

FEDERAZIONE COLOMBOFILA ITALIANA

CENNI STORICI SULL'USO DEI COLOMBI PORTA MESSAGGI (VIAGGIATORI)

BREVE STORIA DELLA FEDERAZIONE COLOMBOFILA ITALIANA (fino al 1950)

L'IMPIEGO DEI COLOMBI NEL SERVIZIO MILITARE ITALIANO

estratto dal libro

***“Piccioni domestici e colombicoltura”* del prof.. Alessandro Ghigi)**

(edizioni R.E.D.A anno 1950)

a cura di Fausto Martignoni, consigliere Federale F.C.I.

CENNI STORICI SULL'USO DEI COLOMBI PORTA MESSAGGI

Prime gare di velocità e prime società all'estero (pag. 336).

La consuetudine di far tornare da notevoli distanze i colombi viaggiatori e di indire fra loro gare di velocità, sembra che abbia avuto inizio nel Belgio fino dal 1818, nel quale anno ebbe luogo una gara da Francoforte sul Meno ad Herve su di un percorso di 250 chilometri. Il giuoco dei colombi viaggiatori assunse in Belgio tale intensità che, nel mese di aprile del 1882, soltanto in provincia di Liegi furono lanciati 463.750 colombi.

In Francia, dopo il 1871, sorsero una ventina di società: a Parigi si aggiunsero a “La Speranza”, il “Messaggero dell'assedio” e la “Società Colombofila”.

I tedeschi approfittarono degli insegnamenti tratti durante l'assedio di Parigi e, a Colonia, nel 1881 fu fondata la società “Columbia” con più di 200 soci.

Altre società sorsero nelle principali città dell'impero germanico, compresa Berlino, e numerosi giornali di colombicoltura e colombofilia contribuirono a sviluppare la passione per l'allevamento del colombo Viaggiatore e per le gare di volo.

Anche i paesi che non erano stati coinvolti nella guerra franco-prussiana del 1870, si dedicarono all'allevamento del Viaggiatore belga: così l'Olanda, l'Inghilterra, l'Austria, la Spagna e la Russia.

Introduzione del colombo Viaggiatore in Italia.

In Italia, prima della importazione del Viaggiatore belga, le due razze caratteristiche italiane, il Triganino di Modena e il Cravattato di Reggio Emilia, servivano abbastanza bene per viaggi a distanze non molto grandi e così pure i viaggiatori di Parma, i quali derivano forse da incroci variamente compiuti fra le due razze ora menzionate ed il Torraiuolo. Secondo quanto ebbe a scrivere PIERO MANZINI di Modena, uno dei più valenti colombicoltori italiani che onorò me, giovinetto, della sua amicizia, nelle province del Ducato di Modena, si comunicavano i numeri estratti ai lotto, da città a città, a mezzo di colombi Triganini.

Il primo ad allevare in Italia colombi Viaggiatori di razza Belga puro sangue, fu il mio indimenticabile amico, ALFREDO BRUNACCI di Firenze nell'anno 1875.

Il principe DEMIDOFF aveva fatto venire dal Belgio parecchie migliaia di colombi Viaggiatori da servire in un grandioso tiro internazionale. Il giovane BRUNACCI, appassionatissimo colombicoltore, ebbe in dono un colombo ferito ad un'ala e riuscì ad accoppiarlo con altro scampato al tiro. La coppia riprodusse in maniera incoraggiante e, fin dal successivo anno 1876, il BRUNACCI lanciò con buon successo tre paia di giovani Viaggiatori dalle vicine città della Toscana,

Nel 1877 egli fece, a sue spese e dandone notizia ai giornali, una lanciata da Napoli, la quale fece grande impressione nel pubblico e procurò al Brunacci e alla sua colombaia, visite di giornalisti, di autorità ed anche del tenente GIUSEPPE MALAGOLI. Questi, nel suo libro, del quale citerà vari brani, non fa mai il nome del BRUNACCI, ma la priorità degli esperimenti coi colombi Viaggiatori in Italia spetta a lui e non ad altri, come del resto ne fa fede anche GIULIO CESARE GIACHETTI nella sua “Monografia dei Piccioni domestici” a pag. 290.

Prime società colombofile italiane. (pag. 338)

La prima società colombofila d'Italia, sorse a Firenze nel 1877 ad iniziativa del Rag. ITALO FORTINI, cui si assodarono il modenese PIETRO MANZINI, il rag. GIULIO CESARE GIACHETTI, ALFREDO BRUNACCI ed altri che io non ho conosciuto. Fra questi ultimi va citato AUGUSTO GONIN di Torino, direttore del periodico « La vita di campagna e, che fu eletto presidente. Il primo nucleo sociale fu costituito da 50 soci e, nell'aprile 1878, già ne annoverava 80. La società istituì una colombaia sociale nella torre del palazzo Vecchietti, demolita alla fine del secolo scorso, per lo sventramento del centro di Firenze.

La colombaia fu popolata da colombi di pura razza Belga, donati in parte dal LA PERRE DE ROO, da G. B. SELLA e dal BRUNACCI e fu posta sotto la direzione di PIETRO MANZINI.

Ma lo statuto sociale conteneva un grave peccato di origine, quello di promettere dividendi ai soci. Utili non vi furono i soci che non erano colombicoltori appassionati e che superavano già i 200, se ne andarono, i colombi furono venduti a privati amatori e la società fu sciolta il 6 febbraio 1880.

Racconta il MALAGOLI che a Modena, sebbene non fosse ancora formata una società, fino dal 1879 si fece una prima gara da Roma, e che alcuni amatori continuarono a far gare fra loro fino al 1883, anno in cui fu formata la Società “Cultori colombi Viaggiatori” e. a Reggio Emilia, secondo informazioni date allo stesso MALAGOLI da Lodovico BERTANI, Presidente della società colombicoltori di quella città, esistevano fino dal 1872 o 1873 numerosi colombi Viaggiatori di Parma, discendenti da incroci fra colombi Belgi e Parmigiani e vi si facevano esperienze di viaggi a piccola distanza. Nel 1874 sembra che fossero stati importati da Bruxelles alcuni Viaggiatori belgi puri, e che si facessero esperimenti a maggiori distanze. Ma il maggior contributo all'allevamento del Belga in Italia fu dato, in quel periodo di tempo, da alcuni colombi che si smarrirono nella grande lanciata, che fu eseguita da Parma nel 1878 da alcune Società colombofile di Bruxelles. Un forte temporale, verificatosi nel giorno della gara, fece sì che parecchi colombi rimanessero in Italia.

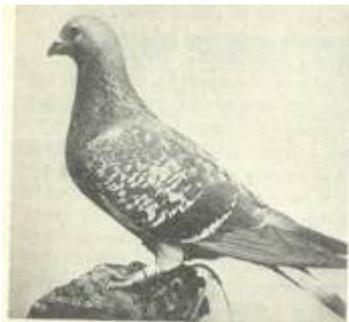
La prima «*Società colombi Messaggeri*» si costituì a Reggio nel 1882, e ad 1883 vi furono organizzate le prime gare con colombi Viaggiatori, ad iniziativa del conte CARLO CASSOLI e di Lodovico BERTANI. Sfide corsero poi tra Modena e Reggio, con una serie di vittorie dei modenesi: I reggiani che facevano viaggiare i colombi in tutte le direzioni, sfidarono i modenesi a fare altrettanto, ma la sfida non venne accettata.

A Parma, sembra che la già citata razza di Viaggiatori esistesse fino dal 1620 e risulta che, al principio del secolo scorso, i colombicoltori parmigiani se ne valevano per viaggi da Milano, da Venezia, da Torino, ecc.

