

Zeitschrift: Rivista militare della Svizzera italiana
Herausgeber: Lugano : Amministrazione RMSI
Band: 52 (1980)
Heft: 3

Artikel: Navigazione con pontoni militari Mod 39
Autor: Negrini, Ivo
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-246568>

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.](#)

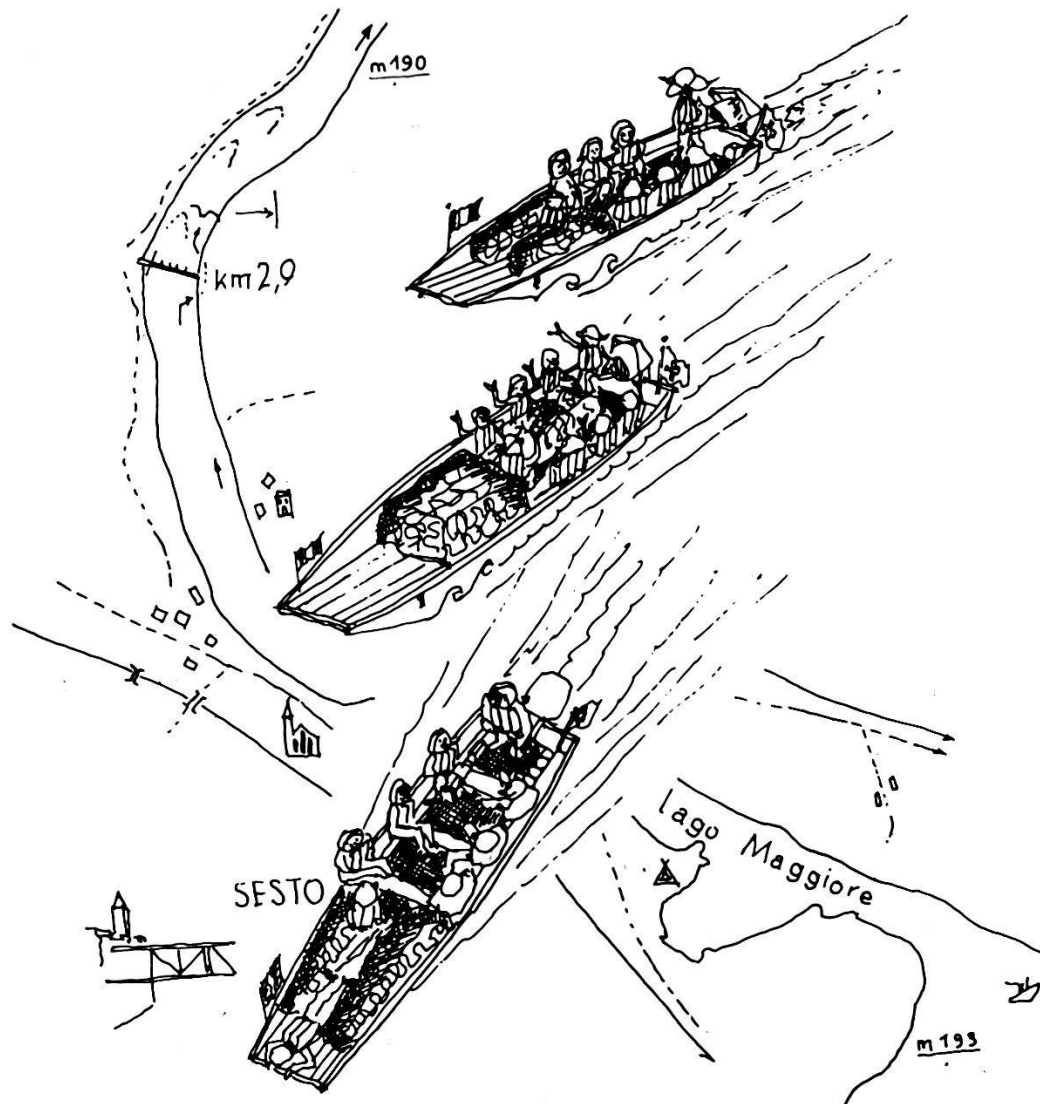
Download PDF: 04.12.2024

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

Navigazione con pontoni militari Mod 39

da Magadino via Lago Maggiore-Fiume Ticino-Fiume Po fino a Venezia (km 600)
dal 15.5. al 19.5.1980

Diario di viaggio del Cap Ivo Negrini



Giovedì 15.5

Tempo: mattina pioggia, pomeriggio coperto.

