

Zeitschrift: Rivista militare della Svizzera italiana
Herausgeber: Lugano : Amministrazione RMSI
Band: 63 (1991)
Heft: 6

Artikel: I 100 anni di una truppa poco conosciuta : i ciclisti
Autor: Ruspini, Sanzio
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-247032>

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

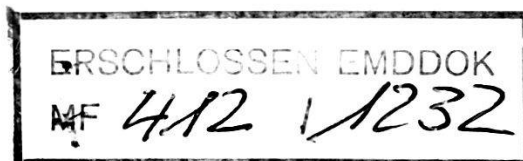
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

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

I 100 anni di una truppa poco conosciuta: i ciclisti

magg Sanzio Ruspini



Premessa

Il 19 dicembre 1891 l'Assemblea federale promulgava la «Legge concernente la formazione di sezioni di velocipedisti militari» considerata l'«atto di nascita» dei ciclisti del nostro Esercito.

Ricorrendo quest'anno il centenario di tale legge i comandanti in carica dei tre reggimenti di ciclisti, con l'autorizzazione del Capo d'arma delle truppe meccanizzate e leggere, hanno predisposto l'organizzazione di particolari manifestazioni per sottolineare l'avvenimento.

Un gruppo di lavoro composto dagli ufficiali informatori dei tre reggimenti di ciclisti, sotto la direzione del ten col Rolf Leiser, ha allestito una completa documentazione sui cento anni di esistenza di questa truppa. (1)

Lo studio che segue vuole essere un omaggio dell'autore (ciclista «per nascita» e comandante di una compagnia di ciclisti dal 1963 al 1965) a questa truppa ormai centenaria e un doveroso riconoscimento ai militi ticinesi che fecero parte della compagnia ciclisti 29 e del battaglione ciclisti 9.

La bicicletta e i militari

Se per «bicicletta» (o «velocipede») si intende un veicolo a due ruote di ugual diametro, disposte in senso longitudinale, quella posteriore motrice e azionata tramite una catena da un sistema di pedali, inventato nel 1867 da Ernest Michaux, occorre subito dire che l'interesse dei militari per questo nuovo mezzo di locomozione non tardò molto a farsi sentire.

L'idea di servirsi dei ciclisti a scopi militari è probabilmente da far risalire alla guerra franco-prussiana (1870-71).

In Francia le prime prove hanno luogo nel 1886/88 con ciclisti assegnati quali ordinanze agli stati maggiori dei corpi d'armata. Il primo regolamento provvisorio data del 2 aprile 1882.

L'Italia ha, già nel 1886, tre ciclisti in ogni reggimento e, nel 1892, il ten col Massaglia propone di attribuire compagnie di 200 ciclisti alle divisioni di cavalleria.

Stranamente Germania e Austria dimostrano scarso interesse per il nuovo mezzo mentre l'Inghilterra, le cui esperienze risalgono al 1885, dispone di un primo regolamento sin dal 1890 e, nel 1894, di un contingente di 3000 ciclisti.

La Russia ha, nel 1891, 8 ciclisti incorporati nei reggimenti di fanteria e la Svezia, nel 1890, attribuisce ad ognuna delle 5 brigate di cavalleria una compagnia di ciclisti.



Bicicletta civile adattata per le necessità militari. La foto è della fine del secolo scorso.

Prime esperienze in Svizzera - La Legge del 19 dicembre 1891

Parallelamente a quanto si sta facendo nei paesi confinanti anche la Svizzera comincia ben presto ad interessarsi alle applicazioni militari del velocipede.

I primi tentativi sono del divisionario Alphons Pfyffer von Altishofen, comandante l'8a divisione, nel 1888, con un piccolo distaccamento di militi in civile con biciclette private seguiti, nel 1890, da altre esperienze in occasione delle manovre del 1. Corpo d'armata, con volontari distaccati dalle unità ed equipaggiati con biciclette private.

Le prove, pur mancandocene una completa documentazione, dovettero essere concludenti poiché, già il 3 giugno 1891, il Consiglio federale si sente di proporre all'Assemblea federale l'adozione di una «Legge concernente la formazione di sezioni di velocipedisti militari».

È sulla base di tale legge, promulgata il 19 dicembre 1891 e considerata, come ab-

biamo detto, l'«atto di nascita» dei ciclisti, che si svolgono, già a partire dal 1892, scuole reclute, corsi di ripetizione e (dal 1897) scuole sottufficiali per «velocipedisti militari» a Basilea e a Berna, di durata variabile tra 11 e 24 giorni.

L'11 agosto 1893 il Consiglio federale promulga un'«Ordinanza concernente il vestiario, l'armamento e il corredo dei velocipedisti militari» e l'11 dicembre 1894 una «Ordinanza circa il reclutamento e la prima istruzione dei velocipedisti militari».

Le scuole e i corsi sono subordinati alla fanteria e vengono istruite, ogni anno, da 4 a 6 reclute per divisione. I ciclisti vengono impiegati quali portaordini e staffette nell'ambito degli stati maggiori, qualche volta con compiti di esplorazione.

Durante le manovre del 1905 viene sperimentato, nel 2. Corpo d'armata (ma sembra che l'esperimento non abbia avuto successo), un primo impiego di 2 compagnie di ciclisti ad hoc.

L'OT 1911 - Le compagnie di ciclisti

Quando, con il suo messaggio 3 giugno 1910, il Consiglio federale propone alle Camere quella che sarà la prima «vera» «Organizzazione delle truppe», l'effettivo dei ciclisti è di circa 900 unità.



Sottufficiali ciclisti durante la prima guerra mondiale. La macchina è già il mod. 1905 con la tasca del telaio. Gli uomini portano il berretto con visiera invece del kepi normalmente in dotazione all'epoca. Si notino le gibernette a bandoliera, tipiche dei ciclisti e della cavalleria.

Osserva in quell'occasione il Governo che «il nostro esercito ha accordato troppo poca attenzione alla bicicletta, con o senza motore», e che «nessun altro mezzo di locomozione offre, su tratte di pianura e nelle discese, gli stessi vantaggi quanto a prestazioni e economicità».

Meno entusiasta doveva essere però il Consiglio federale per quanto concerne gli uomini poiché, nel proporre la creazione di compagnie, intende «supplire alla mancanza di disciplina dei ciclisti» attribuita all'assenza di unità organiche con articolazione gerarchica chiara.

L'OT 11, adottata il 6 aprile 1911 e entrata in vigore il 1. aprile 1912, raggruppa i ciclisti in 8 compagnie di attiva e 6 compagnie di Landwehr. Delle 8 compagnie di attiva, 6 vengono attribuite alle 6 divisioni (l'OT 11 le ha ridotte da 8 a 6), 1 allo Stato maggiore dell'Esercito e 1 viene ripartita, nell'impiego, tra gli stati maggiori dei 3 corpi d'armata. Le 6 compagnie di Landwehr vanno alle 6 brigate di Landwehr. L'effettivo dei ciclisti viene con ciò portato a circa 2500 uomini.

