

Zeitschrift: Rivista Militare Ticinese
Herausgeber: Amministrazione RMSI
Band: 18 (1946)
Heft: 4

Artikel: Sui campi di battaglia della Normandia
Autor: Bianchi, Giancarlo
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-243190>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 26.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

LA RIVISTA MILITARE TICINESE OSPITE DEL GOVERNO FRANCESE

Grazie al Dipartimento militare federale, la nostra Rivista è stata invitata a partecipare, ospite del Governo di Francia, ad una visita nelle regioni attraverso le quali si è svolta la liberazione del territorio francese e la vittoria degli eserciti alleati, dallo sbarco in Normandia a Strasburgo.

Per la Rivista militare ticinese consideriamo con orgoglio l'invito e l'accoglienza avuta presso il Ministro delle Armate e presso i grandi soldati di Francia.

Siamo grati al Dipartimento militare federale di avere riservato alla Svizzera italiana questo onore, che apprezziamo.

Il I. ten. Bianchi, da noi designato, ci ha volenterosamente rappresentati con vantaggio del nostro prestigio. I camerati leggeranno con interesse la prima parte della sua relazione, come con uguale interesse leggeranno quella del ten. Gamboni sulla visita ai campi di battaglia d'Alsazia, che siamo lieti di pubblicare in questo medesimo fascicolo.

La Redazione.

SUI CAMPI DI BATTAGLIA DELLA NORMANDIA

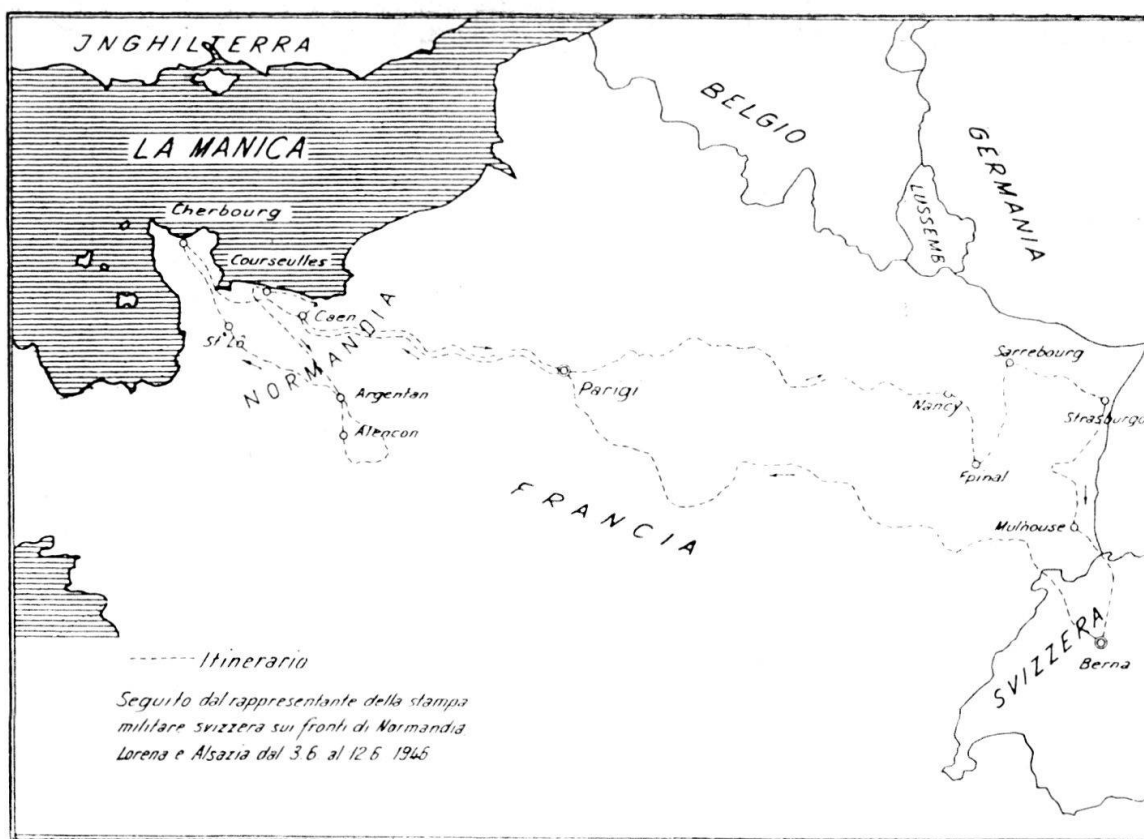
I. ten. Giancarlo Bianchi

A Berna, il 3 giugno, ha luogo la riunione degli ufficiali che, su invito del Governo francese, partecipano al viaggio attraverso i campi di battaglia dell'invasione. In tutto, quattro: il magg. SMG Eddy Bauer per la stampa militare romanda, il cap. Wüest per la stampa militare svizzera tedesca, il I. ten. Seelhofer per il servizio stampa del Dipartimento militare federale e l'estensore di queste note per la Rivista Militare Ticinese, ufficialmente invitata alla manifestazione.