Ci troviamo a *Magadino* tra le ore 06.15 e 06.30. Dopo la ripartizione del materiale sui 3 pontoni che erano stati messi in acqua il giorno precedente da parte dei Cap Negrini e Balestra + 16 pontonieri della SR del G, ci apprestiamo alla partenza. Come materiale abbiamo: salvagenti, 15 contenitori di benzina, mate-

riale in dotazione per la navigazione, 1 motore di riserva, 1 cassa con pezzi di ricambio, vecchie tende militari. Partiamo alle ore 07.10 con un grande «Hurrah!».

Sono stati suddivisi i seguenti equipaggi:

pontone no. 1:

Ten Col	Fuhrer, Berna
Cap	Negrini Ivo, Lugano
Cap	Roth Raoul, Basilea
Cap	Grisch Andrea, Landquart
I Ten	Herzig Adrian, Cureglia
Dr	Zindel Marc, Mendrisio
bsch	Zürcher Adolf, Zugo
mecc	Hardi Max, Windisch
Cav	Granacci G, Milano (da S.C!)

pontone no. 2:

Ten Col	Zucchetti Carlo, Bironico
Cap	Moroni Peter, Camignolo
Cap	Kiesel Herbert, Winterthur
Cap	Cortella Pio, Taverne
I Ten	Albisetti Teodoro, Winterthur
I Ten	Broggini Alessandro, Losone
I Ten	Schuchter, Zh
Sgt	Koeppel Bruno, Bissone

pontone no. 3:

Cap	Tunesi Luigi, Pregassona
Cap	Balestra Mauro, Lugano
Cap	Pedrazzini Luigi, Lugano
Cap	Pirovino Markus, Winterthur
I Ten	Balmelli Giovanni, Caslano
I Ten	Frey Rodolfo, Cavigliano
I Ten	Mocetti Marco, Lugano
nav	Dalla Croce Andrea, Mendrisio

La nostra tenuta di lavoro e navigazione era: salopette. Puntiamo subito in direzione di Brissago. Alle ore 08.55 varchiamo il confine con una attesa di 2 min in



Un pontone in navigazione.

quanto Zucchetti aveva già regolato in precedenza tutte le pratiche doganali. Piove e fa abbastanza freddo. Avanziamo tutti gli orologi di 1 ora a causa dell'ora legale (da ora gli orari che citeremo saranno legali). Passiamo davanti a paesaggi e paesini pittoreschi, tipici italiani, passiamo in mezzo alle rovine del castello di Cannobbio, poi Arona e alle 11.25 l'Amico Granacci ci chiama dalla riva a *Sesto Calende*, cantiere Sbirry. Ci attendono pure da parte dell'ENEL, 1 camion articolato, 1 bus, 1 camioncino per attrezzi vari. Il tutto messo a disposizione dall'ente per superare le centrali idroelettriche a pelo d'acqua. **km 69** Descriviamo il Cav Granacci: uomo aperto, vero lupo di fiume; per tutto il viaggio portava una tuta da sub, veste di salvataggio color rosso, sandali di plastica. Non ha mai mosso un labbro per il freddo! William ci accompagnerà fino a Venezia.

Già dall'inizio mostra la sua competenza e conoscenza dei fiumi. Con la colonna di veicoli raggiungiamo Vigevano, dopo aver percorso mezzo Piemonte in quanto l'autista meridionale non aveva alcuna idea della geografia locale! Non dobbiamo dimenticare che durante il carico dei pontoni la TSI (televisione Svizzera Italiana) ci ha filmato e intervistato Negrini sull'itinerario.