Malgrado l'introduzione, a titolo di prova (1898), della carabina di cavalleria mod. 93 (al posto del revolver mod. 82) e la pubblicazione, il 6 marzo 1914, del «Regolamento di servizio per i ciclisti con istruzioni relative alla preparazione al combattimento e all'impiego» i ciclisti supereranno il primo conflitto mondiale con compiti sostanzialmente invariati. L'impiego di intere unità di ciclisti quali formazioni combattenti è esplicitamente escluso con la motivazione della scarsa potenza di fuoco.

Il fatto che il nostro Esercito non sia stato coinvolto direttamente negli eventi bellici è probabilmente un fattore essenziale che ha consentito ai nostri ciclisti di sopravvivere, contrariamente a quanto successo altrove, grazie a esperienze fatte in relativa tranquillità.

L'OT 1925 - I gruppi di ciclisti

L'introduzione della mitragliatrice leggera (ml 25), arma automatica eccellente per l'epoca, con una rilevante cadenza di tiro, facilmente trasportabile fissata al telaio della bicicletta, realizza un sensibile aumento della potenza di fuoco delle compagnie di ciclisti senza intralciarne la mobilità.

Ne approfitta l'Organizzazione delle truppe 1925 (OT 25), decisa il 18 dicembre 1924, in vigore dal 1. luglio 1925, che segna un passo decisivo verso la trasformazione delle formazioni di ciclisti in truppe combattenti.

Nell'attiva, 9 compagnie vengono subito convertite in unità combattenti. Esse si articolano in 1 sezione di comando e 4 sezioni di combattimento composte ognuna

na di 3 gruppi di fucilieri e di 2 gruppi di mitragliatrici leggere. L'effettivo è rilevante: 9 ufficiali, 232 sottufficiali e soldati per un totale di 241 uomini.

Negli anni successivi vengono rapidamente create altre 9 compagnie di attiva cosicché, nel 1927, tutte le formazioni possono essere raggruppate in 3 gruppi di ciclisti.

L'articolazione dei gruppi è invero abbastanza strana ma è comunque la prova di una chiara intenzione di voler aumentare l'idoneità al combattimento di una truppa ormai divenuta «truppa scelta»: 4 compagnie di attiva costituiscono la struttura «fissa» d'impiego del gruppo che si compone inoltre, ma solo per l'amministrazione e l'istruzione, di altre 2 compagnie di attiva e di 2 compagnie miste (attiva/Landwehr), quest'ultime non equipaggiate con la mitragliatrice leggera e quindi non considerate unità combattenti.

In caso di mobilitazione si prevede di attribuire il gruppo alla brigata di cavalleria del corpo d'armata (per aumentarne la potenza di fuoco), le rimanenti 2 compagnie di attiva alle 2 divisioni del corpo d'armata per l'impiego in unione alla cavalleria divisionale e ai mitraglieri motorizzati e le 2 compagnie miste pure alle divisioni ma con i loro compiti tradizionali di collegamento.

«Quali truppe mobili i ciclisti divennero ben presto una truppa scelta, fiera e animata da un incontestabile spirito di corpo. Tale sviluppo è dovuto in gran parte al colonnello Zollikofer che comandò per molti anni le scuole ciclisti di Winterthur. L'organizzazione di competizioni sportive militari in seno alle truppe cicliste contribuì a elevare il livello delle prestazioni di quest'arma speciale con grande gioia di tutti gli amici dello sport ciclistico. Va sottolineato che, in tale arma, venivano accolti soltanto gli uomini particolarmente preparati fisicamente e che praticavano il ciclismo anche al di fuori dell'Esercito». (2)

Nel 1932 un atto formale importante consacra ormai a tutti gli effetti l'esistenza dei gruppi ciclisti. La consegna di uno stendardo di 60 cm di lato, con la denominazione del gruppo sulla lancia, che sarà portato su bicicletta.

Dal «verde» al «giallo»

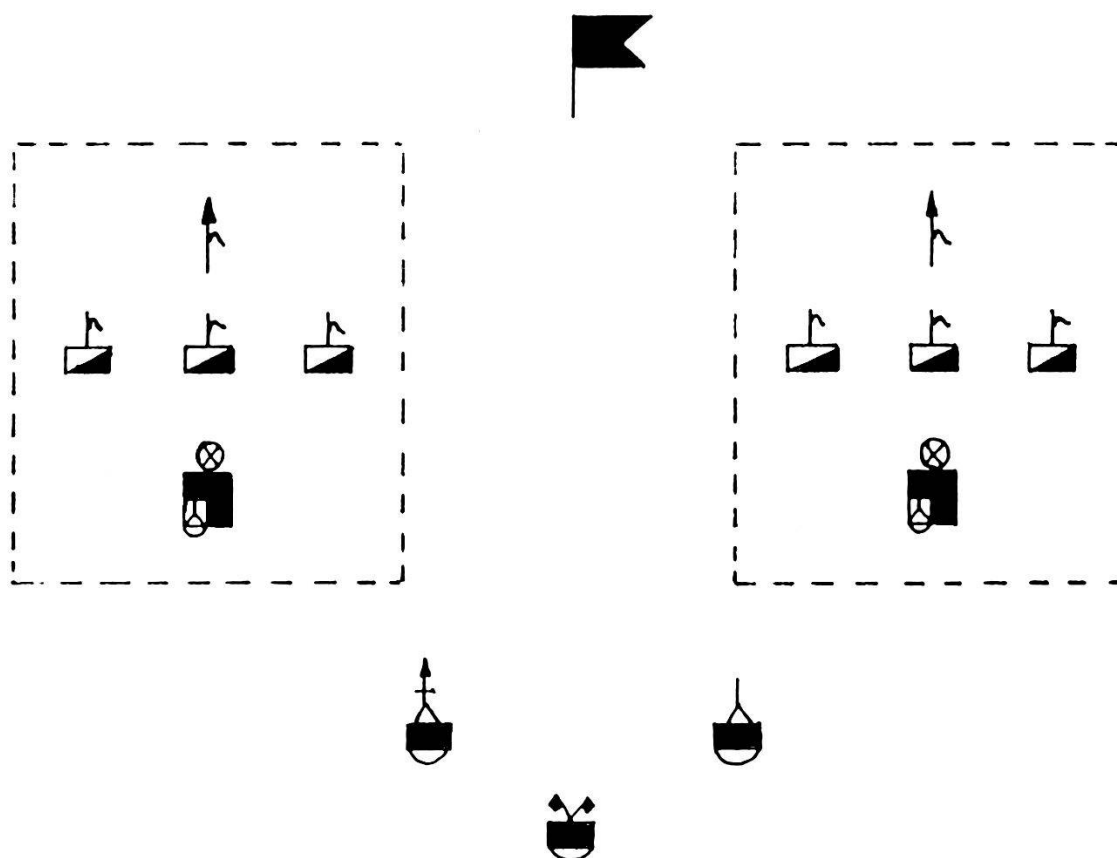
Il 22 ottobre 1935 il Consiglio federale decide di attribuire i ciclisti alla cavalleria. (3)

Se fosse consentito, ma non lo è, mancare di rispetto ad un'arma che, come la cavalleria, è ancora fortemente radicata nella tradizione militare svizzera e che si è guadagnata di pieno diritto il suo posto nella storia, si potrebbe dire che comincia

qui la lenta ma inesorabile «escalation» dei ciclisti ai danni della cavalleria, che porterà alla sua definitiva soppressione nel 1972.