« Dal 1858 al 1859 — narra a MALAGOLI — quest'uso venne sospeso perché l'ex governo assoluto di Parma, venuto a conoscenza che distinti patrioti, non sicuri del segreto postale, si servivano dei colombicoltori per corrispondere con i patrioti del Piemonte e degli altri luoghi, ordinò che venissero massacrati tutti i colombi degli amatori, che li facevano viaggiare. Una notte del giugno 1858, infatti, diverse pattuglie di poliziotti, si recarono nei colombai dei Signori ALESSANDRI VINCENZO, VALLESI ANTONIO, CONSIGLI GIUSEPPE di PAOLO, e di molti altri, ed uccisero tutte quelle innocenti bestiole, arrestandone i proprietari. Soltanto il Signor FEDERICO PAGANI, avvisato in tempo da un amico, poté nascondere i propri colombi, evitandone l'uccisione e sottraendosi alla prigionia di circa un mese, come toccò agli altri, per il grave delitto di tener colombi e non altro, poiché non poterono scoprire alcun indizio di aver tenuto corrispondenza per mezzo degli aerei viaggiatori ».

« Fin dal 1870 e forse prima, risulta che esistevano a Parma colombi di razza Belga che i parmigiani incrociavano in parte con i loro colombi da viaggio.

Negli anni successivi continuarono a far viaggiare con buoni risultati tanto gli incroci quanto i Parmigiani e Belgi puri e con questi ultimi — mi fecero scommesse da Napoli ».



La prima società parmense che si denominò « Cultori colombi Viaggiatori Belga - Parma », si costituì nel 1885 ed ebbe a Presidente ICILIO BIZZARRINI, la cui famiglia aveva tradizioni nell'allevamento del Viaggiatore di Parma.

Fig. -161 - Viaggiatore Trigano regolare

Ricostituzione della Società colombofila fiorentina.

Nel 1887, avendo il Ministero della Guerra prescritto che i colonibieri appartenenti alla medesima città, dovessero scegliere un presidente per poter concorrere alla gara governativa, i fiorentini designarono il Rag. GIULIO CESARE GIACHETTI, il quale si adoperò per la ricostituzione della società, la qual cosa avvenne il 30 maggio 1888. Di questa ricostituzione ebbe gran merito GINO CAIANI noto ornitofilo, che fu un vero mecenate della società: le offerse la sede in due decorosissime sale al pian terreno della sua abitazione in Via Ricasoli 37 e, nominato cassiere, provvedeva a fin d'anno a far pareggiare il bilancio, coll'intervento di un anonimo, che la sua modestia e ritrosia gli vietava di svelare in sé stesso.

Erano gli anni in cui studiavo nel Collegio della Badia Fiesolana e quando uscivo talvolta con il BRUNACCIO e quando più tardi tornavo spesso a Firenze per trovare mio fratello, la sede della Colombofila fiorentina era una delle nostre mete obbligate: là mi deliziavo ad ammirare le tavole cromolitografiche di GUSTAVO PRURZ che, dopo lunghi anni di desiderio, il CAJANI si decise, finalmente a cedermi.

La Colombofila fiorentina, verso il 1900, si ingrandì e si fuse con la Società toscana di avicoltura, secondo un antico sogno del GIACHETTI: furono da essa organizzate, oltre a numerose gare nazionali con colombi Viaggiatori, anche bellissime esposizioni di avicoltura e conigliocoltura nei magnifici giardini della Società di orticoltura, la cui grandiosa serra si vede dalla ferrovia che conduce a Roma. Il GIACHETTI ed il CAIANI auspicavano il sorgere della Federazione colombofila italiana e della Scuola pratica di avicoltura, programma che fu dato a me di poter condurre a termine alcuni anni dopo.

Società colombofila "Felsinea".(pag. 341)

Fu fondata a Bologna nel 1894, ad iniziativa del capitano GIUSEPPE MALAGOLI.

Collocato a riposo per raggiunti limiti di età, egli si recò a Bologna e cercò di radunare tutti coloro che allevavano piccioni di qualsiasi razza, ma specialmente Viaggiatori. Invitò anche mio padre a partecipare all'organizzazione della costituenda società, ma egli se ne schernì e permise a me che ero studente di secondo anno In Scienze Naturali, di aderire e di partecipare alla vita sociale. Fu nominato presidente il Generale CAPECCHI, vice presidente il Dott. CRISTIANO GUALANDI, segretario il maggiore dei carabinieri a riposo ERNESTO LAUGERI; io fui uno dei consiglieri. Subito furono iniziate gare di Volo, ma il generale era autoritario e non convocava quasi mai il consiglio direttivo, onde noi giovani (io ero ancora un ragazzaccio) facemmo delle proteste che fecero impermalire il presidente, il quale rassegnò le dimissioni.

Non si poté trovare un successore e la Società fu diretta per un anno dal vice-presidente, l'ottimo Dott. GUALANDI, che non aveva voluto accettare la presidenza. Venne allora a Bologna il dott. PIETRO BERTANI di Reggio Emilia, magistrato a riposo, appartenente a famiglia di colombicoltori e colombicoltore egli stesso. Fu nominato vice-presidente in sostituzione del GUAUNDI rinunciatario io, già laureato, ero stato nominato direttore delle gare, carica nella quale non davo ombra ad alcuno, perché non ero concorrente. Al termine di un anno, il BERTANI fu nominato presidente; ma, dopo l'elezione, il mite magistrato diventò più autoritario del generale, disgustò gran numero di soci e la Società stava attraversando una grave crisi. Nelle elezioni per la ricostituzione del consiglio direttivo del 1900, il BERTANI non raccolse la maggioranza dei voti di fronte ad un gran numero di schede bianche. Io che ero il suo principale sostenitore, speravo di rimediare la cosa con una seconda votazione ad otto giorni di distanza, ma il presidente si inquietò e reagì violentemente contro l'opposizione non fu più possibile trovare la via per un accordo. Dopo una quindicina di giorni, una nuova assemblea elesse me presidente, con votazione unanime e con espressioni così simpatiche ed augurali che io, sebbene avessi soltanto 25 anni, mi indussi ad accettare e fu quella la prima delle tante cariche conseguite poi, per mia sventura, nella vita.

In quei giorni il Corriere della Sera di Milano aveva preso l'iniziativa di organizzare in quella città una grande esposizione di avicoltura, Decisi che la Società colombofila felsinea vi partecipasse con una collezione di colombi dei propri sneci, i quali favorirono la mia iniziativa e misero assieme una raccolta di colombi da carne, di lusso e Viaggiatori che ottenne il primo premio speciale del Corriere ,, consistente in lire cento. Fu un grande successo, anche finanziario (.7); i soci crebbero di numero e la Società acquistò rinomanza.

L'anno successivo (1901) l'esposizione di Milano fu ripetuta ed ebbe carattere internazionale vi parteciparono alcuni colombicoltori francesi, fra i quali R. LEMAITRE, che inviarono parecchie razze di colombi, mai vedute in Italia, come i Sherajès, i Beyrouth, i Barbuti a faccia corta (Beards) oltre a superbi Romani, Cappuccini e Pavoncefli. Parecchie coppie rimasero in Italia e contribuirono alla rinascita dell'allevamento da amatore. La Società colombofila felsinea si fece iniziatrice di intensi scambi e di esportazione di colombi omagnoli e Gazzi, che furono molto apprezzati in Francia e in Belgio. Nel 1906 fui invitato, in seguito ai buoni successi precedentemente conseguiti, ad organizzare a Milano la mostra internazionale di avicoltura, alla grande esposizione universale in- detta per l'apertura del valico del Sempione.

Frattanto la Società prosperava le gare dei colombi Viaggiatori erano numerose ed affollate di concorrenti, per la relativa ricchezza di premi. Nella Federazione colombofila, della quale parlerò più innanzi, la Società felsinea ebbe in quei tempi rinomanza, ma scoppiò la guerra del 1915 e tutto il movimento colombofilo fu sospeso. Dopo la condusione della pace, la mia attività si volse più intensamente alla ricerca scientifica ed all'insegnamento universitario ed io rinunciai alla presidenza che fu assunta dal mio compianto amico e cugino UGO BORGHI.