Dunque, alle ore 15.05 arriviamo a *Vigevano*; ci attendeva un camion gru dell'ENEL per lo scarico dei mezzi in zona del ristorante Boschetto, a valle del ponte Abbiategrasso-Vigevano. Attrezziamo completamente i pontoni in quanto nella darsena della locale Società di canoa il custode stesso si è prestato per la guardia notturna, gratuitamente!!! **km 135**

A una unica condizione: che gli mandiamo una cartolina dalla Svizzera: prego tutti di farlo individualmente:

Signor Eremita

Ristorante Boschetto

Vigevano (Italia)

Prima e dopo la messa in acqua, tutti abbiamo preso uno spuntino e qualche bicchiere di vino per riscaldarci. Con dei taxi abbiamo raggiunto alle ore 18.00 l'albergo, indi ritorno al ristorante Boschetto per la cena. Dopo cena ci siamo coricati a orari diversi (!!).



Venerdì 16.5

Tempo: mattina coperto, pomeriggio pioggia.

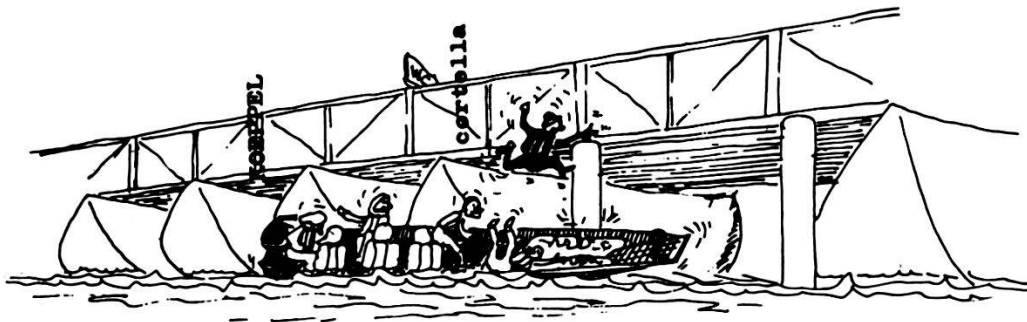
Diana alle ore 05.00; che alzataccia! Abbiamo davanti a noi una giornata lunga e impegnativa.

A quest'ora il tempo è ancora grigio e scuro (da noi sono le 04.00!). Colazione in albergo, con dei taxi ci spostiamo al fiume; tutti puntuali e presenti. Riprendiamo la navigazione sul fiume Ticino partendo alle ore 06.40. Guida per il primo tratto è il nostro custode notturno Eremita. La discesa avviene zigzagando per non rimanere sulle secche leggermente ricoperte dall'acqua. William aguzza la vista; Fuhrer pilota il primo pontone in piedi: la sua faccia è come un «radar». William ci indirizza ora a destra ora a sinistra. Il pontone 2 non segue esattamente il tracciato e va... in secca!

Ci divertiamo a vedere alzarsi remi, puntali e con spinte e rispinte prendere di nuovo la via del mare. I primi km di discesa da Vigevano sono alquanto impegnativi, tortuosi e virili, ma bellissimi; è la forza della natura che ci circonda. Tutti i motori a tratti toccano il fondo ghiaioso.

Arriviamo al punto critico: il ponte di *Barche di Bereguardo (km 154)*. Lo stesso è costruito con enormi barconi in beton di m 12/3, distanziati tra di loro ca m 1,5; a destra vi è un passaggio con una luce di ca 3 m e con molta corrente. William ci ha fatto già la sua paternale prima di arrivare a quel punto, ma ovvia-

