PICCOLE STORIE DELLA GRANDE GUERRA

Calalzo, base logistica della Grande Guerra

Il binario che portava in Cadore era una risorsa strategica per la 4ª Armata

Per tutta la durata del conflitto Calalzo costituì un crocevia importantissimo, anche se la ferrovia aveva un solo binario ed appariva, quanto ad infrastrutture, piuttosto modesta.

Infatti il Maggiore Guido Liuzzi, Capo di Stato Maggiore dell'Intendenza della 4ª Armata, ancora alla fine di novembre del 1914 aveva iniziato a studiare la portata ed il rendimento delle linee di comunicazione da utilizzare per il trasporto dei rifornimenti alle truppe destinate ad essere schierate in Cadore nei piani di guerra contro l'Austria.

L'unica ferrovia esistente nella zona dell'Armata, ovvero la linea Montebelluna - Belluno - Calalzo, aveva una potenzialità troppo scarsa, cosicché iniziarono i primi lavori di potenziamento, seppur limitati a quelle poche stazioni che consentivano la costruzione di un piano di caricamento militare e la posa di qualche nuovo tratto di binario. Del tutto inadeguato appariva poi il capolinea di Calalzo, che non si prestava agli ampliamenti necessari alla sua funzione di stazione di testa, soprattutto perché un ulteriore impianto di binari utili per aumentare la capacità di ricovero e le fonti di scarico avrebbe richiesto lavori di riporto troppo ingenti.

Subito dopo lo scoppio del conflitto, il 24 maggio 1915, con il primo sbalzo offensivo del nostro esercito oltre il confine, furono spostati dalla pianura verso la montagna tutti i magazzini avanzati, istituendo i depositi di Sedico-Bribano, Belluno e Calalzo. Di conseguenza la stazione fu attrezzata con piani di scarico per i vari materiali e dotata delle speciali gru per lo scarico e il rimontaggio dei grossi calibri destinati al fronte.

Sappiamo che la linea ferroviaria, realizzata con "armamento pesante" (rotaie di kg. 36 per metro lineare), sia per il numero degli appoggi, sia per la robustezza delle opere d'arte, poteva essere percorsa da materiale mobile di qualsiasi qualità.

La velocità massima consentita tra Longarone e Calalzo era di 40 km orari e il peso massimo dei treni era di 400 t. (doppia trazione e spinta in coda). Alla luce di ciò il Liuzzi calcolava che si potessero far affluire comodamente nell'arco di 24 ore, tra Feltre e Calalzo, circa 700 vagoni ferroviari carichi di truppa o di merci leggere (15 t. per pezzo), o 500 veicoli carichi di materiali pesanti (derrate, munizioni, artiglierie, etc.). Oppure ancora, destinando due coppie di treni al servizio postale e viaggiatori e allo sgombero sanitario, era possibile avere giornalmente 16 treni militari a composizione massima, o 5.400 tonnellate di materiali.

Nel 1917, nello scalo calaltino, utilizzato al massimo delle sue capacità, potevano essere scaricati circa 150 carri al giorno, salvo quando, in contemporanea, si dovevano ricevere e far partire trasporti di truppe o servizi.

Sempre in quell'anno fu realizzato un nuovo binario, lungo 90 m, per aumentare la fronte di scarico di altri 10 carri.

Ma per il prolungarsi delle ostilità, unitamente alle particolari caratteristiche montane del fronte e all'aumento e alla varietà del tipo di armi e materiali occorrenti, i rifornimenti subirono una accelerazione imprevista, tanto da rendere sempre più complesso e pesante il servizio trasporti e, di conseguenza, insufficiente lo scalo di Calalzo. Così si dovettero utilizzare anche Sottocastello e Perarolo come stazioni di testa per i rifornimenti verso le valli Boite e Costeana. La stazione di Sottocastello, avendo scarsa capacità di incrocio e inadeguati impianti militari, venne sfruttata solo per lo scarico di bovini e di materiali nella misura di 25 carri ferroviari al giorno, avviati poi a Tai con una teleferica, che aveva una portata di 1.000 t. al giorno e che venne in seguito collegata con la Decauville della Val Boite. La stazione di Perarolo, che aveva una capacità di scarico di materiali superiore a quella di Sottocastello, permetteva invece di ricevere fino a sei trasporti di truppa nelle 24 ore e faceva capo alla teleferica del Boite, della portata di 200 t. giornaliere (escluso il fieno, la paglia, la carne ed altri materiali non caricabili sui carrelli). Infine, nell'eventualità di movimenti intensi nel settore Cadorino, risultava molto importante il raddoppio eventuale di Rivalgo, servito da un piano caricatore capace di 19 carri e largo 7 metri.

Così Calalzo diventava capolinea del settore Ansiei-Padola ed i materiali raggiungevano queste valli ed i magazzini di distribuzione viveri della fortezza Cadore Maé grazie ad una Decauville fino S. Marco e ad una teleferica che a Auronzo per Passo S. Antonio scendeva a Campitello.