L'OT 1938 - Le brigate e i reggimenti leggeri

Siamo così giunti alla vigilia del secondo conflitto mondiale. Mentre sull'orizzonte europeo già si addensano le nubi di quell'uragano che devasterà il mondo per quasi sei anni portando morte e distruzione, l'Assemblea federale, con successivi decreti 7 ottobre 1936, 27 ottobre 1937 e 3 febbraio 1939, dà corpo a quella che sarà l'Organizzazione delle truppe 1938 (OT 38) che entra in vigore il 1. aprile 1939, a pochi mesi dall'inizio della guerra.



Ordine di battaglia di una brigata leggera nel 1939. Nei riquadri i due reggimenti leggeri con, ognuno, un battaglione di ciclisti.

Accanto alle esistenti 6 divisioni da campagna l'OT 38 crea 3 divisioni da montagna e 8 brigate di frontiera che diventeranno successivamente 9 (4). Nascono le truppe d'aviazione con 3 reggimenti e iniziano a formarsi le truppe di difesa contraerea.

Compare, per la prima volta, una nuova «grande unità» (diremmo con un termine che ancora non esiste): la brigata leggera. Ognuno dei 3 corpi d'armata ne riceve una. Essa si compone di 2 reggimenti leggeri, corpo di truppa pure del tutto nuovo, articolato in 3 squadroni di dragoni e 1 battaglione di ciclisti, composto di 3 compagnie di ciclisti e di una compagnia motorizzata di mitragliatrici leggere (su motociclette). La brigata leggera dispone inoltre di 1 compagnia motorizzata di cannoni di fanteria, di 1 compagnia motorizzata di mitragliatrici leggere e di 1 compagnia motorizzata di zappatori.

La potenza di fuoco delle compagnie ciclisti (attiva), che si articolano in 1 sezione di comando e 3 sezioni di combattimento a 3 gruppi di mitragliatrici leggere, viene ad essere ulteriormente aumentata.

Il grosso delle esistenti compagnie va a formare i 6 battaglioni di ciclisti dei reggimenti leggeri; 6 compagnie vanno ai gruppi di esplorazione (5) delle 6 divisioni da campagna; 9 compagnie indipendenti sono attribuite alle brigate di frontiera (create, come abbiamo visto, proprio dall'OT 38) quale riserva mobile e 12 compagnie di Landwehr, armate di mitragliatrici leggere, vanno, con compiti di esplorazione e collegamento, alle 6 divisioni da campagna, alle 3 divisioni da montagna e alle 3 brigate da montagna.

Infine 9 compagnie miste (Landwehr/Landsturm) vengono attribuite, quali compagnie ciclisti polizia stradale, ai 3 corpi d'armata. L'effettivo viene così portato a circa 9000 uomini benché le compagnie di attiva contino solo 163 uomini anziché 245.

A livello dipartimentale il «Servizio della cavalleria» viene ribattezzato «Servizio delle truppe leggere» e da esso dipendono ormai la cavalleria, i ciclisti e le truppe leggere motorizzate.

Il servizio attivo 1939/45

Durante il secondo conflitto mondiale i ciclisti, che compiranno da 650 a 800 giorni di servizio, sono impiegati in servizi di guardia, nella costruzione di posizioni, nell'istruzione al combattimento (con particolare attenzione a quello ritardatore e ravvicinato), come truppa d'urto e nella costruzione di sbarramenti sugli assi che portano all'Altipiano.

Nel 1940 viene formata la compagnia ciclisti 43 (Landwehr) a disposizione delle fortificazioni di Sargans.

Nel 1943 le compagnie motorizzate di mitragliatrici leggere (dei battaglioni ciclisti) vengono trasformate in compagnie motorizzate di mitraglieri, ricevono 12 mitragliatrici mod. 11 e vengono rinforzate, nel 1944, da tre sezioni di lanciamine (8,1 cm). Ogni compagnia ciclisti riceve una sezione di archibugi anticarro a 3 archibugi trainati da motociclette con carrozzino laterale («sidecar»). Due uomini per gruppo di combattimento vengono dotati del tromboncino anticarro (6).

L'OT 1947 «legalizza» le decisioni del Generale

Le disposizioni prese dal Generale, in virtù dei pieni poteri durante il servizio attivo, vengono «legalizzate» dalla OT 47 (decisa il 17 giugno 1947, in vigore dal 1. luglio 1947).

Le 18 compagnie di ciclisti dei battaglioni si articolano in 1 sezione comando, 3 sezioni di combattimento, 1 sezione fuoco e 1 sezione anticarro (a 3 archibugi). La struttura delle 6 compagnie che restano ai gruppi di esplorazione delle divisioni e delle 9 compagnie che restano alle brigate di frontiera è analoga, senza tuttavia la sezione anticarro.

L'effettivo delle 33 compagnie di attiva è di 5841 uomini.

Le 3 brigate leggere, che continuano ad articolarsi su 2 reggimenti leggeri (a 3 squadroni di dragoni e 1 battaglione di ciclisti) comprendono pure un gruppo motorizzato di esplorazione (1 compagnia di motociclisti, 1 compagnia motorizzata di mitraglieri, 1 compagnia motorizzata di cannoni anticarro, 1 compagnia di carri armati), 1 gruppo motorizzato di dragoni (3-4 squadroni motorizzati di dragoni e 1 squadrone motorizzato di mitraglieri), 1 gruppo motorizzato di cannoni (a 12 pezzi da 10,5 cm), 1 compagnia motorizzata leggera di zappatori e 1 compagnia motorizzata di radiotelegrafisti.

Le 13 compagnie di Landwehr vengono sciolte e si costituiscono 24 nuove compagnie territoriali di ciclisti (1 sezione comando, 3 sezioni di combattimento).

L'OT 1948 - I reggimenti di ciclisti

Per quanto concerne le truppe leggere l'OT 47 non è però di lunga durata.