km 154

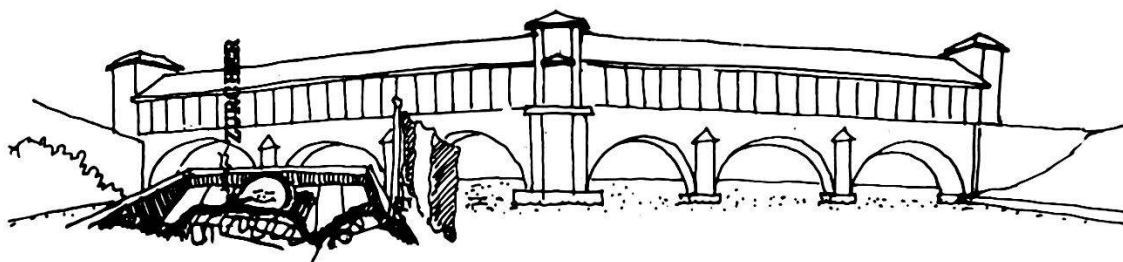


mente la migliore barca (la no. 2 per chi ancora non lo sapesse), con alla guida il regista filmistico Koepfel, a seguito del calo del motore del pontone no. 1 che non teneva il minimo, è semplicemente andata a sbattere sulla destra mettendosi di traverso nel passaggio.

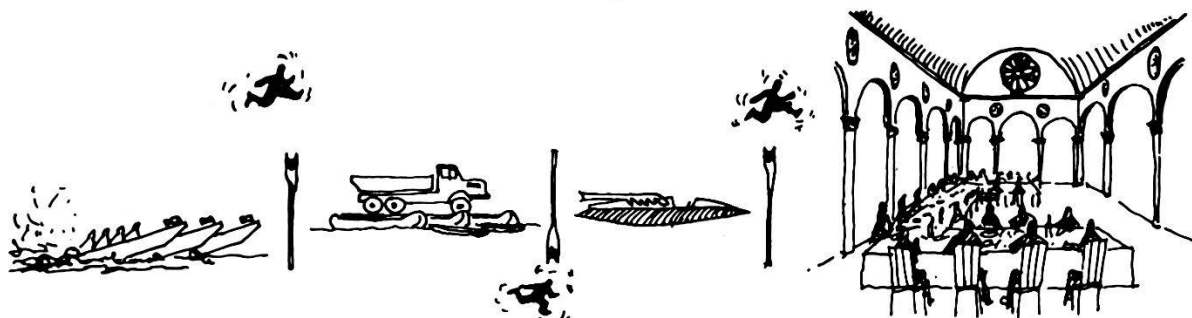
La migliore barca ha mostrato di avere pure degli acrobati, di cui un famoso Capitano che, arrampicandosi a un cavo, è andato a finire in contemplazione in

un barcone WC a 400 m a valle. Abbiamo perso circa 15 minuti. Allegramente continuiamo. Il Col Fuhrer si distende visto il buon umore e lo scampato pericolo.

È stata una buona lezione per tutti. Circa alle 09.00 passiamo davanti a *Pavia*, sotto un bel ponte coperto; la navigazione avviene in una corrente di ca 1,5/2 m sec. La nostra velocità di crociera si aggira sui 22/24 orari; il consumo di benzina sugli 80 l per 100 km.



Poco a valle di Pavia, alle ore 09.20, ci imettiamo nel fiume Po **km 180**. L'ampiezza del letto ora è doppiato; la natura sempre irregolare. Lungo i bordi vediamo sovente dei pescatori che ci fanno un cordiale cenno con la mano. I piloti ai motori si alternano a vicenda. Vediamo che varie persone hanno trovato soluzioni originali per far fronte ai bisogni fisiologici in navigazione, senza fermarsi. Dobbiamo continuare con grande celerità per arrivare a Piacenza alle ore 11.00, ma siamo già certi che avremo dei ritardi. Sono le ore 10.45 ca e il motore della 2 fa le bizze; la no. 1 e 3 si accostano e prendendola in mezzo continuiamo la navigazione, mentre Balestra, Hardy, Pedrazzini e Tunesi la riparano. Perdiamo 20 minuti abbondanti. Il motore della 2 è il meno veloce (verrà ereditato da Piacenza a Venezia dalla no. 1; grazie!). Scrutiamo il fiume Po: nessuna traccia dell'annunciato inquinamento; abbiamo ricevuto per telegramma l'autorizzazione a continuare la navigazione fino a *Piacenza*. **km 251**





Caserma del Reggimento pontieri 2 a Piacenza. Foto ricordo: al centro il Cdt, Col Depase, a sinistra il suo SM.