I visti sui nostri passaporti ci vengono rilasciati direttamente dall'Ambasciata di Francia a Berna. Ulteriori dettagli ed istruzioni per il viaggio li riceveremo a Parigi.

Tredici ore di viaggio — dalle sei di sera alle sette del mattino — servono a stabilire ed a rinsaldare i vincoli di camerateria tra i partecipanti. Belfort, Chaumont, Troyes si susseguono nella notte. A volte il treno corre ad oltre cento all'ora; altre volte rallenta e, a passo d'uomo, varca i ponti provvisori di legno che sostituiscono le opere in muratura distrutte dalla guerra.

Le prime distruzioni importanti le vediamo solo il mattino all'alba, nei sobborghi meridionali di Parigi: stazioni demolite, binari di fresco posati sulle rovine della precedente rete ferroviaria, locomotive e vagoni sventrati lungo la linea.



Parigi sembra invece intatta. Non è più la Parigi che abbiamo conosciuto in altri tempi, la Parigi dell'esposizione coloniale 1931, dell'esposizione internazionale 1937, della „drôte de guerre" 1940. Una vera spensieratezza regnava allora nella vasta metropoli, dai Champs Elysées all'ultimo vicolo di Montmartre; quella spensierata operosità che era il fascino di Parigi. Oggi, le difficoltà di procurarsi il pane, la penuria di alloggi, le inevitabili tracce dell'occupazione hanno reso questa operosità troppo intensa perchè possa essere ancora spensierata. Le case sono rimaste in piedi illese, ma il morale della popolazione ha subito delle forti scosse e ne porta le tracce profonde.

Il ricevimento ufficiale da parte delle autorità francesi avrà luogo il pomeriggio. La mattinata ci permette di prendere contatto con i nostri rappresentanti diplomatici nella capitale francese e, segnatamente, col col. de Muralt, addetto militare. Dovremo pernottare a Parigi quella prima sera, ma camere d'albergo non se ne trovano. Dietro intervento della nostra Legazione, ci vengono messi a disposizione due appartamenti dell'Hôtel de Crillon, Place de la Concorde, requisito dall'Ambasciata degli Stati Uniti per il suo personale.

Un distinto giornalista, già ospite della Svizzera, ci guida nel pomeriggio alla sede del servizio informazioni dell'Esercito francese, dove concerteremo i dettagli del viaggio. Il col. Huet, un giovane, simpatico e brillante ufficiale, ci propone il seguente itinerario: visita di Caen e delle coste della Normandia; partecipazione alla commemorazione del 6 giugno a Courseulles, dove avvenne lo sbarco delle prime truppe di liberazione; indi una spinta verso l'interno per seguire le peripezie di una Div. blind. dal Sud di Argentan fino al Sud di Caen; sosta a Parigi per Pentecoste e, da ultimo, ritorno a Basilea attraverso i campi di battaglia della Lorena e dell'Alsazia.

Questo programma è accettato all'unanimità. Senonchè, recandoci alla sede del Ministero delle Armate, un ufficiale di marina ci avverte che a Cherbourg si trova ancorata da qualche giorno la „Richelieu“, la grande nave di linea gioiello della marina francese, una delle più grosse corazzate europee. Al ministro Michelet che ci riceve nel suo gabinetto privato e ci chiede se abbiamo qualche desiderio speciale, esprimiamo dunque un voto:

— Se fosse possibile, ci piacerebbe visitare la „Richelieu“ a Cherbourg!

— Mi pare che il tempo stringerà un poco — osserva un ufficiale.

Con un cordiale sorriso di condiscendenza, Michelet precisa:

— Signori, vedrete la Richelieu. Se non basteranno le coincidenze ferroviarie, avrete delle automobili. E se non basteranno le automobili, avrete un aeroplano!

Basteranno, per condurci a Cherbourg, tre automobili dell'Esercito francese.