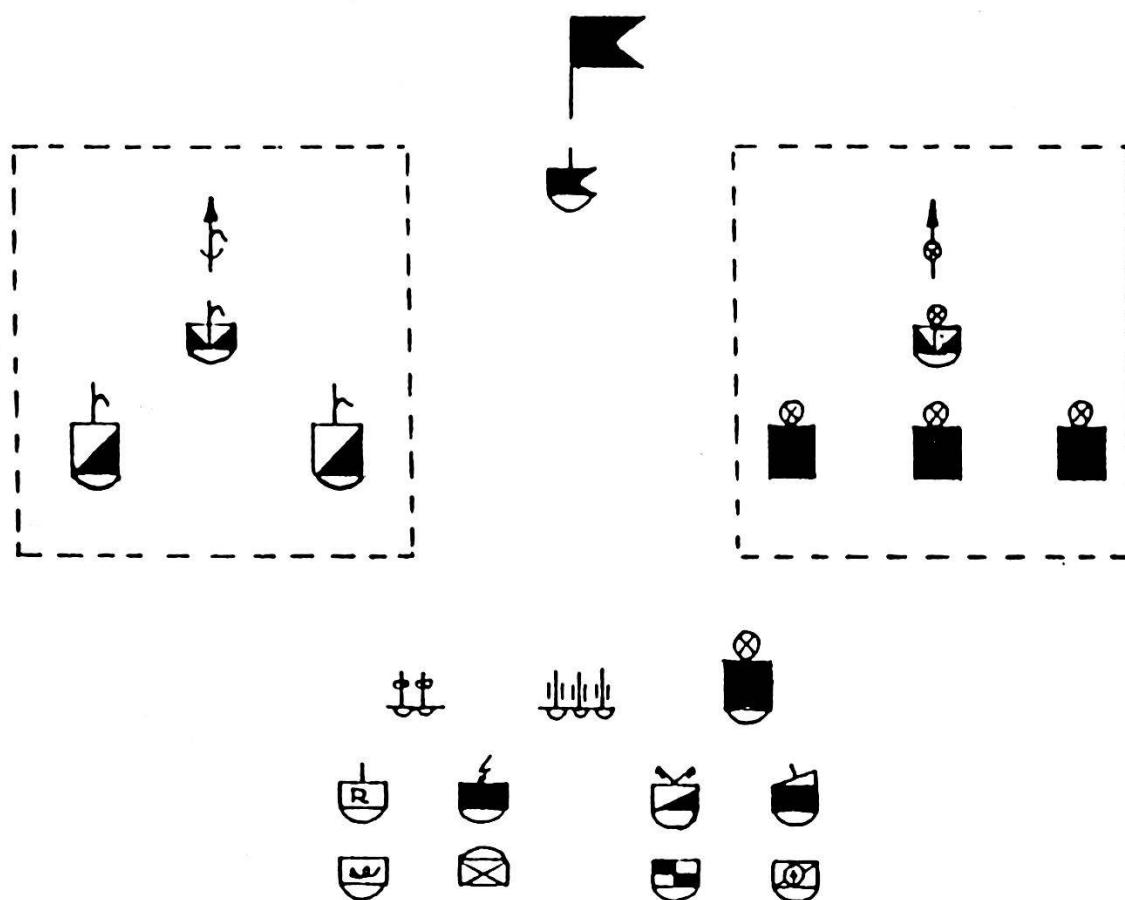
Il servizio attivo aveva messo in evidenza le difficoltà della condotta combinata di formazioni di cavalleria, di ciclisti e motorizzate.

A mettere ordine ci pensa l'OT 48, decretata il 22 dicembre 1948 e messa in vigore

il 1. aprile 1949, che costituisce una vera e propria riorganizzazione delle truppe leggere.

I reggimenti leggeri vengono sciolti e le formazioni di dragoni riorganizzate in gruppi indipendenti nell'ambito delle divisioni.

Per la prima volta si assiste alla formazione di reggimenti di ciclisti. Ne vengono creati 3 (1 per ogni brigata leggera) con gli esistenti 6 battaglioni e con la costituzione di 3 nuovi utilizzando gli effettivi delle 15 compagnie di ciclisti ancora attribuite ai gruppi di esplorazione delle divisioni e alle brigate di frontiera.



Ordine di battaglia di una brigata leggera nel 1949. Nei riquadri il reggimento motorizzato di dragoni (a sinistra) e il reggimento di ciclisti (a destra) che hanno sostituito i due reggimenti leggeri.

I reggimenti di ciclisti dispongono di 1 compagnia di stato maggiore (motorizzata) e si articolano su 3 battaglioni di ciclisti, ognuno composto di 1 compagnia di stato maggiore, di 3 compagnie di ciclisti e di 1 compagnia di armi pesanti (motorizzata). Quest'ultima compagnia (che sostituisce la compagnia motorizzata mitraglieri dei precedenti battaglioni) sarà inizialmente composta di 2 sezioni lancia-mine e di 2 sezioni di cannoni anticarro.

Le truppe leggere motorizzate (dragoni motorizzati) e i ciclisti costituiscono ormai il nerbo delle nuove brigate leggere che si articolano essenzialmente su 1 reggimento di dragoni motorizzati (a 2 gruppi) e 1 reggimento di ciclisti (a 3 battaglioni). La brigata dispone inoltre di un gruppo di difesa contraerea, di un gruppo di cannoni, di un battaglione di motociclisti, di formazioni di radiotelegrafisti, di zappatori, di sussistenza, sanitarie e di trasporto e di una compagnia di carri armati.

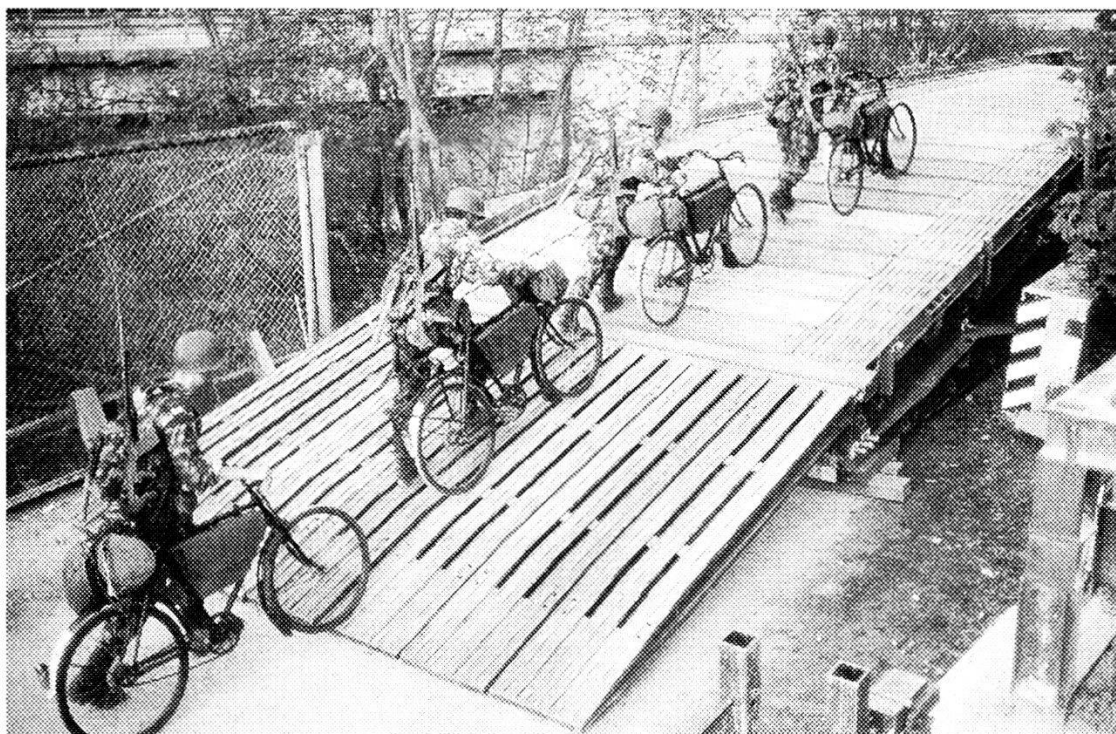
Notevole aumento della potenza di fuoco con l'OT 1951