Arriviamo al Reggimento pontieri 2 alle ore 12.05, con 1 ora di ritardo. Ci ha fatto strada un entrobordo del Rgt che ci è venuto incontro. Sul pontile il Col Giorgio Depase e tutto lo SM del Rgt ci attendeva. Ci siamo trovati subito come a casa nostra. Malauguratamente e sfortunatamente abbiamo poco tempo, troppo poco per una visita così cordiale. Alle 15.00 dobbiamo già trasbordare. Abbiamo visto dalla riva le manovre di un traghetto 45 t; i militi addetti alla manovra erano composti, eretti, comandati alla perfezione. Abbiamo notato (troppo velocemente per colpa nostra) un ponte tipo 69, un ponte fisso, mezzi nautici di competizione. Gli Ufficiali del Rgt ci hanno accompagnato in caser-

ma con un bus dell'Esercito. Abbiamo l'onore di porre la nostra firma sul libro che si trova all'interno del «Sacratio del Rgt».

Dopo un buon aperitivo ci mettiamo a tavola, invitati. Ovviamente non eravamo nella tenuta migliore ma gentilmente il Sig Col Depase ci ha scusati. Ci siamo trovati come dei «pachà». Alle 15.00 con l'aiuto dei mezzi del Rgt abbiamo di nuovo caricato i nostri mezzi su un camion articolato per poi scendere, via strada, fino a nord di Cremona, evitando malauguratamente la navigazione nella conca delle isole Serafini a causa dell'inquinamento del petrolio (noi non abbiamo visto nessuna traccia di petrolio). A Piacenza, durante l'operazione di carico, Balestra ha ricevuto sulla fronte un colpo del mezzo di sollevamento dei natanti; risultato: nell'infermeria militare della caserma, il nostro medico di bordo ha fatto 6 punti di sutura sulla testa del cap Balestra.

Peccato che questa nostra visita è stata tanto breve!!!

Alle ore 17.40 rimettiamo in acqua le barche a *Cremona km 278* e abbastanza rapidamente perché dobbiamo ancora raggiungere *Casalmaggiore!!!* Alle ore 19.45 eccoci arrivati alla locale Club Cannottieri Eridanea. E di nuovo William ha mostrato di avere degli amici! Infatti, ci attendevano il Presidente Avv. Primerano, il Presidente della Pro Loco Avv. Aroldi, i signori Pirovano e Negrini consulenti federali, il tutto davanti a una tavolata imbandita di tramezzini, aperitivi e ogni ben di Dio. Ci hanno messo a disposizione il loro locale doccia. Ci siamo poi riposati all'albergo City, rinfrescati e abbiamo cenato ottimamente in compagnia di Pirovano e Negrini (non io). Sono dei simpatici signori; ci hanno organizzato tutto, compreso il rifornimento di benzina e il trasporto. William ne può essere fiero!

km 344



Sabato 17.5

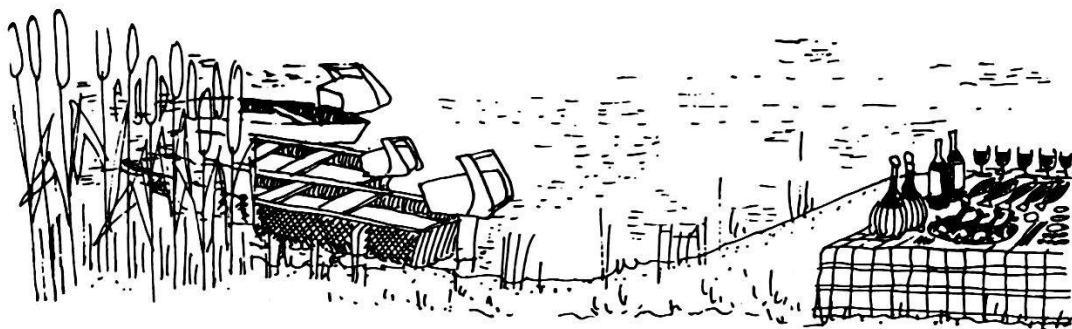
Tempo: coperto tutto il giorno, senza pioggia; alle ore 16.05 abbiamo intravvisto il sole per almeno 3 secondi!