Michelet, ministro delle Armate del gabinetto Gouin, di poi riconfermato in carica nel gabinetto Bidault, porge ai giornalisti svizzeri il caldo saluto della Francia. Ricorda quanto la Svizzera ha fatto per gli internati francesi, poi per i bambini vittime della guerra, per i prigionieri ed altri. „Siete riusciti, dice, a conciliare la più stretta neutralità con la più sincera amicizia per il nostro paese e per gli alleati.“

Questi ringraziamenti, che sentiremo poi rinnovare dal gen. Juin, capo dello Stato Maggiore Generale, e dal gen. Delattre de Tassigny, ci lasciano sempre un senso di imbarazzo. Mai come quando si viene ringraziati si ha la sensazione di aver fatto poco e si vorrebbe aver fatto di più.

Il gen. Juin, che comandò le forze francesi di invasione dallo sbarco in Sicilia alla presa di Roma, ci intrattiene per quasi due ore nel suo studio. La calma e l'oggettività di questo grande capo dissipano in un istante il naturale disagio dei suoi ospiti. Dopo pochi minuti, attorno al tavolo



Ad Arromanches-les-Bains gli Alleati costruirono un porto artificiale per sbarcare le prime truppe ed il primo materiale di rinforzo subito dopo l'inizio dell'invasione.

Arromanches-les-Bains - Port Winston

D'ici sont parties les troupes Alliées pour la libération de la France - 6 juin 1944

sul quale il Generale ha spiegato la carta d'Italia, ferve una viva e cordiale conversazione. Così, piano piano, Juin ci racconta come ha condotto la campagna d'Italia, imponendo talvolta e con successo la sua idea di manovra agli altri grandi capi alleati. Egli sottolinea tutto il peso esercitato dalla Francia nella liberazione dell'Europa, non solo col sacrificio di molte sue città, ma anche con l'impiego di forze rilevanti che seppero vincere delle situazioni critiche e decisive per la guerra.

Il cordiale colloquio col capo dello Stato Maggiore Generale francese è interrotto da un Aiutante, il quale ci ricorda che il treno per Caen, nel quale ci venne riservato uno scompartimento, parte fra pochi minuti. Cinque ore di treno ci conducono in Normandia: Evreux, Lisieux, **Caen**.

È già notte quando giungiamo nel capoluogo del Calvados. Il comandante militare della città ed un rappresentante del municipio ci attendono fuori della stazione, o meglio fuori delle macerie della stazione, per condurci alla residenza del comando dove ci attende la cena, servita da soldati marocchini in guanti bianchi, in quello che fu il refettorio del comando germanico di occupazione.

Il poco che si vede della città, di notte, basta a dare un'idea delle spaventose distruzioni che la guerra vi ha operato. Interi quartieri della città, sede di un'università antica e rinomata, sono polverizzati. La penuria degli alloggi è immensa. Le camere, in uno dei pochi alberghi rimasti in piedi, ci sono fornite dal Governatore militare che le ha requisite. Gli squarci nel muro, le crepe nel soffitto della camera sono eloquenti: anche gli edifici che non sono crollati hanno grandemente sofferto dai bombardamenti.

Il mattino seguente, alla sede della prefettura, le autorità locali ci ricevono con grande cordialità. È il 6 giugno, il secondo anniversario dello sbarco alleato in Normandia. Si attende da un momento all'altro l'arrivo di Le Troquer, ministro dell'Interno, che si recherà in visita ufficiale attraverso i villaggi della costa più duramente colpiti. È prevista una manifestazione imponente. A poco a poco, nel cortile della prefettura giungono nelle più vistose uniformi gli addetti militari delle potenze alleate che parteciparono allo sbarco: Gran Bretagna, Stati Uniti, Canada.

L'ammiraglio Barjot, sotto-capo dello Stato Maggiore Generale, ci presenta ai diversi diplomatici stranieri sottolineando a sua volta i meriti della neutralità svizzera e della nostra sincera amicizia per la Francia. Inchini, saluti, cordialità masticate a metà in francese, a metà in inglese tra sorrisi e strette di mano, fin che un rombo nel cielo ci avverte che il velivolo del ministro sta giungendo da Parigi. Poco dopo, Le Troquer ci saluta nel cortile della Prefettura: ci tende la mano, quella sinistra. La destra gli venne asportata nell'altra guerra.

Si forma una colonna di una quarantina di automobili. Ministro, autorità civili e militari, diplomatici, giornalisti — e noi tra quelli — percorrono in corteo i villaggi devastati al momento dello sbarco. Attraversiamo, ed i nomi frequenti nei comunicati di allora ci tornano alla memoria, Ouistreham, Bénouville, Riva-Bella, Lion, Luc-sur-Mer, St. Aubin: case sventrate da tutte le parti, interi quartieri ancora inabitabili per il pericolo delle mine inesplose. Squadre di prigionieri di guerra tedeschi, membri delle truppe d'assalto delle SS, compiono il lavoro di disinfezione, scoprendo, dissotterrando e rendendo inoffensivi i pericolosi ordigni.