L'Organizzazione delle truppe 1951 (del 26 aprile 1951, entrata in vigore il 10 maggio 1951) non porta grandi novità nell'organizzazione delle formazioni di ciclisti già ampiamente toccate da quella del 1948.

Esse ricevono però la mitragliatrice mod 51 (dapprima 3, poi 4 per compagnia) e il tubo lanciarazzi anticarro (dapprima 3, poi 9). Le compagnie di armi pesanti dei battaglioni sono trasformate in compagnie lancia-mine (8,1 cm) a tutti gli effetti. Le 2 sezioni di cannoni anticarro di queste compagnie vengono raggruppate a livello reggimentale, dal 1952, in una compagnia cannoni anticarro, dotata di 9 cannoni anticarro senza rinculo (BAT).

Le 24 compagnie territoriali di ciclisti (Landwehr) sono sciolte e ristrutturate in 12 compagnie ciclisti di polizia stradale che saranno poi motorizzate nel 1962 e attribuite alle truppe di trasporto.

A ognuna delle brigate leggere viene subordinato un gruppo di cacciatori di carri (G 13).



Un reparto di ciclisti, in assetto da combattimento, attraversa un ponte costruito dalle truppe del genio.

Dall'OT 1961 ai giorni nostri

L'Organizzazione delle truppe 1961, decisa il 20 dicembre 1960, in vigore dal 1. gennaio 1962, segna la fine delle brigate leggere che sfilano, per l'ultima volta, davanti ai loro comandanti, alla fine dei corsi di ripetizione del 1961.

Esse vengono sostituite dalle divisioni meccanizzate (1 per ogni corpo d'armata da campagna). I 3 reggimenti di ciclisti sono direttamente subordinati ai 3 corpi d'armata da campagna e attribuiti, per l'istruzione e l'amministrazione, alle divisioni meccanizzate. Scompaiono definitivamente le unità di ciclisti di Landwehr. I reggimenti dispongono di 1 compagnia di stato maggiore e di una compagnia di cannoni anticarro (cannone anticarro senza rinculo) e si articolano in 3 battaglioni composti, ognuno, di 1 compagnia di stato maggiore, di 3 compagnie di ciclisti e di 1 compagnia lanciamine (8,1 cm).

Nel 1964 i ciclisti ricevono il fucile d'assalto al posto del moschetto (mod 31) e il regolamento «L'impiego e l'istruzione delle formazioni di ciclisti», valido dal 1.

ottobre 1965, dà loro una propria dottrina d'impiego.

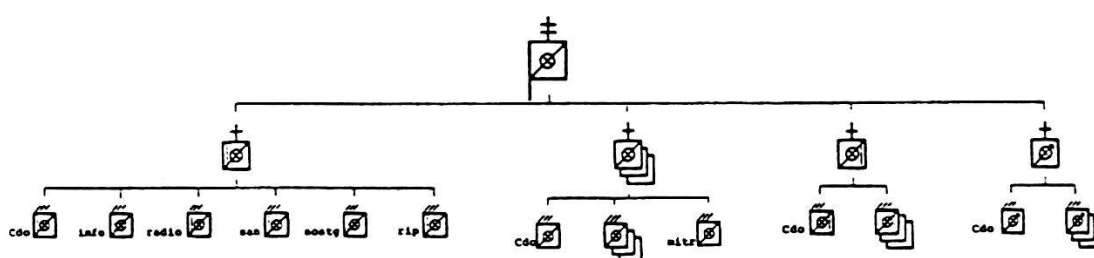
L'introduzione del fucile d'assalto determina la scomparsa della mitragliatrice leggera dai gruppi di combattimento con un conseguente aumento della flessibilità d'impiego di questi ultimi.

Nel 1974 il numero dei lanciarazzi anticarro delle unità di ciclisti passa da 9 a 12 contribuendo ad aumentarne considerevolmente la potenza di fuoco nel combattimento anticarro.

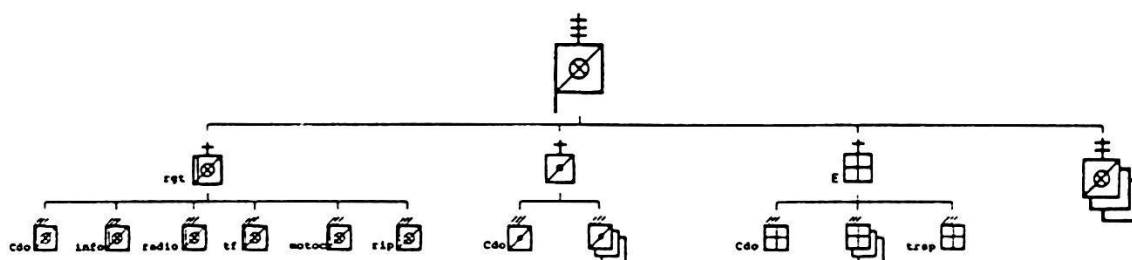
A partire dal 1981 ogni battaglione riceve una compagnia di ordigni filoguidati anticarro (Dragon) e, dal 1983, ogni reggimento dispone di una compagnia sanitaria.

Con la modificazione 16 dicembre 1988 dell'OT 61 si prevede, entro il 1993, di sostituire la compagnia cannoni anticarro dei reggimenti con una compagnia di cacciacarri (dotata del cacciacarri TOW/Piranha) e di rinforzare i reggimenti con una compagnia lanciamine pesanti (12 cm).