Tre apposite tradotte partivano giornalmente dal deposito centrale di Cremona con carne congelata e paglia, in particolare la T.C. 41 portava i rifornimenti al magazzino avanzato di vettovagliamento di Calalzo e ai magazzini della Val Maé. Quando invece si distribuiva alle truppe carne fresca, i bovini venivano inviati giornalmente al parco avanzato buoi di Tai dal parco centrale di Cremona e di Pizzighettone mediante una tradotta in grado di trasportare in media 80-90 capi.

Contemporaneamente tutto attorno alla stazione vennero pure allestiti numerosi baraccamenti e magazzini che, nel caso fosse mancato il rifornimento, garantivano al fronte 10 giorni di viveri e da 4 a 5 giornate di fuoco, sia per fucili che per artiglierie. Erano state realizzate inoltre due polveriere, una presso l'odierno campo sportivo e l'altra in prossimità del bivio dell'albergo Ferrovia, dove parte la strada che conduce al centro di Calalzo: ospitavano esplosivi, munizioni per bombarde e per fucileria e materiali vari per i reparti della Val Boite, della Val Ansiei, della zona di Padola, della Val Visdende e dell'intera Fortezza Cadore Maé.

Vi era inoltre un laboratorio di riparazione delle artiglierie e depositi di sellerie, di bardature, di strumenti di ogni tipo, di materie prime, di materiali telefonici…

Altri baraccamenti ospitavano magazzini di vino, legna da ardere, fieno, generi di conforto, attrezzi del Genio, con grandi quantità di legnami per realizzare i ricoveri delle truppe di prima linea e per i quadrupedi, nonché utensili vari per la realizzazione delle varie linee di difesa. Ed inoltre veniva stoccata una grande quantità di oggetti indispensabili per garantire la sopravvivenza ad alta quota, come stufe, bracieri, scaldapiedi, recipienti per sciogliere la neve, materiali di copertura e mezzi di illuminazione, nonché tutto quello che risultava necessario per realizzare teleferiche e provvedere in genere ad ogni lavoro.

Perfino l'antica chiesa di S. Francesco d'Orsina era stata destinata a deposito di benzina, mentre la chiesetta di S. Giovanni a Tade, in cima al paese, conteneva gallette ed altri viveri ed un altro deposito di gallette, alto due piani, era stato costruito in legno poco sotto la chiesa parrocchiale.

Data la sua importanza, lo scalo fu oggetto di numerose ricognizioni fotografiche da parte dell'aviazione austriaca con le compagnie di volo (Flik) n° 15 e n° 45, da quote che variavano dai 3800 ai 2500 metri. Le immagini, oggi conservate al Kriegsarchiv di Vienna, registrano con acribia teutonica tutto il traffico ferroviario che si svolgeva in quel frangente e tutte le strutture complementari individuate. Ad esempio l'11 ottobre 1917 l'osservatore Ten. Ernst segnalava 23 baracche grandi, 17 medie, 45 piccole e 75 vagoni.

Ci fu anche un bombardamento aereo, durante il quale una bomba cadde nei pressi della canonica ed un'altra sui prati vicini, senza peraltro provocare danni alle persone. Per questo motivo su tutte le alture circostanti furono piazzati dei cannoni antiaerei.

Nei drammatici giorni della ritirata del novembre 1917 gran parte dei depositi e delle polveriere furono dati alle fiamme, con danneggiamenti esiziali ai binari e all'intera stazione.

Giovanni De Donà

FILÒ ...SOFANDO

Gibran e la musica del mare

«La musica del mare termina sulla riva o nel cuore dell'uomo che ascolta?»

Lei. La musica del mare!

Lui. Nostalgia?

Lei. È davvero una bella musica.

Lui. Soprattutto quando il mare è quieto, e quella musica è dolce?

Lei. Proprio così. E tieni presente una cosa: quella «musica» è nello stesso tempo luce ondulata.

Lui. Magari col sole radente, e tanti riflessi di sabbia e di acqua.

Lei. Ma abbiamo davanti a noi una domanda: «La musica del mare termina sulla riva o nel cuore dell'uomo che ascolta?»

Lui. È la domanda di un efficace e suggestivo ministro della parola poetica, Khalil Gibran. Mi chiedo anch'io in che modo intenda mobilitarci, con questo quesito.

Lei. Di sicuro vuole farci andare nel profondo, come tutti i poeti-pensanti.

Lui. Proviamo dunque a nuotare nelle sue acque.

Lei. Credo che occorra evocare innanzitutto lo sfondo di ogni nostra considerazione: «la natura» dice, «parla, suggerisce significati; qualcuno ha detto anche che è una foresta di simboli».

Lui. Già l'espressione «musica del mare» è allusiva; sempre che la musica sia considerata opera umana o comunque percezione privilegiata degli esseri umani.