La strada corre lungo il mare — quel mare che il mattino del 6 giugno 1944 dev'essere stato un inferno. A qualche centinaio di metri dalla riva a tratti emergono i relitti delle navi affondate. Congegni metallici arrugginiti di ogni specie ingombrano la riva, messa a nudo dalla bassa marea.

E il famoso vallo atlantico dov'è? Dove sono i fortini germanici che le pagine di Signal si compiacevano di mostrarci? Dove e come era organizzata la famosa linea di difesa tedesca? Da quel che ci è dato vedere, dall'ispezione di qualche fortino che potremo fare ad Arromanches, dobbiamo dedurre che il famoso vallo non era tanto forte come ce lo dipingeva la propaganda del dott. Goebbels. Opere in cemento: poche, a grande distanza l'una dall'altra e senza profondità. Armamento: alcuni pezzi, abbandonati nei fortini, sembrano risalire alla preistoria dell'artiglieria.

Il sistema difensivo, a quanto pare, si imperniava anzitutto sui centri abitati. Le case, i villaggi diventavano altrettante fortezze. Davanti ad essi correva un'enorme fascia di terreno minato. I campi di mine dovevano costituire l'ostacolo principale all'invasore, frenare lo slancio delle truppe di sbarco. Così si spiega l'enorme estensione dei campi di mine, così si spiegano le terribili distruzioni nei centri abitati.

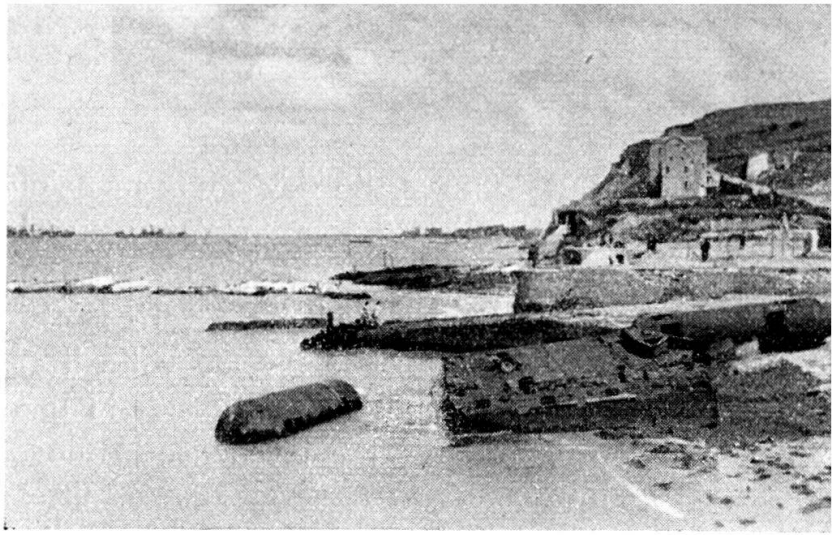
Poco prima di Courseulles, il nostro accompagnatore ci mostra un immenso relitto che sporge dalle acque: sono i resti della corazzata Courbet, sfuggita ai tedeschi nel 1940 sotto l'abile guida del capitano di vascello Wietzel (egli ci racconterà l'emozione indicibile di quella partenza, mentre sui suoi occhi azzurri scende come un velo al ricordo di quei tragici avvenimenti) che doveva ricondurla sulle coste della Francia quattro anni più tardi, il giorno dello sbarco, affinché — affondata nelle acque basse — servisse con tutte le sue batterie da difesa antiaerea ai primi militi dell'invasione. Oggi, Wietzel è contrammiraglio. In tutti i villaggi, il popolo acclamante fa ala al corteo sventolando le bandiere della liberazione e le croci di Lorena. Dappertutto, sullo sfondo del mare sono stati eretti piccoli monumenti. Il morale di quelle popolazioni duramente colpite è straordinario. Questo sbarco doveva pur avvenire, lo aspettavamo tanto — ci dice una donna che ha perduto nei bombardamenti la famiglia e la casa. — Qui o altrove, dei danni ci dovevano pur essere; perchè lamentarsi?

