracciarci prestandoci la necessaria assistenza.

Il Comandante, alquanto emozionato, ci dichiarò di sentirsi anche lui in parte responsabile di essere rimasti senza benzina e quindi anche di tutto il resto che ne era seguito. Ce ne chiedeva perdono; tutti si dichiararono solidali con lui per la sua rettitudine ed abilità professionale che ci aveva salvato la vita e, questo, era tutto merito suo! Ci ringraziò.

Non ci restava altro ormai che attendere i militari che venissero a prelevarci e tenere gli occhi ben aperti; ogni tanto si presentava un nuovo militare Arabo. Sempre persuadendolo con le buone, aiutava gli altri a togliere le pietre dalla pista; questo ci permetteva di controllarli.

Passarono così alcuni giorni senza nulla di fatto.

Avevo da poco iniziato il mio turno di notte ed il campo era del tutto calmo e silenzioso, quando alla pallida luce lunare vidi due dei nostri Arabi che mi si avvicinavano con larghi gesti; svegliai tutti ed, armi alla mano, stemmo in ascolto rivolti nella direzione ove gli Arabi dicevano di aver sentito rumori come di gente in movimento. Tutti con le orecchie dritte stemmo ancora in silenzioso ascolto: anche a qualcuno di noi parve di sentire qualcosa; fruscii, voci lontane, leggeri rumori metallici: non c'era più da avere dubbi, un certo numero di persone armate avanzava forse verso di noi. Brevissimo tacito Consiglio di Guerra. Io, Capitano, Comandante, tutti con moschetto carico e con baionetta innastata, a terra in linea di fronte, non sparare in nessun caso senza mio ordine, tutti in silenzio assoluto.

Il tempo trascorreva lentamente; i rumori diventavano sempre più distinti ed a un certo punto mi parve che la turba fosse per investireci e gridai di piena gola "Chi va là". Qualche istante dopo la risposta "Ufficiale Italiano" ... un urlo spontaneo all'unisono di: "Viva l'Italia" uscì da nove bocche trepidanti e commosse !!

Tutti ci abbracciammo ed abbracciammo il Tenente delle Truppe Coloniali che comandava un Plotone composto di Ascarì con qualche Zaptié, ed alcuni muletti da sella e da basto. Con l'Ufficiale convenimmo di partire nel primo pomeriggio: la nostra meta sarebbe stata il Fortino del Garra Mulata, dove erano attesi gli autocarri coi quali avremmo proseguito per Diredaia e, finalmente, in aereo, per Addis Abeba. Approssimativamente si poteva supporre quattro o cinque giorni di marcia, con altrettanti pernottamenti, in vari Presidi, più un'altra giornata di autocarro per arrivare a prendere lo

aereo per Addis Abeba: non era uno scherzo da poco!

Il Comandante si preoccupò del ricupero dei sacchi della Posta, dei documenti e di alcuni strumenti, mentre ciascuno pensò a raccogliere le poche cose che avrebbe potuto portare al seguito. Lo champagne, rimasto dall'abbondante brindisi con i nostri salvatori militari, non volevamo perderlo, casomai donarlo ai Presidi che ci avrebbero alloggiati per via.

Sistemati i carichi dei muletti e predisposta la colonna per la marcia, si chiamò uno degli Arabi che ci era sembrato più autorevole e con l'aiuto di uno zaptié arabo, della scorta, facemmo dire agli altri che erano rimasti sino allora con noi, che noi ora partivamo ma saremmo tornati presto. Intanto lui con i suoi amici doveva fare la guardia all'aereo e continuare a pulire la pista. Gli demmo, in segno di comando, il gagliardetto dell'aereo, gli demmo anche l'esuberanza di acqua e viveri, nonché tutti gli spiccioli metallici che ci ritrovammo nelle tasche e salutammo festosamente lui ed i suoi amici. Erano felici e improvvisarono una "fantasia" in nostro onore, inorgoglitisi specialmente dal gagliardetto che continuarono per un pezzo a sventolare.