Il nuovo reggimento di ciclisti verrà pertanto a disporre di 1 compagnia di stato maggiore, di 1 compagnia di cacciacarri, di 1 compagnia di lanciamine pesanti e di 1 compagnia sanitaria e continuerà ad articolarsi su 3 battaglioni composti ognuno di 1 compagnia di stato maggiore, di 3 compagnie di ciclisti (1 sezione comando, 3 sezioni di ciclisti, 1 sezione di mitraglieri), di 1 compagnia lanciamine e di 1 compagnia ordigni filoguidati anticarro (Dragon).



Articolazione attuale di un battaglione di ciclisti.



Articolazione attuale di un reggimento di ciclisti.

I ciclisti e il Ticino - La cp cicl 29 e il bat cic 9

Benchè oggi, in Ticino, i ciclisti siano ormai quasi dimenticati (non è raro trovare qualche ufficiale che strabuzza incredulo gli occhi quando sente dire che esistono ancora tre reggimenti di ciclisti) essi hanno avuto il loro posto non immeritato nella storia militare del nostro Cantone.

Nel 1935-36 il cap Arnoldo Poma comanda la Rdf Kp 5, una delle 6 compagnie divisionali di ciclisti dell'attiva attribuite dall'OT 25 alle divisioni quali unità combattenti per l'impiego con la cavalleria divisionale e i mitraglieri motorizzati. Con la costituzione dei 6 battaglioni voluta dalla OT 38 il cap Poma comanderà, nel 1937, la Rdf Kp III/6, facente parte del bat cic 6, subordinato al rgt L 6 (uno dei due della br L 3). Ma già nel 1938 viene costituita la cp cicl 29 (7) attribuita, quale riserva mobile, alla brigata frontiera 9, unitamente alla cp motocic 9, alla cp mot can fant 29 e alla cp mot mitr 9. Il cap Poma ne assume il comando, sostituito, nel 1939-40, dal cap Leonhard Beeli, nel 1941-46 dal I ten (cap nel 1942) Amilcare Brivio e, nel 1947-48, dal I ten (cap nel 1948) Augusto Rima.

Come abbiamo visto l'OT 48 crea 3 nuovi battaglioni di ciclisti che vengono tutti raggruppati in 3 reggimenti. Tra questi nuovi battaglioni, di particolare interesse per i ticinesi, è il battaglione di ciclisti 9 (bat cic 9/Rdf Bat 9) che viene inizialmente costituito (1949) quale truppa «germanofona».

Ma, a partire dal 1952, esso viene assegnato al Cantone Ticino e diventa, almeno ufficiosamente, il battaglione ciclisti «ticinese» pur rimanendo nel reggimento ciclisti 6 e nella brigata leggera 3. In esso confluiscono i «gialli» delle unità ticinesi che la nuova OT ha sciolto. Il battaglione si articola in 1 stato maggiore, 1 compagnia di stato maggiore (motorizzata), 3 compagnie di ciclisti e 1 compagnia lanciamine (motorizzata). A comandare il nuovo battaglione vengono successivamente chiamati il magg Charles Schäfer (1952-53)(8), il magg Ugo Albisetti (1954-57), il magg Erminio Giudici (1958-60), il magg Rinaldo Giudici (1961-62), il cap (magg nel 1965) Hans Pfenninger (1963-65)(9).

Ci sembra doveroso dare, qui di seguito, anche i nomi dei comandanti che si succedettero alla testa delle singole unità: Cp SM cic 9: cap Erminio Giudici (1952-53), cap Marco Bagutti (1954-59), cap Giorgio Cattaneo (1960-61), I ten Francesco Monn (1962), I ten Carlo Mendelowitsch (1963), I ten Fritz Speck (1964), cap Fred Schneider (1965). Cp cic I/9: cap Augusto Rima (1952-55), cap Romano Häfliger (1956-61), cap Augusto Solari (1962-65). Cp cic II/9: cap Enrico Franzoni (1952-56), cap Hans Pfenninger (1957-62), I ten Sanzio Ruspini (1963-65). Cp cic III/9: I ten Werner Müller (1952), cap Enrico Bächtold (1953), cap Rinaldo Giudici



Un gruppo di ciclisti in marcia verso la fine degli anni '60. I militi sono equipaggiati con il fucile d'assalto 57. Il secondo ciclista trasporta, fissato al telaio, il tubo lanciarazzi anti-carro.

ci (1954-60), I ten (cap nel 1962) Alfredo Keller (1961-65). Cp Im IV/9: I ten Pietro Ris (1952-55), I ten (cap nel 1958) Hansjörg Budliger (1956-63), I ten Sergio Monti (1964-65).

La «vita» del battaglione «ticinese» non fu certo facile anche se, occorre ammetterlo, da parte dei comandanti di reggimento, vi fu sempre una notevole comprensione e molte volte una sincera ammirazione per questo «figlio illegittimo».

Le difficoltà furono, il più delle volte, da attribuire al reclutamento che, se all'inizio fu relativamente facile per il rifiorire dello sport della bicicletta nel primo dopoguerra, si fece sempre più difficoltoso soprattutto a causa della particolare «durezza» del servizio ma anche per il fatto che i corsi di ripetizione e le scuole si tenevano quasi sempre nella Svizzera interna.

A partire dal 1962 non vennero più reclutati ciclisti ticinesi. Le unità del battaglione vennero assegnate a cantoni della Svizzera orientale e, fino al 1965, i ticinesi

vennero sostituiti progressivamente con elementi «germanofoni». Chi scrive (ed è forse l'ultimo ticinese ad aver «pagato» i galloni di capitano quale ciclista, nel 1965) ebbe la ventura di comandare, ad interim, una di tali compagnie miste e di trarne esperienze del tutto positive e di grande utilità per la sua successiva carriera.

Con il 1. gennaio 1966 ciò che ancora restava di «ticinese» nel battaglione andò a formare il neo costituito battaglione di esplorazione 9 (nell'ambito della divisione da montagna 9) (10) nel quale confluirono pure lo squadrone di esplorazione 39 e la compagnia anticarro 9.

La vera protagonista: la «macchina»

Occupati in cronologie e ordini di battaglia abbiamo rischiato di dimenticare la vera protagonista di questa storia, la «macchina». Si poich , per un ciclista, la bicicletta   la «macchina».

