

CAPITOLO SESTO

VERSO ANZIO

Era il 12 maggio del 1944 e compivo venti anni.

La nostra colonna di cinquanta autocarri a tre assi attraversava le vie di Napoli diretta a Nisida, dove grossi mezzi da sbarco del tipo LST erano alla fonda in attesa dei nostri trucks. Le operazioni di imbarco iniziarono subito. Era la prima volta che vedevamo da vicino questi mezzi eccezionali che per la loro chiglia piatta, a scarso pescaggio erano particolarmente adatti per operazioni di sbarco su coste anche a basso fondale. La costruzione di questi mezzi era stata particolarmente caldeggiata da Churchill che di essi avrebbe voluto fare l'arma decisiva per la guerra nel Mediterraneo, con sbarchi sulle coste adriatiche, balcaniche, tirreniche. Pensava di lanciare a sorpresa i suoi "gatti selvatici" a scompaginare piani e difese tedesche e soprattutto, alla fine del '44 a contendere ai Russi che avanzavano da oriente, i territori dell'Europa centrale.

Per lo sbarco di Anzio Churchill riuscì a strappare al piano di sbarco in Normandia ben 88 LST (Landing Ship Tanks) che furono impiegati per sbarcare due divisioni di primo urto e successivamente il VI corpo sulla testa di ponte con 125.000 uomini e 23.000 automezzi di ogni genere.

L'impresa, che aveva come obiettivo la conquista dei colli Albani, il taglio della linea di rifornimento tedesco al fronte di Cassino, una eventuale puntata su Roma ed il conseguente sfondamento della linea Gustav, come noto fallì. Ecco cosa disse Churchill di questa impresa, alla Camera dei Comuni di Londra, il 22 febbraio 1944:

"Non era certamente impresa da poco lanciare sul mare questo grosso corpo di spedizione. 40.000 o 50.000 uomini nella sola prima ondata — con tutte le incertezze della stagione invernale e con tutte le incognite circa la potenza delle fortificazioni nemiche. In sè stessa l'operazione rappresentò un modello d'operazione combinata. Lo sbarco fu praticamente incontrastato. Gli avvenimenti successivi non presero però la piega sperata o prevista. In definitiva riuscimmo a sbarcare un grosso esercito, fornito di ingenti quantità di artiglierie, di carri armati e di molte migliaia di automezzi, Le nostre truppe avanzando nell'interno, vennero presto a contatto col nemico. La reazione tedesca allo sbarco è stata notevolissima. Hitler è evidentemente deciso a difendere Roma con la stessa tecnica mostrata a Stalingrado, in Tunisia e, più recentemente, nell'ansa del Dnieper. Non meno di 7 divisioni tedesche furono rapidamente trasferite dalla Francia, dall'Italia settentrionale e dalla Jugoslavia, ed è stato anche compiuto un energico tentativo per annientare la testa di sbarco e cacciarci in mare. Aspri e lunghi combattimenti hanno avuto luogo".

Due grandi porte metalliche si aprirono a ricevere i nostri camion. Per ognuno dei cinque LST, dieci camion furono alloggiati sotto il ponte a marcia indietro per essere pronti allo sbarco in condizioni di emergenza. terminate le operazioni di imbarco, a sera, mentre il sole scompariva dietro la linea dell'orizzonte, gli LST mollarono le cime ed uscirono in rada. Solo allora fummo informati che la nostra destinazione sarebbe stata Anzio.

La testa di ponte di Anzio, autentica spina sul fianco della difesa tedesche, all'epoca del nostro arrivo aveva una ampiezza massima ad arco per un raggio di 10 miglia, con centro nella cittadina.

A sud arrivava fino al canale Mussolini e costeggiava le paludi pontine. Ad est si espandeva fino a Isola Bella, più in là delle Ferriere, a nord si attestava nella zona lungamente contesa di Carroceto e della Fabbrica. A nord-ovest infine arrivava al torrente La Moletta. Proprio un fazzoletto di terra!