A Courseulles, davanti al monumento provvisorio che commemora lo sbarco degli alleati del 6 giugno ed il ritorno in Francia del generale De Gaulle del 14 giugno 1944, prenderanno successivamente la parola diverse autorità civili e militari, mentre una squadriglia di velivoli da caccia, che vola su e giù lungo la spiaggia, compie acrobazie temerarie a pochi metri sopra le nostre teste. Poi il corteo si snoda, preceduto dalla musica della marina, tra due ali di marocchini che presentano le armi, fino al teatro della cittadina, dove è stato preparato per il ministro Le Troquer ed i suoi ospiti un pranzo di 150 coperti.

Nostro vicino di tanta mensa è il sindaco di Luc-sur-Mer, un simpatico vecchietto, avvocato ai suoi verdi anni, già presidente dell'Ordine degli Avvocati del fôro di Caen — „ancien bâtonnier" dice il suo biglietto da visita — che della Svizzera in generale e del Monte Generoso in particolare serba un gratissimo ricordo. — Ci fui in viaggio di nozze. Che bel paese il vostro! — dice gioialmente con un beato sorriso.

Dopo il banchetto abbandoneremo il corteo ufficiale che si reca a Bayeux, prima capitale del governo provvisorio della IV Repubblica francese (ivi ebbe la sua prima sede il gabinetto De Gaulle pochi

I resti del porto artificiale di Arromanches-les-Bains. Sulla destra si scorgono le difese costiere erette dai germanici.



(foto Bianchi)

giorni dopo lo sbarco delle truppe di liberazione) e con tre automobili militari iniziamo, passando da Arromanches, una corsa di alcune centinaia di chilometri verso l'interno della Normandia, verso Alençon, da dove seguiremo sotto la cortese guida del cap. Du Hays, l'itinerario di uno squadrone di carri armati che, con la II Div. blind. del generale Leclerc, compì prodezze alle spalle dei germanici.

— Il nostro squadrone — ci narra il capitano — venne sbarcato nella penisola del Cotentin, nei pressi di St. Lô. Con i nostri mezzi corazzati ci apriamo un varco attraverso le forze germaniche dislocate nel dipartimento della Manica. Fu così che il presidio tedesco di Cherbourg venne isolato. Aperta una breccia ad Avrenches, ci lanciammo a tutta velocità verso il cuore della Francia. I tedeschi si difendevano ostinatamente. Raggiunta Le Mans, Leclerc ci diede l'ordine di fare un quarto di giro e scagliarci verso il nord. Potemmo impadronirci di sorpresa dei ponti dell'Orne, nei pressi di Alençon, e raggiungere l'immensa foresta di Ecouves, irta di ostacoli eretti dai tedeschi. La manovra fu tanto rapida, che già al sud di Argentan potemmo stabilire il contatto con i reparti canadesi che avanzavano dal nord. Forti effettivi germanici vennero accerchiati: La strada di Parigi era aperta.

Seguiremo l'itinerario della compagnia Du Hays fino al sud di Argentan. Talvolta egli ci dice: — Dietro quel bosco ho perso un carro.— Ed infatti, dietro le piante, scopriamo i resti di un carro armato rovesciato sul fianco o capovolto. Altre volte egli ci annuncia: Là abbiamo „suonato” una pattuglia di „boches”! — Ed infatti scopriremo dei „Tiger” e dei „Pantera” nella posizione stessa in cui vennero colpiti dal fuoco francese. Esperienza doppiamente interessante, perchè da una parte si può ancora vedere in quale formazione avanzavano i reparti corazzati, e dall'altra come venivano appostati i mezzi anticarro.

A questo proposito dev'essere menzionata l'efficacia dell'aviazione come mezzo anticarro. La guerra, tosto che cessa di rimanere in trincea, diventa un cozzo immane di carri armati e di aeroplani. Questo risulta chiaramente dalle ultime esperienze.

— Qui — ci disse diverse volte il capitano che ci guidava — il mio squadrone rimase imbottigliato in una brutta situazione: davanti e sui lati i „Tiger” ci tenevano sotto fuoco in posizioni che non potevamo individuare. Un radiogramma all'air-commando alleato di Le Mans, ed un'ora più tardi al massimo i nostri cacciatori accompagnati da bombardieri leggeri si trovavano sul posto, volteggiando sulle nostre teste. Uno dopo l'altro individuavano gli appostamenti nemici e li distruggevano. E l'avanzata riprendeva.

In questa narrazione del cap. Du Hays, ci sembrò importante il fatto essenziale che nel giro di un'ora i „commandos” che si trovavano ad oltre trecento km. di distanza, venivano allarmati, ricevevano la loro missione, prendevano il volo e giungevano sull'obbiettivo. La prontezza costante dei piloti è un punto fondamentale per comprendere lo sviluppo delle operazioni. L'efficienza degli apparecchi è un altro punto fondamentale. Un terzo punto della stessa importanza è la rapidità dei collegamenti e delle trasmissioni.