La nostra meta odierna è di partire da Casalmaggiore (km 344) e raggiungere *Pontelagoscuro* dopo un tragitto di km 145. In rapporto alla giornata di ieri, è una vacanza! La natura ai bordi del fiume Po è formata da pioppi, pioppi e pioppi; alti, bassi, piccoli, ma solamente pioppi; gli abitanti li adoperano come legname per la carta.

Il fiume è sovente ricoperto come da una schiumetta; sembrano tante piccole spugne. William ci spiega che è materiale organico. L'acqua scende dolcemente, il paesaggio è indescrivibile e noi siamo soli a contatto della natura. Il Po a tratti si divide in vari rami; seguiamo alla lettera i cartelli indicatori. Teniamo sempre d'occhio il pontone 2, sono i più biricchini!!!

Abbiamo in mano la carta nautica di William; lui la corregge costantemente durante la navigazione. Prendiamo i campanili come punti di riferimento. Ci prefiggiamo la meta della pausa di mezzogiorno presso una trattoria a Revere, con una fermata per un bicchierino nelle vicinanze di *S. Benedetto Po* (km 403).

Sono le ore 11.00: ci facciamo una scorpacciata di salame e per riscaldarci beviamo del «vin brulé». Il fiume perde un po' di velocità; ora la nostra media oraria si abbassa a circa 20 km orari e il consumo di benzina raggiunge ca 90 l/100 km. Fuhrer ci propone di abbassare un po' il gas per limitare il consumo, ma dopo qualche decina di minuti ci raggiunge il pontone no. 3 e impaziente ci fa segno di aumentare l'andatura: «ogni desiderio è un ordine» e Fuhrer va a pieno gas. Passiamo il fiume Mincio e alle ore 13.10 approdiamo alla Canottieri di *Revere km 422* che ci danno l'autorizzazione di attraccare. Quasi tutti si dirigono verso un ristorante per una spaghetтата. Riprendiamo il viaggio alle ore 15.00 precise.



Alle ore 17.20 arriviamo a *Pontelagoscuro km 477* ; mancava solo il Presidente della Repubblica e poi c'erano tutti a riceverci! Ci aspettavano: Prof. Mario Morsiani, Presidente Cannottieri Ferrara, Rag. Felissatti, Vice Presidente Motonautica Italiana, Mauro Borghi, Consigliere Federale Federazione Italiana Canoa Fluviale, Assessore del comune di Ferrara, Cap Carabinieri, Cdt Cp carabinieri Ferrara, Rag Pettini (76 anni e dinamico) che si fa in quattro per aiutarci.

Facciamo il pieno di carburante e raggiungiamo in taxi l'Albergo Nord Ovest a Ferrara. Ritorniamo al Locale del Club Canottieri per una succulenta cena; tutto questo grazie all'organizzazione Granacci!!!

La serata è libera: la gran parte dei partecipanti vanno a letto verso mezzanotte, altri un po' più tardi.

Domenica 18.5

Tempo: sole, sole, sole!!!

Diana alle ore 06.45. Alle ore 08.05 riprendiamo il viaggio verso la nostra meta: VENEZIA!

Il Po scorre placido, tranquillo e raggiunge larghezze infinite, contenuto da rive ripide in terra argillosa; ogni tanto scorgiamo dei pioppi appena caduti in acqua. Per fortuna che ogni mezz'ora udiamo: «*chi è la barca migliore? La 2!!!*». Ci tranquillizziamo: allora va veramente tutto bene, anche se in quella barca manca un «ferroviere».