Lei. E i tanti canti prodotti e gustati dagli uccelli?

Lui. E va bene: chiamiamo pure «musica» anche la loro bella produzione di suoni. Ma è lo stesso Gibran che fa riferimento agli esseri umani, chiedendosi se la musica del mare termina nel loro cuore, o solo sulla riva.

Lei. Se la musica termina sulla riva, resta un fatto di natura, e basta. Se entra nel cuore, allora entra nell'umano, e lo nutre.

Lui. È grazie al «cuore», allo spirito, insomma, che la costante melodia del mare viene percepita come carezza e messaggio.

Lei. E qui si ritorna all'idea della natura come «rivelazione».

Lui. Ed è inevitabile chiedersi, a questo punto, chi o che cosa si rivela nella musica.

Lei. O solo l'animo umano nelle sue proiezioni fantastiche, o qualcosa di vago, del tipo l'«anima della natura», oppure Dio.

Lui. Quel Dio che nella natura e in una donna ha preso dimora?

FELTRE

Feltre, Esculapio e l'«ònfalos» del mondo

L'Esculapio di Feltre

La dottoressa Giuseppina Legrottaglie ha studiato la statua romana del I-II secolo d. C. che rappresenta Esculapio e che è stata di recente restaurata e riportata a Feltre dove è in esposizione nella ex chiesetta dell'Annunziata (sabato e domenica 10-13, 16-19).

Nel saggio «L'Esculapio di Feltre dal rinvenimento al restauro» Legrottaglie nota che: «...il piede (della statua) aderisce a un basso supporto il quale termina lateralmente con un profilo grossomodo arrotondato che potrebbe far pensare alla sua integrazione in un omphalos...

L'adozione della tecnica del piecing potrebbe essere il segno di una attenzione particolare per l'oggetto spiegabile solo attribuendogli uno specifico significato».

Il termine omphalos è una parola greca che significa ombelico mentre con l'inglesismo piecing si intende cucitura, cioè l'unione di pezzi in origine separati tra loro.

Evidentemente la studiosa ipotizza che alla base della statua, alla sua sinistra, fosse saldato un pezzo di marmo di particolare valore e significato che, secondo lei, era un omphalos.

Con questo nome si indica una pietra sacra venerata nel tempio di Apollo a Delfi e al culto di tale divinità strettamente connessa.

Nel tempio, la Pizia, veggente ispirata da Apollo, veniva consultata per i suoi oracoli sul destino dei fedeli che le si presentavano.

La pietra di Delfi segnava il centro del mondo, cioè il suo ombelico. Concetto stranamente espresso nella canzone di Jovanotti «l'ombelico del Mondo» se pure con un significato moderno.

Esculapio era nato da Apollo e in alcune rappresentazioni questa sua origine era sottolineata proprio dalla presenza di questo simbolo, anzi a volte appare addirittura seduto sopra di esso.

Non ci vuole molta fantasia per immaginare che proprio da tale simbolo il dio della medicina traesse potenza per guarire i malati.

Se a Feltre tra i tanti modi di rappresentare il dio guaritore si era scelto quello che lo univa alla pietra sacra, doveva essere perché si voleva sottolineare la sua relazione con il padre.

La statua è stata trovata nell'agosto del 1974 da Michele Doriguzzi e Ferruccio Franzoia, nascosta nella terra della scarpata degli scavi archeologici davanti a Duomo di Feltre.

Era mutila e alcuni frammenti furono rinvenuti in seguito lì accanto.

Uno poi, la testa del serpente che avvolge le spire nel suo bastone, giaceva addirittura nei depositi del Museo Civico dagli anni '20 del '900 quando l'architetto Alberto Alpago Novello l'aveva trovato mentre cercava un battistero paleocristiano a occidente della cattedrale (in quella che sarebbe diventata l'Area Archeologica feltrina).

Lo storico Antonio Cambruzzi scriveva nel 1680 nella sua «Storia di Feltre» questo brano interessante parlando di S. Prosdocimo «Trovavasi nel 68 il Santo in Feltre nel tempo che a Roma furono martirizzati gli Apostoli Pietro e Paolo, e avendo quivi distrutto il tempio già dedicato ad Apolline (Apollo), nel medesimo luogo ne fabbricò un altro, che consacrar voleva alla gloriosissima Vergine Maria madre di Dio... ma pervenutagli la nuova della morte del suo maestro Pietro, dedicollo a questo santo Pontefice...».

Bisognerebbe tener conto della frase «avendo quivi distrutto il tempio già dedicato ad Apolline».

Nella zona del Duomo Cambruzzi testimonia così la presenza di tale edificio.

Si dice che non sia stato trovato. A parte che gli scavi interessano solo una minima parte della Feltria romana, la statua mutila di Esculapio figlio di Apollo non dice nulla agli studiosi?

Giuditta Guiotto