L'uso della radio sembra essere stato generalizzato in tutte le formazioni corazzate con missione avanzata. Occorre menzionare anche qualche svantaggio di questa bardatura tecnica: sovente un difetto agli apparecchi (guasto, lesione) impedì alle formazioni avanzate di ricevere ordini e di trasmettere rapporti. La radio come mezzo di collegamento serve infatti solo sin quando... gli apparecchi funzionano. A parte questo inconveniente, si può però affermare che le telecomunicazioni esplicarono in generale ottimi effetti a vantaggio delle truppe che se ne servivano e dei rispettivi comandi.

Sulle tracce della II Div. blind. giungeremo fino verso Argentan e Falaise, seguendo a ritroso il cammino percorso i giorni precedenti. Da Argentan le vetture militari ci porteranno, con una corsa di 250 km., a Cherbourg dove è ancorata la corazzata „Richelieu”.

L'improvviso scoppio di due gomme (una feroce mucca normanna che si scaglia contro la nostra automobile) ci consentirà però prima, durante la tappa per le riparazioni, di visitare il magnifico allevamento di stalloni Haras-du-Pin. Ivi si trovano cavalli delle più pure razze, vincitori di premi famosi, che trascorrono nel quadro di una natura incantevole, nelle stalle volute da Luigi XIV, gli anni del ritiro e della vecchiaia, sottoponendosi alle fatiche della riproduzione.

La strada di Cherbourg ci condurrà attraverso le città più devastate di quante abbiamo viste in Francia. Vire e St. Lô sono rase al suolo. Bisogna richiamare alla mente le rovine di Pompei o di Ostia per trovare un paragone che regga. Le chiese sventrate e scoperchiate, le case demolite fino al suolo, piazze squallide là ove poco più di due anni or sono sorgevano floridi quartieri e la vita pulsava laboriosa.

Lo stesso spettacolo di devastazione offrono St. Mère-Eglise, Carentan, Valognes. Eppure fra queste macerie, come già fra quelle di Falaise e di Argentan, la vita si abbarbica tenacemente. Al posto delle case e delle ville sorgono baracche di legno ad un piano, simili a quelle usate dalle nostre truppe in servizio attivo. In queste baracche coabitano diverse famiglie; in talune sono persino aperti delle botteghe, dei ristoranti, caffè, alberghi!

A queste visioni si alternano quelle non meno suggestive dei grandi cimiteri di guerra. Questi cimiteri sono divisi per nazioni: cimitero polacco, cimitero canadese, cimitero americano. Sono vaste estensioni di terreno in piena campagna, cintato da muretti bianchi, che racchiudono migliaia di croci bianche. Un grado, un nome: quello che resta per onorare la memoria dei prodi caduti in combattimento. Di tutti i paesi dell'impero britannico, il Canada fu il solo a non introdurre durante la guerra il servizio militare obbligatorio. I canadesi che si batterono con coraggio leonino sui diversi fronti, che furono tra i primi a sbarcare a Courseulles il 6 giugno 1944, che riposano a migliaia sotto queste bianche croci disseminate nella campagna di Normandia, sono tutti dei volontari. Con un senso di commozione profonda ci inchiniamo davanti alle loro tombe, davanti alle tombe di tutti i morti di quest'ultima guerra.

Cherbourg. La città ed il porto sembrano essere stati risparmiati dalla guerra assai più che non molti altri centri che abbiamo visitato, forse perchè i tedeschi vi hanno resistito meno a lungo, forse perchè gli alleati vi hanno eseguito d'urgenza quelle opere di riattamento che dovevano loro permettere di adoperare il porto come prima base di operazioni.

Vi giungiamo la sera verso il tramonto. Il comandante della piazza militare ha pensato a riservarci delle camere al „Cercle naval“. Le vie lunghe e strette della città, le costruzioni addossate l'una all'altra, di tipico stile normanno, i molti soldati e marinai che — in licenza a quell'ora — affollano i ritrovi del porto o sostano a gruppi sulle banchine, riescono appena appena a solleticare la nostra curiosità. Siamo invece ansiosi di vedere le attrezzature portuali, le gettate, le banchine, le navi agli ormeggi.