(segue)

LA FEDERAZIONE COLOMBOFILO ITALIANA (pag. 343)

La Federazione delle società colombofile fu costituita da me alla fine del 1902, sotto il nome di Federazione colombofila emiliana e ne fui eletto presidente ; essa raccolse quasi tutte le società esistenti nelle provincie di Bologna, di Modena, di Reggio e di Parma, comprese fra queste ultime anche le società di Fidenza e di Zibello. Nell'anno successivo, 1903, la Federazione da emiliana divenne italiana, con l'aggregazione della Società colombofila fiorentina e della Società Giano di Genova. In quel periodo non esistevano, in Italia, altre Società colombofile. I primi anni furono impiegati specialmente in un lavoro di affiatamento fra le varie società federate, lavoro utile perché nelle città dove esisteva più di una società, il fatto era da considerare come espressione di contrasti fra gruppi di persone; la Federazione riuscì a smussare diffidenze e antagonismi, che non avevano fondamento sportivo. Fu redatto lo statuto ed il regolamento delle gare federali successivamente le disposizioni dell'uno e dell'altro, subirono modificazioni suggerite dall'esperienza. Furono compiuti gli studi preliminari per l'anellamento obbligatorio dei colombi, che fu adottato per tutti i soci federati fu promossa la pubblicazione di un periodico federale " Lo Sport Colombofilo", la cui direzione e amministrazione venne assunta dal solerte segretario generale della federazione, il compianto Cavaliere ALDO ZECCA di Zibello.

Nel 1911 erano stati compiuti anche gli studi riguardanti la protezione dei colombi Viaggiatori, i miglioramenti che i colombicoltori auspicavano di conseguire dal Ministero della guerra, in rapporto con le gare ministeriali e l'organizzazione delle esposizioni. Questi tre punti furono sviluppati nella relazione da me diretta ai Ministri della guerra e dell'agricoltura.

Alla fine del 1912 rassegnai, dopo 10 anni, le dimissioni dalla carica di presidente. Altre occupazioni assorbivano la mia attività e mi riusciva gravoso occuparmi di questioni personali, frequenti fra i federati concorrenti alle gare di volo. Mi succedette il Dott. RENATO SACERDOTI, laureato in agraria all'università di Bologna, giovane appassionato allo sport colombofilo e che poneva questa sua attività al di sopra di ogni altra. A me fu conferita la carica di presidente onorario.

Egli aveva avuto l'audacia di eseguire il 6 giugno 1912 una lanciata di 35 colombi da Tripoli, ma nessuno di essi tornò. Il SACERDOTI rese la Federazione per alcuni anni, poi si dedicò alla direzione del giornale "Lo Sport colombofilo" e, nella presidenza del sodalizio, fu sostituito da Ugo BORGHI.

Scoppiata la guerra del 1915, le colombaie furono in parte requisite ed in parte chiuse e la

Federazione dovette sospendere ogni sua attività, così come furono costrette a fare anche le singole società federate. Nel marzo 1919, il Dott. RENATO SACERDOTI, gravemente malato, rinunciò alla direzione de "Lo Sport colombofilo" che fu affidata al Dott. EDOARDO ROSASCO, presidente della Società "Giano" di Genova il Dott. ROSASCO, quale vice-presidente della Federazione sostituì provvisoriamente il presidente dimissionario, UGO BORGHI. Fu poi eletto presidente della Federazione il brigadiere GIUSEPPE VISCONTI di Torino, Presidente della Società colombofila «Torinese », il quale conservò la carica fino al 24 settembre 1920: gli succedette il Dott. AGOSTINO SAGLIA di Fidenza.

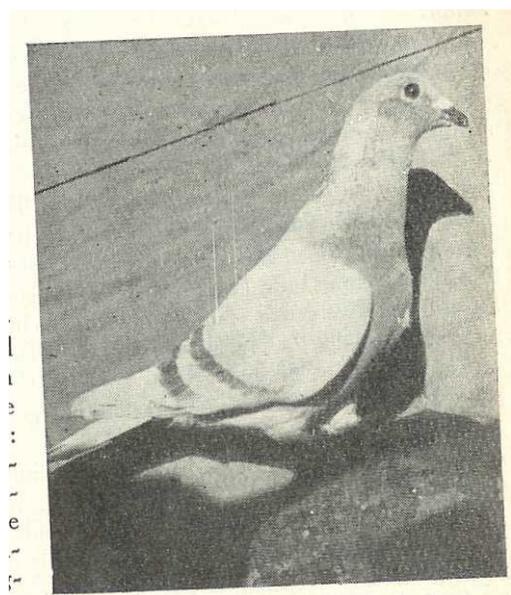


Fig. 162 - Viaggiatore Munaro versato di rosso

Frattanto, a soli 34 anni, il 27 agosto 1919, era morto il Dott. RENATO SACERDOTI, che lasciò in tutti i colombieri largo compianto.

Il 31 ottobre dello stesso anno la direzione de “ Lo Sport colombofilo” tornò ad ALDO ZECCA.

Le Società federate erano in quel momento 23, con un totale di oltre 10.000 colombi: esse durante l'ultimo anno di guerra avevano messe a disposizione dell'esercito 7.779 soggetti.

Il 29 aprile 1920 cessarono per disposizione dell'ispettorato generale del genio, tutti i divieti e le restrizioni riguardanti l'allevamento e l'addestramento dei colombi, disposti con decreto del 1 luglio 1915. Allora la Federazione, retta dal vice-presidente Cav. GHIACCI di Reggio Emilia (il Dott. SAGLIA si era dimesso da presidente) portò innanzi le pratiche per la erezione della Federazione in Ente morale, il che avvenne con Decreto legge del giugno 1922, promosso dal Ministero della Guerra, che decise di accordarle un contributo annuo di lire ventimila per premi a gare ministeriali. L'allevamento dei colombi Viaggiatori riprese un notevole incremento, tanto che la distribuzione degli anelli di immatricolazione, raggiunse il numero di circa 70.000 annui e le gare di volo ripresero con grande intensità e con gran numero di colombi.

Nel 1925 fu eletto presidente della Federazione il tenente colonnello conte CICALA FULGOSI e la sede del sodalizio fu trasportata a Milano. Aumentò il numero dei soci di qualche centinaio e crebbe anche il numero delle Società federate, per divisione di alcune di quelle preesistenti. Nel 1926, per disposizione governativa, la Federazione colombofila pur rimanendo collegata col Ministero della Guerra, passò, per disposizione del Governo, alle dipendenze del Comitato olimpionico nazionale (C.O.N.I.), come tutte le altre Federazioni sportive. Dopo quell'anno, per divergenze sportive e forse anche politiche, si delineò in seno alla Federazione una grave crisi, la quale culminò con la formazione di due gruppi antagonisti di colombicoltori e il numero degli iscritti alla Federazione discese, nel 1930, a circa 1600 soci.

Frattanto, fino dal 1928, era stata promulgata la legge che disciplinava l'attività colombofila in Italia, ma confermava il riconoscimento della Federazione colombofila come Ente morale ed incaricava ufficialmente la stessa della distribuzione degli anelli d'immatricolazione, il cui uso fu reso obbligatorio per tutti coloro che allevano colombi Viaggiatori. La legge stabilisce il controllo Politico_militare su tutti gli allevatori di colombi Viaggiatori, raggruppati in unico ente federale e prescrive che gli allevatori stessi siano muniti di regolare licenza, da rilasciarsi dal prefetto della provincia, in cui ha sede l'allevamento. L'applicazione di questa legge determinò, come ho già avvertito parlando del piccione Torraiuolo, una ripresa dell'allevamento di quest'ultimo e una contrazione di quello del Viaggiatore, ma eliminò la detenzione di colombi Viaggiatori altrui, catturati disonestamente o rinvenuti e determinò un aumento dei soci federati che si aggirò fino al 1934 sui 2000.

