



## **DIDASCALIA**

Cannone 149G Adamello – Traino - [Wikicommons](#)

## **TITOLO**

UN IPPOPOTAMO A 3000 METRI

## **SOTTOTITOLO**

Il trasporto del cannone da 149G

## **APPROFONDIMENTO**

Il cannone arrivò a Temù, un piccolo paesino della Val Camonica, il 9 febbraio 1916. Visto il forte peso usare le teleferiche per il trasporto era praticamente fuori discussione: non sarebbero state in grado di sorreggere tutte le componenti dell'arma e il rischio di romperle e metterle fuori uso era troppo elevato (erano appena state costruite!); si decise quindi di utilizzare il trasporto animale ed umano. Affrontare la prima parte del trasporto, da Temù a Malga Caldea, fu relativamente semplice, visto la presenza della strada carrozzabile e l'aiuto animale; è da questo pezzo in avanti che la nostra storia ha veramente inizio, è da qui che iniziò a scriversi la leggenda. Visto la presenza della neve alta, era impensabile

pensare di trasportare per intero il cannone, si decise quindi di smontarlo e dividerlo in 3 slitte rinforzate con pezzi di metallo: una contenente la canna, un'altra l'affusto e l'ultima le ruote. A dirigere l'operazione di traino troviamo il Capitano d'Artiglieria Alfredo Zugni Tauro ed i Tenenti Francesco Poma e Federico Nicoli Cristiani i quali, a loro volta, avevano a disposizione più di 300 uomini tra artiglieri, genieri, alpini e uomini della territoriale. Per far sì che il trasporto avvenga nelle migliori condizioni possibili e per evitare che venga scoperto dal nemico, dovette essere effettuato nelle ore notturne o nei momenti in cui il tempo incerto e nuvoloso ne impedì la vista al nemico, senza ovviamente dimenticare di avere l'accortezza di eliminare il solco lasciato dalla slitta sulla neve e di nascondere per bene il cannone ad ogni sosta. Dopo innumerevoli sforzi e innumerevoli "oh... forza" i nostri soldati riescono a raggiungere Malga Laghetto, coprendo il dislivello di 400 che divideva le due malghe, in una ventina di giorni. Pensate che per far sì che i soldati spingano al massimo delle forze e per velocizzare il più possibile il traino gli ufficiali decisero di attuare una tattica che si rivelò incredibilmente funzionante: spostarono il barile contenente il bere, in questo caso vino, un bel po' davanti al cannone e solo una volta raggiunto il barile i trasportatori avevano la possibilità di poter bere e dissetarsi... immaginatevi solo che cosa volesse dire questo per i soldati.

Una volta giunti a Malga Laghetto il trasporto avrebbe dovuto essere velocizzato visto la presenza del terreno pianeggiante, così purtroppo non fu: le forti tempeste di neve bloccarono completamente il traino che dal 13 al 31 marzo fu sospeso. Come se non bastasse il cannone fu investito per ben due volte da una valanga costringendo i soldati a cercarlo, dissotterrarlo e conseguentemente riportarlo, senza non pochi sforzi, nella pista di neve.

Finalmente con l'arrivo di aprile il meteo migliora ed è possibile proseguire con il trasporto che viene facilitato visto il terreno pianeggiante, riuscendo così a raggiungere Malga Lavedole, passando per Malga di Mezzo in pochissimo tempo. La vera difficoltà iniziava ora, bisognava superare infatti il tratto che precede il Rifugio Garibaldi il quale, visto la sua grande ripidezza e la discontinuità della neve veniva soprannominato "Il Calvario". Qui ogni sforzo iniziò ad infrangersi, troppa era la fatica e troppa era la ripidezza del tratto, ormai il sogno di compiere l'impresa stava per svanire... il 12 aprile però gli italiani attaccarono vittoriosamente la linea Lobbie – Dosson di Genova – Monte Fumo e quando i nostri soldati trasportatori videro giungere nella loro direzione le prime barelle con i feriti capirono che le loro fatiche erano misere in confronto a quelle dei soldati in prima linea, decisero che avrebbero scritto loro la storia che gli avrebbe resi immortali, così facendo, in pochissimo tempo, per la precisione il 17 aprile 1916, riuscirono a raggiungere il tanto agognato Rifugio Garibaldi, coprendo il dislivello di 500 metri con Malga Lavedole in soli 5 giorni.

Gli sforzi però non erano ancora terminati, non si era ancora raggiunto l'obiettivo finale ovvero il Passo di Venerocolo. Mancavano altri 600 lunghissimi metri di dislivello per poter dire di aver compiuto l'impresa e fortunatamente, visto anche la regolarità della neve e la consapevolezza dell'obiettivo, in soli 10 giorni si riuscì a raggiungere finalmente la piazzola adibita al cannone da 149G a 3236 metri comprendo, come evidenziato prima, i 1500 metri di dislivello in soli 78 giorni. Quello che tutti consideravano impossibile era stato compiuto, mai nessuno era riuscito a trasportare un pezzo di tali dimensioni a tali altitudini tant'è che tutt'ora è ancora il pezzo d'artiglieria più alto (in termini di altitudine rispetto al livello sul mare) di sempre. L'ippopotamo rimase operativo in quella zona per più di un anno fino a quando non si decise di spostarlo per dare supporto alla successiva azione che avrebbe portato alla conquista del Corno di Cavento. Nella notte del 6 giugno 1917 il cannone fu spostato dal Passo Venerocolo a Cresta Croce a 3276 metri e lì rimarrà per il resto dei suoi gironi, riuscendo a servire in maniera egregia per tutto il resto della guerra il Regio Esercito. Il cannone non fu mai portato giù, è tutt'ora visibile e visitabile per

quegli escursionisti che decidono di avventurarsi fin la su, e solo una volta arrivati ci si rende veramente conto di quello che fu lo sforzo e la fatica che i nostri soldati patirono per trainarlo in quel luogo

### **AUTORE**

Stefano Rossi – Studente di Storia - [Università Ca' Foscari](#)

### **BIBLIOGRAFIA**

Viazzi Luciano, [“I diavoli dell’Adamello”](#), Ugo Mursia Editore, prima edizione 1981, edizione utilizzata: IV edizione 2019, Milano

Martinelli Vittorio, “Guerra alpina sull’Adamello vol.1 1915-1917”, Edizione Povinelli, 1996, Bolzano