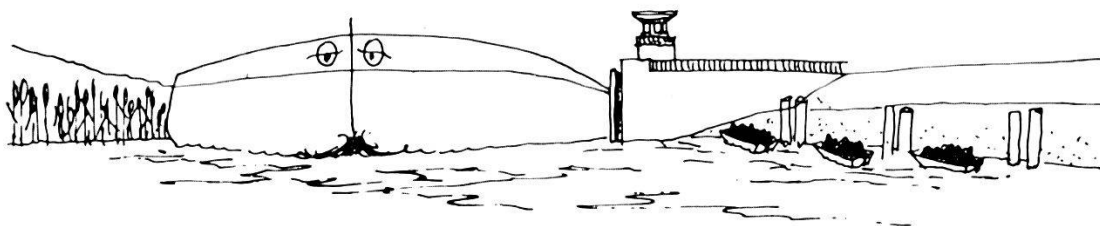
William perde il suo berretto di Generale a una stella, ma viene subito ripescato. Dobbiamo ora fare in fretta perché le chiuse terminano il lavoro alle 11.00 e restano chiuse fino alle 13.00. Dobbiamo raggiungere *Volta Grimana km 536* per entrare nella *conca sul canale del Po di Levante*. Arriviamo alle ore 10.30 e la manovra del superamento dura meno di 15 minuti. Ci accordiamo con l'addetto alla conca per telefonare alla prossima conca per chiedere di attenderci; ci dà tempo fino alle 11.10! A tutto gas arriviamo puntuali alla *conca del canale di Brondolo: è chiusa!* **km 549**

Attendiamo: esce una lunga chiatta spinta e striscia sui muri laterali data la sua larghezza. Entriamo finalmente in conca e il motore no. 1 fa le bizzesse. Attraversiamo il fiume Adige e arriviamo alla terza conca: chiusa fino alle 13.00. Assaltiamo il villaggio direttamente a fianco della conca per poter pranzare; ci arrangiamo come possiamo, comperando in un negozietto ogni ben di Dio. Parte dell'equipaggio si mette a torso nudo; uno, il I Ten Moccetti deve fare i conti con le ortiche!



Uno dei tre pontoni si appresta a entrare nel Canal Grande a Venezia.

Precisamente alle 13.00 entriamo in conca e via verso Chioggia!
Passiamo alle ore 13.30 ca il fiume Brenta e la relativa conca ed eccoci a *Chioggia* **km 560** ! Ridente cittadina marinara, con i suoi canali; ne percorriamo uno alla velocità massima di km 8 orari. La gente ci guarda incuriosita; salutiamo e siamo salutati. Passiamo a fianco di pescherecci e riprendiamo la via per Venezia. Lungo la laguna il Cap Moroni ci domanda di fermarci per...; fatto!
Alle ore 15.30 siamo a *Venezia* e attracciamo alla riva davanti all'Albergo Soraya Jolanda (Riva degli Schiavoni). La gente è veramente incuriosita. Portiamo i sacchi da montagna in albergo e ci apprestiamo a manovrare energicamente per entrare nel *Canal Grande*. Non è una navigazione facile! I vaporetti arrivano e vanno da tutte le parti; addio pace e natura! Navighiamo nel Canal Grande e siamo sicuramente le prime imbarcazioni che entrano dopo la «voga



lunga»! Sentiamo dire in veneziano: «*Ti ga' visto, ciò: a ghe se' anca la marina Svizzera!*»

Ci dirigiamo verso il *Camping Fusina a Mestre* per ormeggiare durante la notte. E così termina la nostra meravigliosa avventura. Un grazie caloroso al Ten Col Fuhrer, a Granacci, al Col Depase e tutti gli amici dei Club Canoe e Canottieri da parte di tutti i partecipanti.

Lunedì ritorno in Svizzera, via terra.

Ed eccoci alla fine. Grazie a tutti i collaboratori che mi hanno aiutato prima, durante e dopo il viaggio!

Cap Ivo Negrini



«Pontone militare mod 39 con motore fuoribordo di 45 CV».