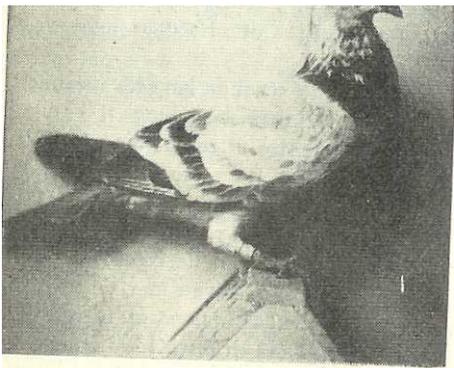
Contemporaneamente all'applicazione della legge, le autorità militari e politiche, in parte per ragioni generali di centralizzazione ed in parte per dirimere i malumori sorti in seno alla Federazione, ne trasferirono a Roma la sede presso il C.O.N.I. e sostituirono il presidente conte CICALA FULGOSI con un commissario straordinario, nella persona del Dott. PERICLE TURACCI di Roma: subito dopo ebbe luogo la nomina del Dott. REMO RANIERI di Parma a presidente.

Gli animi furono pacificati e la Federazione riorganizzata. Nel 1933 il Dott. TURBACCI sostituì il Dott. RANIERI nella carica di presidente.

In quell'anno fu compiuta una seconda lanciata sperimentale da Tripoli a cura della F.C.I.; essa ebbe luogo l'8 giugno con cento colombi. Il 26 giugno rientrò in colombaia a Colorno una femmina del Sig. EGIDIO PASINI e, nel mese di agosto, rientrò a Zibello un colombo Munaro argentato di ALDO ZECCA, che presentava segni di una ferita appena rimarginata. Un terzo colombo di ANCONETTI di Parma riparò nella colombaia militare di Taranto. Altri colombi furono trovati morti o feriti da uccelli di rapina a Nizza di Sicilia, alla Maddalena all'isola d'Elba e a Fabriano. La distanza percorsa era di oltre 1300 chilometri e l'esperimento suscitò grande interesse all'estero specialmente in Belgio e in Germania.

Nel 1934 la Segreteria del C.O.N.I., d'accordo con quella del P.N.F. probabilmente a causa di nuovi malumori, dovuti a divergenze di vedute sportive fra i dirigenti dei gruppi provinciali e la sede centrale, dispose che la F.C.I. passasse alle dipendenze dirette del Ministero della guerra, il quale incaricò l'Ispettorato del genio di riorganizzare la Federazione, dandole un nuovo statuto e nuove «Norme federali». La riorganizzazione esaminata, discussa ed approvata da tutti i dirigenti della F.C.I. del tempo e venne poi sanzionata con legge 12 dicembre 1935 (Statuto) e con Decreto ministeriale 15 febbraio 1939 (Norme federali).

Nel novembre 1936 il Dott. TURBACCI rassegnò le dimissioni da presidente della Federazione e, in sua vece, fu nominato dal Ministro della guerra, su proposta dell'ispettorato dell'arma del genio, il prof. FEDERICO CLEMENTI di Roma, il quale conservò la carica effettivamente fino all'armistizio del settembre 1943, nominalmente fino al 1946.



Durante la presidenza CLEMENTI, fu attuata, nei principali centri colombofila suggestiva cerimonia della benedizione dei Colombi, alla quale parteciparono anche le colombaie militari, fu intensificata la propaganda dello sport colombofilo con mostre di colombi e con la partecipazione ad altre manifestazioni del genere. Furono conseguite assegnazioni speciali di mangimi per gli allevatori di colombi nei principali centri provinciali.

Fig. 163 - Femmina di Viaggiatore Zarzano

Furono finalmente conseguite concessioni di tariffe speciali a riduzione sui trasporti ferroviari, per le spedizioni di colombi Viaggiatori e contributi da parte dei Ministeri della guerra e dell'agricoltura, per l'incremento dello sport e dell'allevamento

Nel dicembre 1937, CABRIELE D'ANNUNZIO si iscrisse alla Federazione, sottoscrivendo di suo pugno la schedina di adesione, nella quale si qualificò « colombiere ». Da questo fatto, la presidenza trasse motivo di modificare, -dopo la morte del poeta, avvenuta nel 1938, il titolo della Federazione colombofila, che divenne Federazione colombieri d'Italia, con sigla F.C.D.I., per distinguerla dalla Federazione calcistica italiana (F.C.I.).

Nel 1939 fu effettuata una grande gara Roma-Berlino, Nel 1942, sebbene le difficoltà derivanti dalla guerra cominciassero a farsi sentire, ebbe luogo la gara Impero, alla quale presero parte 1874 colombi che, si disputarono un totale di L. 94.000 di premi. Nel 1943 fu regolarmente effettuata, il giorno-13 giugno, la gara MALAGOLI di Bari, con oltre L. 40.000 di premi ed il 29 luglio da Cavigno di Brindisi la gara Impero con L. 83.000 di premi.

Nel 1944 le attività federali furono sospese ed interrotto il collegamento coi vari gruppi il presidente Prof. CLEMENTI, già dalla fine del 1943, aveva creduto opportuno disinteressarsi dalla vita della Federazione, lasciando che il segretario Cav. PIETRO LUPI, che si era sempre prodigato per la Federazione fino dal trasferimento della sede a Roma, continuasse a sbrigare le pratiche più urgenti.



Fig. 164 - Viaggiatore Trigano chiaro.

Alla fine dello stesso anno, fu nominato un commissario straordinario, nella persona del Dott. MARIO PRESSEDA, il quale curò, nel 1945, la ripresa delle attività federali, cercando di riorganizzare i gruppi locali, ma la sua opera incontrò difficoltà nella maggioranza dei gruppi settentrionali, che tendevano alla creazione di una nuova federazione.

NeI 1946 i principali gruppi di Reggio, Modena e Parma ripresero l'attività sportiva ed organizzarono importanti gare.

Ad iniziativa dell'ispettorato del Genio, furono indette in quell'anno elezioni generali per la nomina del comitato esecutivo della Federazione. Fu eletto presidente il Dott. CARLO CACCIARI di Modena e, con un ritorno all'antico, la Federazione riportò la sua sede nella residenza del presidente, cioè a Modena.

Ed ora è in corso di approvazione un nuovo ordinamento della Federazione, che prevede il distacco dell'amministrazione militare dalla vita interna della Federazione stessa (desiderato da alcuni enti federati ed accettato senz'altro dal Ministero) e la costituzione del Comitato direttivo della Federazione, su elezioni a mezzo referendum. Per il resto il nuovo statuto e le norme federali resteranno sostanzialmente identiche a quelle attuali, che riportiamo integralmente in appendice al volume.

Mi sia consentito rilevare che il ritorno della Federazione alla sua sede naturale, l'Emilia, è stata cosa saggia. Il trasferimento a Roma fu un errore, dovuto alla centralizzazione di tutte le attività nazionali, ma lo sport colombofilo che fin dai tempi di Plinio aveva in Modena i suoi appassionati amatori, e che ha seguito a fiorire in tutti i suoi rami nelle province di Modena, Reggio e Parma, non può svilupparsi ove la passione per i colombi non sia sentita altrove, esistono degli amatori che possono dargli maggiore o minore impulso locale, ma soltanto in quelle città emiliane la colombicoltura è veramente popolare.

(segue)

L'IMPIEGO DEI COLOMBI NEL SERVIZIO MILITARE ITALIANO (pag. 350)

Istituzione delle Colombaie militari in Italia.

L'origine delle Colombaie militari in Italia è narrata in maniera molto interessante dal MALAGOLI ed io desidero riportarne il brano più notevole.