Finalmente la colonna si mise in marcia, potevano essere le tredici, il Tenente con alcuni Zaptié erano in testa, seguivamo noi tutti con il bagaglio ed il grosso della scorta; chiudevano la marcia alcuni Zaptié.

Ai mio amico e a me, che eravamo tra gli ultimi, avevano assegnati un muletto ciascuno, in considerazione che eravamo i più vecchi e che io soffrivo di una insipiente sciatica.

Notai nel mio amico un cambiamento al suo solito abbigliamento; i suoi fiammanti gambali li aveva infilati nelle breccie e con quelle, sempre in movimento, parava la faccia dalle fronde e dai rami delle piante che ci si paravano continuamente davanti nelle marce. Il sistema era un po' buffo a vedersi, però funzionava.

Eravamo in cammino da non più di mezz'ora quando una munita sparatoria scoppiò, verosimilmente dal posto dove avevamo lasciato da poco l'aereo con la guardia degli Agabi. Grande scompiglio nella colonna ove tutti gli Ascari tornavano indietro, di gran corsa strillando "star abissino, star abissino..." e dirigendosi verso l'aereo; anche il Tenente correva dicendoci di star salmi e di non muoverci, lui sarebbe comunque tornato prestissimo.

Dopo un po' la sparatoria diminuì, poi cessò del tutto: cosa era successo? Un nostro Reparto Coloniale, anche lui inviato alla nostra ricerca, da un altro Presidio, trovando l'aereo senza di noi e con degli indigeni attorno che facevano "fantasia" credettero che ci avessero fatto fuori e che festeggiassero la vittoria. Avevano un bel dire quei poveretti che eravamo stati noi ad inserirci nella guardia e che avevano lavorato per noi, non erano creduti i

L'arrivo dei primi nostri Ascari cominciò a calmare un po' gli animi, l'arrivo poi del nostro Tenente chiarì del tutto il drammatico equivoco che era costato qualche ferito tra i poveri innocenti locali. Col ritorno del Tenente, riprendemmo la marcia verso una dei diversi Presidi intermedi, che doveva ospitarci per la notte, lo raggiungemmo verso la ventura, con oltre un'ora di ritardo per l'equivoco della sparatoria.

Ci rimettemmo in viaggio per tempo e continuammo così per altre quattro giornate sempre più faticose, anche per la peggiore asprezza del terreno. Anche per la fatica, non potevamo fare a meno di fermarci ad ammirare quei panorami selvaggi e meravigliosi che tanto entusiasmavano il mio amico orologiaio. Ogni tanto commentava: pensate che fortuna un viaggio così insolito e magnifico, se lo avessimo dovuto fare con la CIT quanto sarebbe venuto a costare, invece così! ... il prezzo del biglietto da Mogadiscio ad Addis Abeba: niente! (non smentiva mai il suo innato ottimismo). Nei vari Presidi ove pernottammo l'amico aveva profuso i tesori della sua arte, riparando gli orologi di chi glielo chiedeva, e non erano pochi.

Nell'ultima giornata di marcia, ancora da lontano ci fu mostrato il cosiddetto "Castello di Ligg Jasu" ove Festò prigioniero e morì, senza regnare, lo sfortunato successore di Menalik.

Arrivammo stanchissimi, gli autocarri militari che avrebbero dovuto l'indomani trasportarci a Dire Dawa erano già arrivati. In uno c'erano molte stecche per ingessare braccia e gambe rotte; forse credevano di raccoglierci a pezzi! Fortunatamente non ce ne fu bisogno.

Per quanto stanco il nostro amico non rifiutò di dare subito una occhiata al famoso orologio di Ligg Jasu, appeso e fermo, dicevano, dal giorno della sua morte, ormai da diversi anni; si trattava di un modesto orologio rotondo, di circa trenta centimetri di diametro, in una cornice di latte smaltata di bianco, fermo sulle quattro. L'amico lo smentò dal coperchio e, con i suoi ferri del mestiere, avvistò, strinse e dopo pochi minuti sentenziò: l'orologio vale poco, ma

va benissimo; lo caricò e lo riappese. Gli ammiratori gli si strinsero attorno con l'orologio in mano, lui cortosamente li fermò dicendo: a domani, per stasera chiudiamo con Ligg Jasu! e se ne andò a dormire e ne aveva proprio bisogno, poveretto!