E non si tratta di gergo bens  della denominazione ufficiale che si ritrova anche nei regolamenti e nei comandi (ad esempio, per far deporre la bicicletta, il comando  : «macchine a ... terra»). Abbiamo gi  visto come le prime esperienze furono fatte con biciclette private messe a disposizione dai militi. La Confederazione pagava 1 fr. al giorno se la bicicletta era del modello «standard» e 1/2 % del valore di stima negli altri casi. La soluzione non era delle pi  razionali, specialmente quanto agli accessori e alla possibilit  di trasportare l'equipaggiamento in modo uniforme. Dopo prove eseguite con biciclette di fabbricazione straniera negli anni 1896/97 e 1902/03, che portarono tra l'altro a scartare l'idea della bicicletta pieghevole, si decise di introdurre una bicicletta d'ordinanza interamente fabbricata in Svizzera. Vede cos  la luce il «modello 1905», con ruote di 65 cm di diametro, freno Torpedo e sviluppo di circa 5,5 m, che fu consegnato per la prima volta nelle scuole reclute ciclisti del 1905 e di cui sono stati prodotti circa 50'000 esemplari. Il modello ha subito, da allora, ben poche trasformazioni se si esclude il freno a tamburo montato durante la seconda guerra mondiale e un dispositivo fisso di illuminazione montato, nel 1984, per motivi di sicurezza stradale. Occorre rilevare che il ciclista trasporta tutto il suo equipaggiamento sulla macchina, in una tasca del telaio e in un «pacchettaggio» che viene fissato, di regola, tra la sella e il parafrangente posteriore, talvolta al manubrio. Il sacco viene trasportato dal treno della compagnia. Mentre il fucile   portato a tracolla, le armi collettive (mitragliatrice, affusto, tubo lanciarazzi, ecc.) e le munizioni vengono fissate al telaio o sistemate su speciali portapacchi. E' questo un fattore che rende i ciclisti estremamente mo-



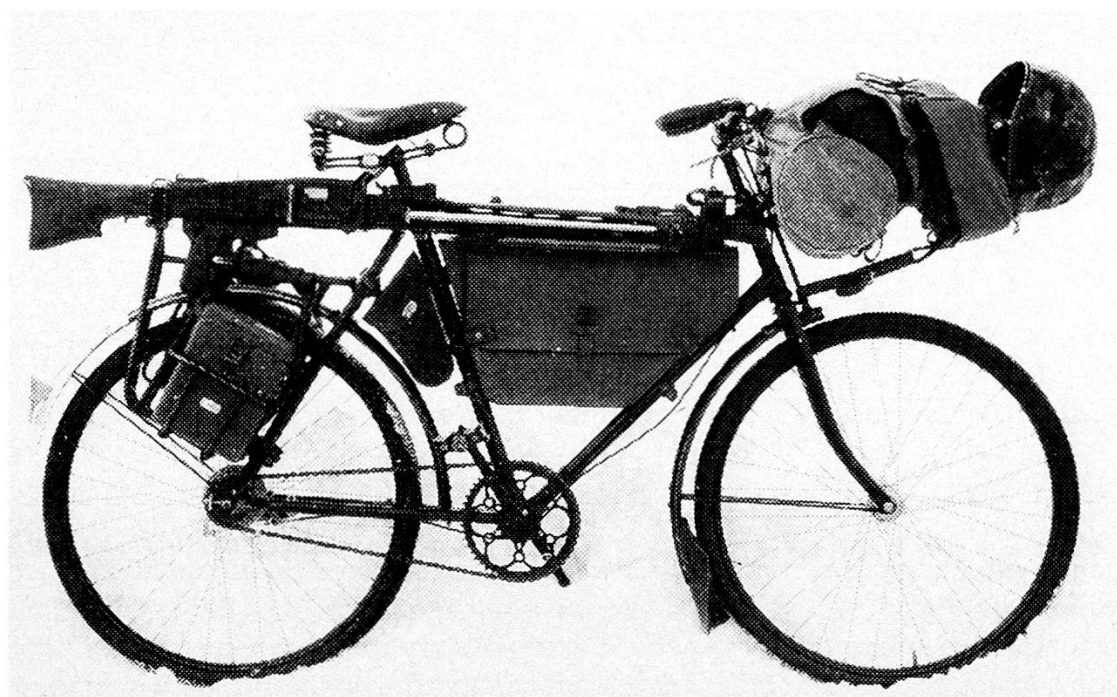
La macchina mod. 1905 con tasca del telaio e pacchettaggio normale.

bili anche quando le condizioni del terreno non consentono loro di rimanere in sella. La velocità di spostamento di un ciclista a piedi è notevolmente superiore a quella di un fante poichè il peso più importante è portato dalla macchina. La bicicletta d'ordinanza è forse l'unico «articolo» dei nostri arsenali ad aver durato quasi 90 anni «sopravvivendo all'emergenza dell'aviazione, a due guerre mondiali, all'informatica e allo sbarco dell'uomo sulla luna» (10). Uno dei motivi essenziali di questa durata è sicuramente da ricercare nella geometria quasi «ideale» del telaio. Una geometria che è riuscita a sopportare carichi e sforzi che nessun «rampichino» dei tempi moderni sarebbe in grado di sopportare. A seconda della funzione del milite che la monta la macchina può arrivare, in taluni casi, a un carico di 170 kg e, quando il ciclista va «a coperto», lo fa senza particolare riguardo per il veicolo che, il più delle volte, lo precede «in corsa libera» nel fosso con tutto il suo non indifferente carico! Quali allora i motivi per cui, verso la metà degli anni

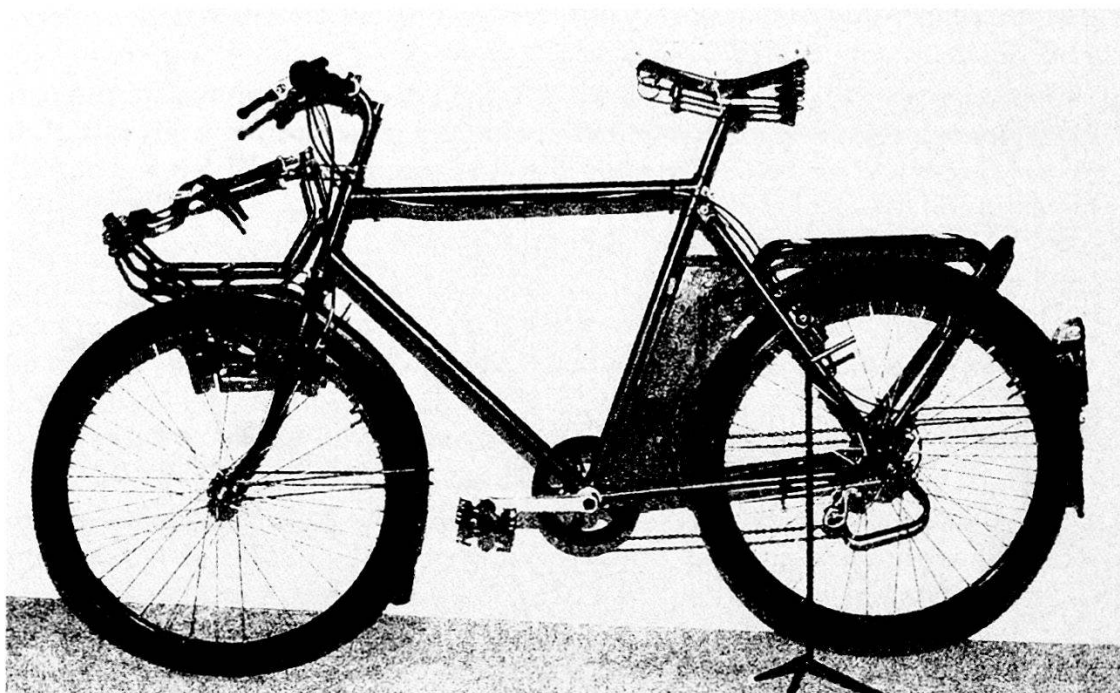
80, si è dato avvio ad un progetto di nuova bicicletta d'ordinanza? Due in particolare: la difficoltà di reperire pezzi di ricambio («provate a cercare pezzi per la vostra vecchia Ford T») (11) e l'aumento della statura media del soldato svizzero dal 1905. Nel corso dello scorso mese di luglio il DMF ha fatto la sua scelta dopo aver preso conoscenza del risultato dei test pratici e scientifici eseguiti, gli uni, alla scuola reclute di Drogens e all'Università di Aix La Chapelle, gli altri.