« Nel settembre 1876, ignaro affatto dell'impianto delle Colombaie militari, che andava progredendo presso le altre potenze, lessi sul giornale l' «Esercito») un articolo riguardante alcuni esperimenti fatti dall'Esercito germanico con colombi Viaggiatori. Appassionato come fui e come sono per la coltura e l'ammaestramento dei colombi, laonde sin da giovanetto passai anch'io intere giornate nell'abbaino (a far volare colombi Triganini) dissi con i miei colleghi che assistevano alla lettura dell'articolo anch'io sarei capace di stabilire un servizio di corrispondenza aerea come in Germania. Da ciò mi venne tosto l'idea di poter utilizzare le mie poche cognizioni colombofile a beneficio del nostro esercito, Presentai senz'altro al mio Colonnello Sig. PONZIO VAGLIA EMILIO, già comandante il 12° Artiglieria in Ancona, al quale allora appartenevo, ed ora maggior generale aiutante di campo effettivo di 5. M., per mezzo del capitano Sig. GIOVANNI MACCAGNINI, allora tenente aiutante maggiore, verbale domanda di poter impiantare nel sottotetto del quartiere Villarey in Ancona un piccolo colombaio che avrei fatto funzionare a mie spese, per fare un primo esperimento ».

« Il Sig. Generale, cui piacque la mia iniziativa, non solo mi permise d'impiantare il colombaio, ma volle egli stesso sostenere le spese occorrenti, sia per l'impianto che per il funzionamento. Allestito il locale, nel dicembre 1876 mi recai a Modena, come risulta dai giornali locali del 3 gennaio 1877, a fare un primo acquisto di colombi. Di razza Belga non potei trovarne che pochi dall'egregio Sig. BRAGLIA farmacista, Punico allora, per quanto mi si disse e ricercassi, che avesse colombi di quella pregiata razza. Ciò non pertanto potei allevare un discreto numero di piccioni e con questi fare con buon esito un primo esperimento sino verso Bologna, con lievissime perdite. In seguito al buon risultato ottenuto in questo privato esperimento, il Ministero della guerra ordinò nel 1878 l'ampliamento del suddetto colombaio, dandovi un regolare ordinamento »).

« Nello stesso anno il Cav. GIOVANNI BATTISTA SELLA, fratello del compianto Comm. Quintino, già Ministro di Stato, distinto amatore di colombi di ogni razza, generosamente offerse al Governo sessanta buonissimi colombi di razza Belga, e più tardi il LA PERRE DE ROO ne offerse altri 20. Con questi ottimi elementi si potè dare il voluto sviluppo alla Colombaia di Ancona ed impiantarne una seconda nell'anno successivo a Bologna. Venni pure io stesso incaricato dell'impianto e funzionamento di questo colombaio. Nel febbraio 1880 LA PERRE DE ROO inviò altri 24 buoni Viaggiatori che vennero distribuiti in parti eguali ai due colombai di Bologna ed Ancona. Anche questi elementi contribuirono a migliorare le qualità dei colombi esistenti, per la qual cosa le citate colombaie poterono fin d'allora esercitare gruppi di colombi per le varie direzioni ed a grandi distanze con ottimi Successi».

« Come avviene da noi per tutte le cose nuove, siano esse buone o no, la mia iniziativa destò, nella parte non ufficiale, una certa diffidenza, e direi quasi derisione, perchè trattavasi di colombi. Ciò avveniva specialmente, ed erano le più, nelle persone affatto ignare di un tale antichissimo servizio di corrispondenza e che giudicavano sfavorevolmente senza interrogarmi o curarsi di osservarlo un poco da vicino».

« Con questa corrente contraria, l'istituzione rimase nello stato quo ante per tre anni, ed io senza appoggio, nè una parola di incoraggiamento, fui lì lì per abbandonare ogni idea, ciò che del resto in tale stato di cose sarebbe riuscito facile ad ottenere. Ma col solo appoggio delle mie convinzioni e di quel poco di conoscenza in materia, nè badando a fatiche e spese, stetti fermo nel mio proponimento».

« Finalmente nel 1882 le due colombaie allora esistenti, vennero chiamate a prender parte alle grandi manovre che in quell'anno ebbero luogo nel Folignate.

Il risultato di questo esperimento, che trovasi dettagliatamente descritto nella Monografia da me pubblicata nell'agosto 1886 nella Rivista d'Artiglieria e Genio », fu il seguente: di 42 colombi inviati da Bologna presso la 1° Divisione del 2° Corpo d'Armata e di 40 di Ancona alla 2° Divisione del 4° Corpo d'Armata, soltanto tre, dico tre, non fecero ritorno alla loro colombaia, muniti di dispacci diretti al rispettivo Comando della Divisione militare territoriale, con una velocità oraria massima di 73 chilometri e minima di 48 chilometri calcolati in linea retta».

« Qual non fu la meraviglia degli increduli, allorché il 1° settembre, che fu il primo giorno di lanciata, seppero che il Comando della Divisione militare di Bologna, telegrafava di aver ricevuto in ufficio alle 10,30 ant. i tre dispacci spediti per la via aerea alle 7 da Foligno I».

« Da quel giorno i dispregiati Viaggiatori furono oggetto di ammirazione e d'interesse. I soldati stessi che li vedevano viaggiare sui carri di Stato Maggiore, li guardavano con curiosità e simpatia e facevano le più strane congetture sul quando e sul come io facevo per mandarli a portare i dispacci a Bologna».

«In seguito poi, all'esattezza e velocità con cui nei seguenti giorni, continuavano ad esser recapitati i dispacci, non ostante talvolta la pioggia e nebbia che vedevano traversare felicemente dai Viaggiatori sulla sommità delle gioie appenniniche, nonché alla sicurezza con la quale, io che conosceva intimamente i miei volatili e la individuale loro abilità, disponevo e mi sentivano parlare dei miei corrieri come, cioè, se fossero fidi uomini alati, dall'ammirazione si passò all'entusiasmo».

« Tutti mi chiedevano, m'interrogavano e volevano vedere gli interessanti volatili e la loro partenza. Formavano pure oggetto d'interesse la cassetta « necessaire » per l'allestimento dei dispacci medesimi e soprattutto la grande quantità di scritto a mano che un colombo può portare, purché il dispaccio venga preparato nei modi indicati al 167».

« Ebbi l'onore di essere interrogato e lodato da tutti i miei superiori e persino da ufficiali generali di grado più elevato del campo. Il Signor Capo di Stato Maggiore generale, comandante supremo delle grandi manovre, volle pure interrogarmi e mi trattenne lungamente nel suo ufficio. Quei giorni insomma furono per me i più belli della mia vita colombofila e mi compensarono larghissimamente delle amarezze, delle fatiche e degli scoraggiamenti provati pel passato».

« Si chiuse la campagna colombofila col far sfilare i colombi rimasti in numero di 20 circa mentre, alla grande rivista, sfilava il 2° Corpo d'Armata. Lanciati i colombi in un punto propizio, passarono precisamente sopra il palco della Corte che trovavasi dirimpetto a S. M. il Re, che li vide passare e ne chiese contezza. I colombi proseguirono tutti assieme per circa un paio di chilometri e poscia, bello a vedersi, quei d'Ancona si staccarono dal branco volgendosi a Nord-Est, mentre gli altri continuarono a filare velocemente sulla direzione di Bologna ».

L'impiego dei piccioni Viaggiatori nella prima guerra mondiale (1). (pag. 354)

I colombi Viaggiatori sono stati largamente adoperati nelle operazioni militari delle due grandi guerre mondiali dall'Esercito italiano.