Ed ecco il basso porto, al quale sono attraccati i pescherecci, le navi di piccolo cabottaggio, le lance a motore. E più lontano, all'ancora presso la gettata, il grande transatlantico Ile-de-France, da pochi giorni giunto dall'America. Ed un po' più discosto, il porto e l'arsenale militare, immensa area terrestre e marittima il cui accesso è condizionato a severi controlli ed alla presentazione di uno speciale lasciapassare.

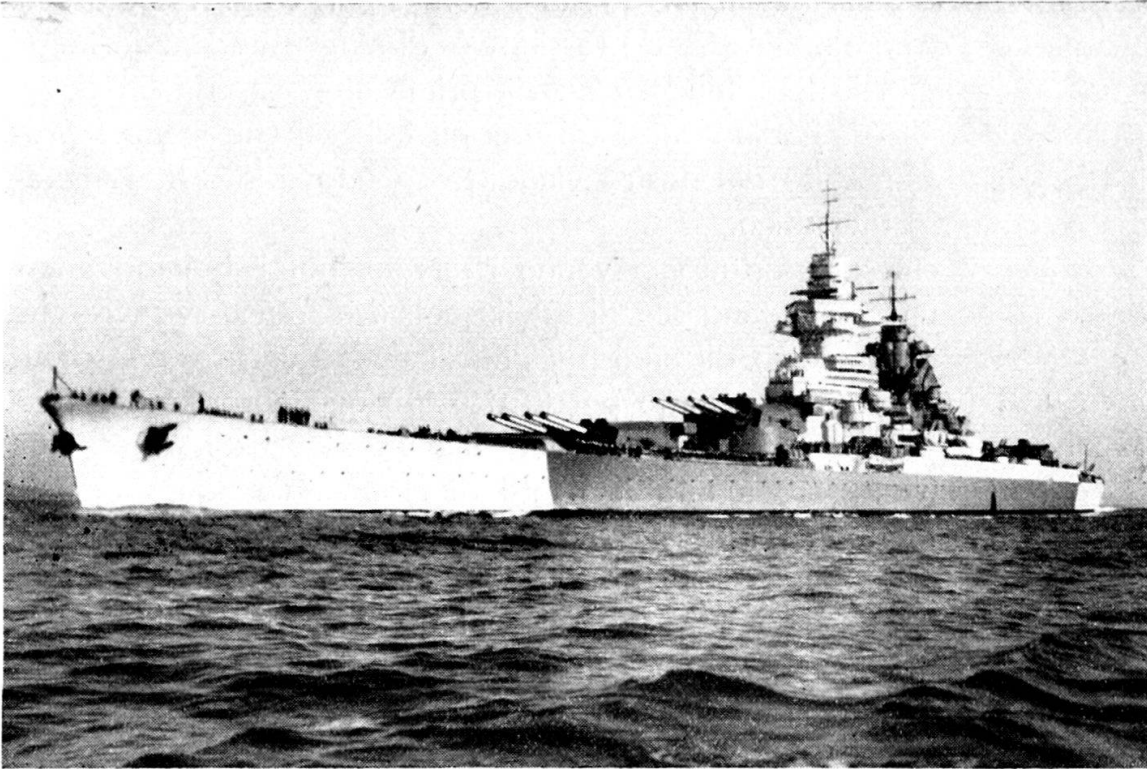
La „Richelieu” è a secco in cantiere. È appena giunta da una crociera in Indocina e mentre l'equipaggio, per turno, gode qualche giorno di congedo, i tecnici compiono le necessarie riparazioni e curano le installazioni tecniche. La nave ci appare in tutta la sua immensità. La chiglia, la carena, l'enorme ponte, le torri di comando sormontate da giganteschi impianti radar, l'armamento costituito di innumerevoli pezzi di artiglieria di tutti i calibri, antinavale ed antiaerea, tutto ciò ha dell'irreale per noi che siamo abituati ad altri pesi e ad altre misure.

Il capitano di fregata Monnot, secondo di bordo, ci riceve sulla tolda e ci presenta al comandante in capo, il capitano di vascello Géli. Quello di capitano di vascello, è il più alto grado che possa rivestire il comandante di una nave. Al di sopra comincia la gerarchia degli ammiragli (contrammiraglio, vice ammiraglio, ammiraglio) che comandano almeno due o più vascelli.

L'equipaggio della „Richelieu” è costituito di oltre 2000 uomini: basta questa cifra a dare un'idea della vastità e della complessità della corazzata, della quale i francesi vanno giustamente orgogliosi. Le 35000 tonnellate di stazza danno la possibilità di comprendere come questa fortezza possa facilmente galleggiare e percorrere i mari a grande velocità col peso della sua corazza, con le sue immense torri di acciaio, con i suoi cannoni da 38 cm. e con la sua artiglieria antiaerea che da sola conta oltre cento bocche da fuoco.