La nuova macchina peserà qualcosa di più dell'attuale, avrà freni idraulici, un cambio a sette velocità, manubrio e sella facilmente regolabili in altezza e un dispositivo di illuminazione funzionante anche a veicolo fermo. La sua robustezza e resistenza non saranno tuttavia inferiori a quelle del modello 1905 del quale è stata ripresa la geometria del telaio.

Una prima consegna ai reggimenti ciclisti (5500 esemplari) è prevista fra il 1993 e il 1995; in seguito ne saranno prodotti 800 esemplari l'anno che sostituiranno progressivamente le macchine in dotazione.



La macchina (mod. 1905) di un mitragliere. La mitragliatrice è fissata al telaio e il pacchetto al manubrio. Ai due lati della ruota posteriore sono sistemati due cofanetti di munizioni.



La nuova macchina mod. 90 che sarà introdotta a partire dal 1993.

A mo' di conclusione

Quale sarà il posto dei ciclisti nell'«Esercito '95»? È forse prematuro formulare già oggi ipotesi definitive.

Tuttavia, anche il più distratto dei lettori avrà sicuramente notato, leggendo questa cronistoria di 100 anni, come lo sviluppo dei ciclisti sia stato costantemente (segnatamente quanto ad armamento) parallelo a quello della fanteria. La potenza di fuoco attuale di un reggimento di ciclisti è la stessa di quella di un reggimento di fanteria.

Ma la superiorità dei ciclisti risiede, oggi come ieri, nella loro grande mobilità associata alla silenziosità che consente loro di raggiungere le posizioni di attacco senza abbandonare il veicolo. Sono queste due caratteristiche che rendono i ciclisti estremamente temuti specialmente dalle formazioni motorizzate e meccanizzate. Non va inoltre sottovalutato il fatto che i ciclisti non necessitano di rifornimento in carburante e che la loro motorizzazione si è sempre limitata a quegli elementi che possono agire lontano dal fronte e pertanto non facilmente reperibili a causa del rumore dei motori.

Una sola volta, in 100 anni di storia e attraverso numerose organizzazioni e riorganizzazioni delle truppe, la loro esistenza è stata messa in forse, e non certo perchè si dubitasse della loro efficienza. Fu nel 1971 quando, nella sessione d'autunno, il Consiglio nazionale aveva ipotizzato di completare gli effettivi dei granatieri di carri riconvertendo un battaglione di ciclisti per reggimento. E ciò per evitare la soppressione della cavalleria come proposto dal Consiglio federale. Ma la decisione del Nazionale non venne condivisa dagli Stati. Nella sua prefazione all'opuscolo «Hundert Jahre Radfahrer-Truppe» il divisionario Walter Keller, Capo d'arma delle truppe meccanizzate e leggere, afferma: «Oggi esse (le truppe cicliste, n.d.A.) costituiscono il più importante e quasi l'unico elemento leggero delle truppe meccanizzate e leggere. Le truppe cicliste possono guardare con fiducia al loro secondo secolo di vita. Anche nell'ambito di Esercito '95 esse avranno il posto che meritano e importanti missioni da compiere».

Queste poche considerazioni ci sembrano sufficienti per concludere, senza essere nostalgici, che la scomparsa dei ciclisti dal nostro Esercito non è nè per domani nè per dopodomani.



Un gruppo di ciclisti con la macchina mod. 90 in marcia verso il... secondo secolo di esistenza.

NOTE

- (1) La documentazione (un opuscolo in formato A4, di ca. 100 pagine, riccamente illustrato) dal titolo «Hundert Jahre Radfahrer-Truppe/Centenaire des troupes cyclistes 1891-1991» può essere ottenuta presso l'Ufficio federale delle truppe meccanizzate e leggere, 3003 Berna. Essa si basa su un'analoga pubblicazione dello stesso Rolf Leiser, «Rgt cyc 4, 1949-1983» che è, a nostro giudizio, l'unica completa opera di consultazione apparsa finora sui ciclisti del nostro Esercito. A questa ultima pubblicazione abbiamo fatto ampiamente capo, e ne ringraziamo l'autore, per stendere queste note.
- (2) Leiser Rolf, «Rgt cyc 4, 1949-1983», edizione in proprio, pag. 41.
- (3) Sin dalla loro costituzione i ciclisti erano attribuiti alla fanteria. Particolare curioso (ma non tanto): i militi già incorporati potevano cambiare le mostrine verdi con quelle gialle... a loro spese!
- (4) La nona brigata era la cosiddetta «brigata ticinese», inizialmente costituita come brigata da montagna e trasformata, già nei primi mesi del conflitto, in brigata di frontiera. Si veda a tale proposito l'articolo del CdtC Roberto Moccetti in RMSI, fascicolo 6/1988, pag. 377.
- (5) I gruppi di esplorazione erano composti di 1 compagnia di ciclisti, 1 squadrone di dragoni e 1 compagnia di carri armati.
- (6) Per chi non avesse vissuto quei «tempi eroici» del combattimento anticarro segnaliamo che il tromboncino era un dispositivo da applicare alla canna del moschetto che consentiva di tirare, con una cartuccia propulsiva, una granata anticarro (Pz-WG 44 o 48) fino ad una distanza di 50-60 m.
- (7) Per maggiori informazioni circa la cp cicl 29 si veda l'articolo del magg Augusto Rima in RMSI, fascicolo 6/1989, pag. 383.
- (8) Schäfer aveva già comandato, nel 1945-48, la Mot Lmg Kp IV/5.
- (9) Il magg Hans Pfenninger continuerà a comandare il battaglione fino al 1966.
- (10) Il bat espl 9 venne sciolto nel 1978.
- (11) «Hundert Jahre Radfahrer-Truppe», pag. 59.