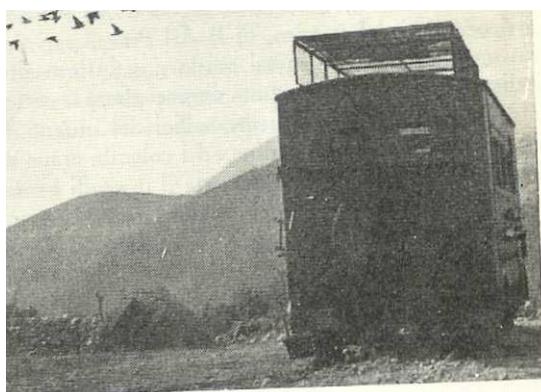
Nella campagna 1915-18, l'impiego ne ebbe inizio sul fronte italo-austriaco nella primavera del 1917, con l'impianto di cinque colombaie, tre delle quali al servizio della 3R Armata e due al servizio della 2. Successivamente ne furono impiantate altre, in modo che tutto il fronte ne fu guarnito ed un sistema di colombaie arretrate, collegava quelle del fronte con le colombaie militari territoriali di Bologna e di Piacenza.

Durante l'offensiva italiana dell'agosto 1917, furono stabiliti nei più importanti tratti di trincea e negli osservatori di artiglieria, posti di internamento e furono dotati di colombi tutti i reparti avanzanti ed una riserva ne fu tenuta a disposizione di ufficiali di collegamento e di informatori. Furono utilizzati 855 colombi, dei quali 838 giunsero a destinazione con i loro dispacci. che annunciavano di momento in momento le mosse del nemico e i progressi dell'avanzata delle nostre prime linee.

La falla iniziale nelle linee austriache, che determina la ritirata e che consentì la presa dell'altipiano della Bainsizza da parte italiana, fu annunciata da un colombo Viaggiatore. Il Comando della 2 Armata scriveva dopo il termine delle operazioni: « In complesso il servizio reso dai colombi Viaggiatori ha completamente corrisposto all'aspettativa di questo Comando ed ha dimostrato la sua indiscutibile necessità, specialmente nelle avanzate ed in tutti quei momenti in cui le vicende dell'azione rendono molto precari gli altri mezzi di collegamento ».

(1) Debbo queste interessanti notizie all'egregio capitano ARSETTI, Capo del Servizio colombofilo militare a Roma e Io ringrazio vivamente della sua grande cortesia.

In occasione dell'offensiva austrotedesca dell'ottobre 1917, furono i colombi della colombaia di Udine, che recarono la prima notizia dell'incalzante avanzata avversaria. In quella dolorosa circostanza parecchie colombaie furono distrutte o abbandonate, dopo di averne prelevati i colombi, quando fu possibile. ma risultò che esse furono utilizzate fino agli ultimi e più critici momenti dai Comandi, ed i colombi riuscirono a rendere pratici e importantissimi servizi, anche in quegli avvenimenti tanto sfavorevoli per l'Italia.



Dopo la ritirata sul Piave, tutti i colombi salvati furono internati nelle colombaie di Bologna, Piacenza, Ancona, Spezia, Alessandria, Roma e Gaeta e tenuti a disposizione del Comando Supremo, non solo per poterne utilizzare i più giovani nelle future avanzate, ma anche per intensificare la nuova riproduzione.

Fig. 165 - Colombaia militare mobile autotrainata

Furono inoltre militarizzate 19 colombaie civili, con l'adesione dei rispettivi colombieri proprietari e furono dette Colombaie ausiliarie; altre 40 esistenti nelle provincie di Parma, Reggio Emilia, Modena e Bologna furono aggregate alle colombaie militari di Piacenza e di Bologna, con il vincolo di cedere a queste i prodotti del loro allevamento. Al riordinamento del servizio contribuì anche l'assegnazione ai servizi colombofili di colombieri richiamati alle armi, i quali disimpegnarono il proprio compito con abnegazione e competenza.

Fu inoltre, organizzato con pieno successo, il lancio di colombi Viaggiatori, entro ceste sostenute da paracadute, su territori occupati dal nemico, di là dal Piave, per mezzo di velivoli. Fu possibile ottenere in tal modo utili informazioni da cittadini italiani, che ebbero la fortuna di raccogliere le ceste con i colombi.

Prima degli avvenimenti bellici del giugno 1918, le nuove colombaie erano già in ordine ed i colombi erano stati addestrati. Ma già nelle azioni svolte durante il mese di gennaio negli altipiani, i colombi avevano reso buoni servizi, tanto che il comando delle truppe dell'altipiano, aveva riferito al Comando della 1° Armata, quanto segue: « Gli ottimi risultati ottenuti, non ostante che il servizio dei colombigrammi sia stato svolto in alta montagna ed in condizioni atmosferiche non sempre favorevoli, incoraggiano ad applicarlo anche su più vasta scala, perchè nelle giornate di azione, durante i forti bombardamenti si è rilevato di grande ausilio al servizio telegrafico e telefonico, assicurando il pronto recapito di quei dispacci, che non fu possibile trasmettere per le inevitabili interruzioni di alcune linee più avanzate ».

Nella lunga battaglia dall'Astico al Mare, che durò dal 15 giugno al 6 luglio 1918, le 32 colombaie avanzate ed in piena efficienza presso le Armate sul fronte di schieramento, insieme alle due territoriali di Bologna e di Piacenza e alle 19 ausiliarie, resero segnalati servizi.

Il Comando della 10 Armata, che aveva a disposizione otto colombaie, manteneva in efficienza 54 posti di internamento in trincea, realizzando giornalmente un servizio regolare di bollettini e di notizie di guerra, per parte degli osservatori di artiglieria e dei reggimenti di fanteria di linea ed

affermava che « le lanciate da posti di internamento, effettuate durante non indifferenti fuochi di artiglieria, ebbero ottimo risultato ».

Il Comando della 3° Armata mandò in linea circa 600 colombi e lanciò circa 300 colombigrammi, un centinaio dei quali erano importanti e fra essi taluni erano stati mandati durante i momenti critici della prima fase dell'offensiva. Fra le segnalazioni del suddetto Comando, meritano di essere citate le seguenti: « Il Comando della 31° Divisione, la mattina del 15, ebbe la prima notizia di quanto avveniva nel suo sottosectore a mezzo colombo Viaggiatore. Il Comandante del battaglione della zona di Candelù ebbe a servirsene dal principio dell'azione, fino a poco tempo prima che fosse stato fatto prigioniero col suo Comando e, a mezzo colombo, poté informare della situazione critica in cui si trovava ».

« Nel territorio della 51° Divisione, il passaggio del Piave da parte del nemico, fu segnalato la mattina del 15 al Comando della 61° Divisione, a mezzo colombigramma. E ciò, malgrado l'emissione di forti quantità di gas, dei quali i colombi non ebbero a soffrire e la nebbia artificiale che impediva fortemente la visibilità ».

« L'utilità del servizio colombofilo, apparve anche dalla celerità con la quale vennero trasmessi i messaggi. Basti sapere che i colombigrammi impiegarono durante l'azione, per arrivare dalla linea al Comando di Divisione, un tempo variabile, a seconda della distanza, dai quattro ai venti minuti primi e salvo qualche caso eccezionalissimo, i colombigrammi giunsero colla stessa regolarità delle esercitazioni dei tempi normali ».

Il Comando della 4° Armata scriveva: « Per l'ottimo servizio prestato dai colombi, per il reale rendimento dato e per l'affermazione pratica avuta nelle comunicazioni tra le prime linee e Comandi, sarebbe utile estendere l'impiego dei colombi Viaggiatori, dando i mezzi a tutti i Comandi più avanzati ed a tutti gli osservatori con carattere tattico, per modo da avere disponibili per i casi di assoluto bisogno, elementi sicuri di comunicazione fra i Comandi di reparto e i Comandi di grande unità, tra gli osservatori ed i Comandi di Artiglieria ».

Il Comando della 6 Armata rileva che « i colombi sono un valido mezzo ausiliario di collegamento, specie quando gli altri mezzi, a causa di intensi bombardamenti, vengono in tutto o in parte a mancare ». Il Comando del IV Corpo d'Armata: «(La loro utilità si è dimostrata evidentemente grande, avendo potuto avere tempestivamente notizie importanti. In alcuni periodi della lotta i colombi sono rimasti i soli mezzi di comunicazione tra prime linee e comandi ».