L'interno del vascello è quanto di più razionale si possa immaginare, specialmente da quando esso prestò servizio con le formazioni americane. Un esempio: le comode poltrone di velluto, i tappeti, i mobili di legno scolpito di cui i francesi avevano riccamente dotato il salotto privato del comandante, le sale degli ufficiali e le cabine di comando, sono stati sostituiti per ordine degli americani con un arredamento comodo, ma interamente a prova di fuoco, fatto unicamente di lamiera, rete metallica ed amianto, per ridurre al minimo il pericolo di incendio.

Una cena offertaci a bordo dagli ufficiali superiori suggella questa nostra entusiasmante presa di contatto con la marina. Fino alle ore piccine ci intratterremo col comandante della nave sui fasti e sulle avventure



La nave di linea „Richelieu“.

della marina francese durante la guerra. E potremo così trovare la conferma dell'impressione già suscitata in noi dall'ammiraglio Barjot sulla formazione degli ufficiali di marina: uomini rotti a tutte le fatiche ed a tutti i pericoli, nel medesimo tempo tecnici e scienziati di grande cultura oltre che perfetti uomini di mondo.

Quella notte ci concederemo brevissime ore di sonno. Le cinque del mattino ci troveranno già per le vie deserte della città, fra le banchine del porto dove i pescatori scaricano pesci dalle forme più strane, pescati nella notte e destinati al rifornimento della capitale. Approdano le scialuppe con i marinai vestiti della festa che partono in congedo col nostro stesso treno. Il sole nascente illumina con i primi raggi le colline che dominano Cherbourg, irte di fortini dell'epoca napoleonica. È ora di avviarsi alla stazione: alle 7 parte l'espresso per Parigi.

Giungeremo nella metropoli solo verso le 15, dopo un viaggio senza storia, ma nel quale ci scambieremo vivacemente le reciproche impressioni sulle esperienze fatte in questa prima settimana.

Dopo una breve sosta per Pentecoste a Parigi inizieremo la via del ritorno, che ci condurrà a Basilea passando per i campi di battaglia

della Lorena e dell'Alsazia. Di questa seconda parte del viaggio, del colloquio col generale Delattre de Tassigny e di altre esperienze diremo in un prossimo articolo. Chiuderò questa prima cronaca con un doveroso pensiero di gratitudine verso gli ufficiali francesi che si sono prodigati per il buon esito del nostro viaggio con uno spirito di camerateria veramente magnifico.

L'accoglienza che dappertutto ci venne riservata, noi l'abbiamo interpretata come un segno tangibile di quella amicizia franco-svizzera che si è mantenuta attraverso gli anni più difficili della guerra e che costituisce un fattore importantissimo per la ricostruzione europea.

Il grande contributo dato dalla Francia alla vittoria degli alleati non può e non deve essere ignorato. I fatti di Normandia non sono che un episodio di questa partecipazione francese alla liberazione dell'Europa dalla servitù. Sugli altri episodi, sulla rinascita e sull'organizzazione del nuovo esercito francese, sui suoi grandi capi e sullo spirito che li anima molto si potrebbe dire ancora. E di tutto questo sarà cenno in uno dei prossimi fascicoli della R.M.T.

VISITA AI CAMPI DI BATTAGLIA DELL'ALSAZIA CON IL CIRCOLO UFFICIALI DI BELLINZONA

Ten. A. Gamboni

A Saint Louis un simpatico maggiore ci dà il benvenuto in terra di Francia. Poi via verso Delle per rifare a rovescio la strada seguita dai blindati francesi nell'offensiva lampo del novembre 1944. Distese di frumento, d'orzo, di segale e di colza; fiorite di miosotis e di fiordalisi, fiammate di papaveri e macchie d'oro di ranuncoli. Sul ciglio ciliegi carichi di frutti, pioppi snelli e leggiadre betulle. A distanze quasi regolari, come da noi le cappelle votive, crocifissi adorni di fiori. Paralleli alla strada, carichi come somarelli di isolatori color bottiglie di birra, i pali del telefono.

Due gendarmi, uno di qua e l'altro di là della strada pare si siano così appostati per fermare e controllare quelli che passano; il nostro autista rallenta la traballante carcassa dal nome pretenzioso di freccia azzurra, ma i due si fanno in là e ci lasciano senz'altro passare. Ci corrono incontro le prime case alsaziane; l'armatura di legno dei muri affiora alla superficie a disegnare elementari figure geometriche;