La mattina, l'Ing. Velani, Ispettore Generale dell'Ala Littoria per l'A.O., chiese di parlarmi (ci si conosceva già dall'Italia) e mi disse: Ingegnere, deve farmi un grosso favore: deve darmi le negative delle foto dell'aereo che lei ha fatto sul posto dell'atterraggio, che serviranno anche per il rapporto alla Società. Me le avrebbe fatte avere ad Addis Abeba con le relative positive; non potei rifiutare e spesi una parola in elogio ed onore del magnifico Pilota che ci aveva salvato la vita; mi assicurò che ne avrebbe tenuto il debito conto, intanto mi disse che alla partenza il mio posto era vicino a lui nella cabina di guida dell'ultimo autocarro.

Al mattino il mio amico, che aveva avuto tanti improvvisati clienti, mi disse che avrebbe voluto venire sul camion con me, ma che lo avevano destinato su un autocarro che era in partenza subito, ci saremmo ritrovati l'indomani a Dire Dava; ben per lui che era destinato ad un altro autocarro, evidentemente, come si vedrà poi, era stato più fortunato.

Quando il nostro autocarro, ultimo della colonna, prese il via con l'Ing. Velani ed io nella cabina accanto all'autista, questi cominciò a lamentarsi che i freni non funzionavano a dovere e che finché che la strada andava all'ingiù si poteva rimediare con le marcie basse, ma, in salita potevano esser guai; in effetti la strada per Dire Dava era pressoché tutta in discesa e non potendo far altro, andammo avanti. Per un bel po', tutto andò bene con la seconda mar-

cia; avevamo una strada abbastanza larga tagliata a mezza costa nella roccia, con la parete verso monte quasi verticale, e verso lo esterno c'era il burrone, senza parapetto o riparo qualsiasi; il fondo, certamente solido, era di pietrame grossolano cosparso di sassi anche grossi.

Alla prima contropendenza un po' ripida l'autocarro si fermò; l'autista non riuscendo coi freni a tenerlo fermo, fu svelto a sterzare con la coda contro la parete della montagna e così poté fermarsi senza pericolo, solo con un'ammaccatura della coda.

Si ripartì mantenendo la prima marcia e azzardando le marcie superiori soltanto quando appariva sicuro di poterle mantenere; manovre del genere si ripeterono sovente, ad ogni accidentale fermata. L'Ing. Velani ed io con una grossa pietra fra le braccia dovevamo essere svelti a metterle sotto le ruote per trattenerne l'auto-mezzo: operazione per noi massacrante, ma alla quale non potevamo sottrarci.

Con quella marcia forzatamente lenta, arrivammo a Dire Dava con grande ritardo, quasi morti di fatica ma, anche stavolta, tutti interi!

L'indomani ad Addis Abeba l'Ing. Velani ci volle tutti suoi ospiti a cena dove, ripetendoci le scuse della Società ci invitò ad indicare agli Uffici i danni, che sarebbero stati risarciti con, in più, un biglietto gratuito da Addis Abeba ad una località, a scelta, dell'A.O.

Si è conclusa così felicemente la non breve avventura dall'atterraggio di fortuna, ci congedammo reciprocamente dai compagni di viaggio, compreso il simpatico orologiaio ottimista, che, con mio

rammerico, non ho più rincontrato.

Di atterraggi di fortuna ne avevo subito un altro l'anno prima, presso Lugh Ferrandi, località del Sud-Ovest della Somalia con un aereo militare, ma anche allora, fortunatamente, senza danni alle persone: con quest'ultimo però ho sperato di aver chiusa la serie.

Il 17 Luglio 1936 venne a scadere l'ultimo rinnovo trimestrale della mia "Licenza straordinaria speciale, senza esegni", e quindi anche la mia vita esteriormente militare venne a cessare. Continuai a fare in panni borghesi quel che avevo fatto per l'AGIP e per le sue Missioni in A.O., vestito da Capitano: ossia tutto continuò come prima!