«i Durante le nostre azioni controffensive, i piccioni al seguito delle colonne operanti, hanno dato gli stessi ottimi risultati, assi curando il collegamento dei reparti anche nei momenti più difficili del combattimento».

Né diversamente si esprime il Comando del IX Corpo di Armata : « I posti di internamento colombi sono stati gli unici mezzi di collegamento tra le prime linee ed i Comandi durante i periodi di lotta più intensi e specialmente durante la preparazione dell'attacco nemico, in cui il fuoco intenso delle artiglierie nemiche, aveva interrotto tutte le comunicazioni telefoniche e la fitta nebbia insistente ostacolava qualsiasi comunicazione ottica ».

Alla vigilia della battaglia di Vittorio Veneto, l'organizzazione del servizio colombi Viaggiatori aveva raggiunto uno sviluppo quasi completo su tutto il fronte di schieramento, con ben 65 colombaie ed un complesso di 9000 colombi addestrati, con i quali venivano riforniti 534 posti di internamento. Il giudizio dei vari Comandi sull'utilità dei colombi, coincide con quello emesso durante le operazioni precedenti.

Il Comando Generale dell'Arma di Cavalleria scriveva «(La rapida e vittoriosa avanzata delle grandi unità dell'Arma, condusse ad un largo impiego di colombi Viaggiatori, che si dimostrarono più celeri e sicuri dei mezzi di comunicazione telegrafica e telefonica oltre Piave. Essi sostituirono con vantaggio anche le comunicazioni radiotelegrafiche, rese difficili e lente dall'enorme lavoro di stazioni più potenti ».

Il Comando Generale di Aeronautica così parla del servizio colombi Viaggiatori: « Tale mezzo si è dimostrato di impiego utilissimo durante la recente battaglia, poiché per merito di questo servizio lo scrivente Comando era in grado di seguire le varie operazioni della cavalleria e conosceva in tempo

la dislocazione dei Comandi. Dai nostri ufficiali furono lanciati oltre 100 colombigrammi, che malgrado le condizioni atmosferiche avverse (nebbia e pioggia) raggiunsero tutti la destinazione », Dal Comando della IV Armata si apprende: <(Nella fase d'attacco e più specialmente nella fase di inseguimento allorché per svariate contingenze tutti gli altri sistemi di comunicazione furono soggetti a frequenti interruzioni od assoluta mancanza, il servizio dei colombi Viaggiatori si dimostrò il mezzo migliore, forse l'unico di comunicazione fra i reparti più avanzati e i Comandi superiori «. <(Senza il servizio dei colombi Viaggiatori, le truppe nella loro rapida avanzata in terreno aspro e montagnoso, sarebbero state totalmente staccate dai Comandi Superiori «. Colombi lanciati anche isolatamente con fitta nebbia, sono arrivati a destinazione sopportando benissimo i disagi della temperatura e delle giornate di battaglia, compiendo i percorsi con una velocità media di Km. 40 all'ora ».

Il Comando della VI Armata scrive, fra l'altro: <(Nelle giornate del 2 e del 3 novembre, il XII Corpo di Armata si servì unicamente di questo mezzo di collegamento non consentendo la rapidità e la profondità dell'avanzata, in relazione alle caratteristiche della zona, di stabilire collegamenti telefonici e radiotelegrafici.

« Furono pure recapitate, non solo brevi notizie concise, ma veri rapporti nei momenti in cui era sentita, in un primo tempo, la necessità delle comunicazioni con le prime linee, e in seguito con le unità marcianti all'inseguimento del nemico».

« La percentuale delle perdite dei colombi fu inferiore al 4 % dei soggetti utilizzati; quella dei colombigrammi dati dispersi fu inferiore all' 1,53 %. « I dati sopraesposti confermano l'importanza e la sicurezza delle trasmissioni per mezzo dei colombi Viaggiatori, e si può affermare che il loro impiego durante le operazioni svoltesi nel periodo fine ottobre primi novembre, sulla fronte dell'Armata, ha risposto pienamente all'assegnamento che era stato fatto su questo mezzo di collegamento».

Dal Comando della VII Armata fu scritto: « Al mattino del 28 ottobre il Comando la Divisione Assalto, 22° Reparto, 3° e 10° Gruppo, ecc, comunicano a mezzo colombi Viaggiatori la linea raggiunta e la loro dislocazione; nei giorni 28, 29 ottobre tale mezzo di collegamento costituisce la principale risorsa».

« Dal 27 ottobre al 4 novembre l'alato messaggero porta notizie da ogni punto del settore dell'Armata, chiede rinforzi, munizioni, viveri, dà punti di riferimento, indica le località raggiunte».

« Per il reale rendimento dato e per l'affermazione pratica avuta nelle comunicazioni tra le prime linee ed i Comandi, si può riconoscere come il colombo Viaggiatore sia l'unico sicuro mezzo di comunicazione fra truppe e comandi, cui si possa ricorrere quando gli altri, per circostanze di guerra, siano stati distrutti o non siano più in grado di funzionare utilmente ».

Non è necessario riportare i riferimenti di altri Comandi di Armata e di Corpo d'Armata, perchè tutti coincidono con quelli che abbiamo riprodotto e che si riassumono in questi due fatti. In primo luogo, nelle comunicazioni normali tra prime linee e retrovie, può essere utile servirsi dei colombi Viaggiatori quando si tema che radiomessaggi o conversazioni telefoniche possano essere intercettate. In secondo luogo, durante una azione rapida, si determinano situazioni, nelle quali il collegamento a mezzo dei colombi Viaggiatori è l'unico possibile.

Seconda guerra mondiale. - Durante la guerra mondiale 1940-44, l'impiego dei colombi Viaggiatori è stato, per ragioni inerenti alle circostanze nelle quali si sono svolte le varie campagne meno intenso che non nella guerra 1915-18 e ciò sebbene l'attrezzatura delle colombaie militari fosse notevolmente superiore. giacché esistevano in Italia, nel 1940-41 colombaie fisse con un complesso di circa 15.000 colombi addestrati o in via di addestramento.

Va notato peraltro che un primo impiego di colombi Viaggiatori venne effettuato nelle Alpi occidentali, con risultati soddisfacenti, perchè i colombi superarono le difficoltà derivanti dalla pioggia e dalla neve. Durante il secondo semestre dello stesso anno, i colombi furono utilizzati esclusivamente per l'addestramento nell'impiego da parte dei Comandi e delle truppe dislocate in

zone presumibilmente operative. In tali esercitazioni vennero usati per l'invio di dispacci 4396 colombi con la lieve perdita del 4,09 per cento.

Nel 1941 furono istituite, specialmente nell'Italia centro-meridionale ed in Sicilia, numerose piccole colombaie per realizzare il collegamento fra i vari Comandi che erano stati dislocati nell'isola. Altrettanto fu fatto per la Sardegna, ma il collegamento fra quest'isola ed il continente, non è mai stato realizzato, anche in tempo di pace, perchè i colombi non sembrano orientarsi con sicurezza, secondo quanto assicurano i tecnici, forse per effetti elettromagnetici dovuti alla natura mineraria del sottosuolo.

Del resto, secondo osservazioni del LAKHOVSKY, uno stormo di piccioni viaggiatori a Poterna, vicino a Valenza, in Spagna, lanciato mentre la stazione radiotelegrafica stava trasmettendo, non si orientava e compiva evoluzioni circolari nell'aria. Appena la stazione arrestò la trasmissione, i colombi si orientarono verso la loro dimora.

Non mancano però episodi interessanti. Nel bombardamento di Grosseto, avvenuto nell'aprile del 1943, tutti i mezzi di comunicazione furono distrutti e la notizia dell'accaduto fu recata in un paio d'ore al Comando militare di Firenze dai colombi Viaggiatori che erano stati dislocati nella città bombardata. Nel successivo bombardamento di Civitavecchia, la colombaia militare fu distrutta, ma i colombi che vi erano internati e che si trovarono improvvisamente liberi, con il loro ritorno a quella di Roma, fecero intuire il disastro avvenuto, mentre ogni altro mezzo di comunicazione era stato interrotto.

In Sicilia, lo svolgimento rapido dell'avanzata anglo-americana e la violenza del fuoco, terrestre



Fig. 166 - Colombaia militare mobile ippotrainata

aereo e navale, sconvolsero fino dai primi momenti i vari collegamenti predisposti e ne impedirono, una pronta ed efficace riorganizzazione. L'impiego dei colombi, pure limitato anch'esso per l'incalzare degli avvenimenti, per la scarsità dei mezzi, per la distruzione di molte colombaie e posti di rifornimento, tornò utilissimo perché fu spesso il solo mezzo efficiente di collegamento. La sola colombaia di Messina, che fu colpita da bombardamento aereo il 9 agosto 1943, aveva ricevuto 100 dispacci, tutti provenienti dalle truppe combattenti.

Fig. 166 - Colombaia militare mobile ippotrainata

pedirono una pronta ed efficace riorganizzazione. L'impiego dei colombi, pure limitato anch'esso per l'incalzare degli avvenimenti, per la scarsità dei mezzi, per la distruzione di molte colombaie e posti di rifornimento, tornò utilissimo perché fu spesso il solo mezzo efficiente di collegamento.

Notevole fu il servizio svolto dai piccioni della Colombaia militare di Brindisi, nell'impiego periodico e costante a bordo di navi operanti nell'Adriatico e di quelle appartenenti a Società di navigazione, che eseguivano il servizio tra l'Albania e il Continente. Centinaia di dispacci, alcuni dei quali importanti, giungevano giornalmente al Comando militare di Brindisi, a mezzo di colombi impiegati dalle navi, in sostituzione delle stazioni radio, costrette al silenzio per non farsi individuare dai sottomarini avversari.

Alla fine dell'agosto 1943, esistevano in servizio su tutto il territorio metropolitano 115 Colombaie, delle quali 43 fisse, 13 mobili e 60 di circostanza, oltre ad altre numerose che erano in via di realizzazione, ma non ancora completate al momento dell'armistizio. La maggior parte di queste Colombaie fu distrutta o abbandonata, analogamente a quanto avvenne per gli altri materiali dell'esercito.

In Libia erano state impiantate due Colombaie, subito dopo la nostra occupazione ccl i colombi vi avevano reso ottimi servizi, specialmente durante le operazioni eseguite dopo la guerra 1915-18 per la rioccupazione dei territori abbandonati.

Esse furono successivamente soppresse per ragioni di economia, ma le relazioni dei tecnici accertano che, non ostante il caldo, le marce, la mancanza d'acqua e la presenza di numerosi rapaci, l'allevamento e l'impiego dei piccioni Viaggiatori aveva dato buoni risultati. Durante la guerra 1940-44, le alterne vicende della campagna in Libia, non permisero il consolidarsi di una efficiente organizzazione colombiera in quella regione.

In Albania, nel giugno 1940, esisteva una Colombaia mobile a Tirana ed una baracca colombaia con piccioni addestrati nel territorio albanese. All' inizio dell'offensiva contro la Grecia, furono inviate altre Colombaie mobili e il servizio dei colombi Viaggiatori fu segnalato dai comandi con giudizi favorevoli, come quelli che seguono: « .si dovette contare unicamente sui collegamenti con colombi, giacché sarebbe stato impossibile, per ragioni di trasporto, l'invio di nuove stazioni radio tenuto conto dell'assenza di una completa rete telefonica di comando e tenuto conto della scarsità di materiali radio, le linee di volo predisposte, talvolta di notevole lunghezza, furono spesso giovevoli e, per alcun tempo, l'unico mezzo di collegamento con il Comando della divisione Julia e col Comando. raggruppamento del litorale, privo di comunicazioni ».

All'atto dell'armistizio, nel territorio che va dalla Venezia. Giulia al Montenegro, prestavano complessivamente servizio 5 colombaie fisse, 4 colombaie mobili e 11 colombaie fisse ausiliarie. Anche nel Montenegro i colombi resero segnalati servizi e si dimostrarono preziosi; il loro impiego ne era quasi giornaliero e la regolarità del servizio dette tranquillità al Comando, perchè poteva seguire i movimenti delle truppe e inviare rinforzi dove questi erano richiesti.

Colombi viaggiatori furono affidati anche al Corpo di operazione in Russia, ma qui salvo qualche caso, i risultati non furono pari alle aspettative, lasciando sorgere il dubbio che cause fisiche o elettromagnetiche producessero disorientamenti come già era stato constatato per la Sardegna e per alcuni speciali collegamenti sul continente, ad esempio quello fra Lombardia e Valle d'Aosta.

Con l'occupazione di territorio francese nel 1943, subito dopo l'occupazione della Corsica, i rispettivi Comandi chiesero in dotazione colombaie e colombi per il loro impiego nei servizi di corrispondenza. Il collegamento fra Corsica e continente dette ottimi risultati e non si verificarono i disorientamenti che erano stati osservati in Sardegna.

Nel settembre 1943, le Colombaie militari in servizio metropolitano e nei vari scacchieri europei erano 43 fisse, 29 mobili e 77 ausiliarie, con una popolazione complessiva di circa 32.000 colombi, atti ad essere utilizzati. Il servizio di queste colombaie era affidato a 140 sottufficiali colombieri e a circa un migliaio di uomini di truppa, di cui circa un terzo colombieri civili richiamati alle armi.

Al popolamento delle Colombaie militari fu provveduto in maniera precipua con l'allevamento nelle colombaie fisse ; le colombaie private vi contribuirono negli anni 1942 e 1943 con la cessione gratuita di circa 3000 piccioni novelli e 1500 adulti che servirono per la costituzione di gruppi di riproduttori presso le colombaie militari fisse.

Quasi nullo è stato il contributo delle Colombaie civili ai collegamenti militari e questo in particolare modo per la concentrazione della maggioranza di esse nell'Emilia e nel resto dell'Italia settentrionale, troppo distanti dai fronti di guerra. Le poche colombaie requisite per scopi operativi, si dimostrarono inoltre deficienti di spazio e di arredamento, come pure di colombi.

«È doveroso però segnalare l'apporto, scrive il capitano ARSETTI, che la colombicoltura civile ha dato invece al servizio dei colombi con i colombieri civili richiamati alle armi, che se anche in numero ridotto, ha agevolato la formazione dei quadri dei dirigenti il servizio delle varie colombaie, attendendo con passione e competenza ai compiti loro affidati «È utile rilevare a questo punto che anche il servizio notturno ha dato risultati non disprezzabili. giacché i colombi lanciati con dispacci, in varie ore di notte, sono rientrati in colombaia, su percorsi oscillanti fra km. 15 e 60 nella proporzione media di due terzi.

Si può concludere con il capitano ARSETTI: « Tutti gli altri moderni mezzi di collegamento, anche se impiegati su larga scala, potranno attenuare o ridurre il servizio dei colombi, ma fino a prova contraria, non potranno completamente sostituirsi ad esso, come è stato sempre confermato nel corso delle due guerre mondiali, perchè vi saranno sempre situazioni operative speciali, in cui tale antiquato mezzo di impiego, tornerà nuovamente utile».

« Anche gli altri eserciti belligeranti hanno fatto uso del resto, nel corso di questa guerra, ed in vari settori, dell'impiego dei colombi con ottimo successo.

Gli stessi anglo-americani, durante la campagna svolta in Italia, si sono serviti di numerose Colombaie mobili nonché di mezzi e materiali del nostro Esercito fino alla fine delle operazioni, ciò che dimostra che anche altre nazioni, più ricche di noi in fatto di mezzi di collegamento, hanno considerato tra i mezzi stessi anche i colombi Viaggiatori, che in molte circostanze si sono ancora dimostrati di pratico ed utile impiego ».