Dal 22 gennaio 1944, giorno dello sbarco, aveva resistito per quattro mesi ad attacchi e contrattacchi tedeschi veramente sanguinosi. I Tedeschi avevano schierato contro la testa di ponte il loro 6° Corpo d'Armata con cinque divisioni e mezzo più due divisioni di riserva (la 260ma corazzata e la 29ma granatieri corazzata) dislocate poco a sud di Roma.

All'epoca del nostro arrivo il VI Corpo Anglo-americano stava predisponendo i piani per la realizzazione dell'operazione Bufalo che prevedeva una sortita in forze dalla testa di ponte, il taglio delle statali n°6 e n°7, l'interruzione delle linee di rifornimento tedesche per il fronte di Cassino e l'imbottigliamento di tutta la X armata tedesca.

Questo piano non fu realizzato per i contrasti che si svilupparono tra il gen. Clark ed il gen. Alexander. Esso fu svolto a metà perché Clark puntò, anziché alla distruzione delle forze tedesche, ad un obiettivo di prestigio qual era quello dell'occupazione di Roma. Giunti ad Artena gli Anglo-americani deviarono sui colli Albani. Di fronte ad Artena e Valmontone, i Tedeschi tennero sgombro il passaggio sulla strada n°6 per le loro truppe in ritirata dopo lo sfondamento del fronte di Cassino. Il giorno prima del nostro arrivo ad Anzio i 1.500 cannoni del fronte di Cassino avevano dato il via alla più violenta tempesta di fuoco che la campagna in Italia avesse mai conosciuto e tutto il fronte meridionale si mise in movimento. Fra una decina di giorni si sarebbe mosso anche il fronte di Anzio.

Quando le paratie stagne del mezzo da sbarco si chiusero, ero in coperta senza uno straccio di pastrano da mettermi addosso e passai la notte all'addiaccio, sul ponte fradicio di guazza. Nella notte si intravedevano le altre navi del convoglio ed escluso un allarme che portò alcuni marinai americani a brandeggiare le mitraglie all'altezza del Circeo, il resto della navigazione passò del tutto tranquillo. Quella notte mi ritrovai disperatamente solo con i miei pensieri più neri, angosciato per uno struggente bisogno di affetto.

LO SBARCO

All'alba eravamo in vista di Anzio. Una striscia di terra piatta, bianca, lontana. Riuscivamo a distinguere appena i palloni di sbarramento, una trentina, che sovrastavano le navi in porto. Per nascondere un certo senso di smarrimento s'era diffusa tra noi una strana euforia. Euforia che contrastava in modo stridente con l'aria depressa degli uomini di un reparto inglese da combattimento. Il primo dei mezzi da sbarco era a non più di un miglio dal porto, che cominciarono ad arrivare di prua alle nostre navi le prime cannonate. Sparavano su noi i cannoni a lunga gittata rintanati nelle gallerie di Albano. Alti zampilli d'acqua costellavano lo specchio d'acqua della rada davanti al porto. Arrivavano senza che ne avvertissimo il rumore. Solo in lontananza un sordo brontolio come di tuono. Un caporale inglese anziano piangeva silenziosamente. Mi avvicinai a lui cercando di tirargli su il morale ma inutilmente. Era di un pessimismo irrecuperabile e aveva tra le mani una busta in plastica con la foto della sua famiglia.

I nostri intanto facevano dello spirito un po' sostenuto sul tiro dei tedeschi: - Più a destra! — Più lungo ! E così via.

In porto c'erano altre navi ma il tiro tedesco era diretto al nostro convoglio in arrivo. Gravava su Anzio come una lunga nuvola di fumo che andava dissolvendosi con l'avanzare del giorno. Ecco cosa scriveva un giornalista inglese di quei giorni:

“Durante tutta la storia della testa di sbarco, il porto di Anzio non fu mai fuori dalla linea del fronte. Fu costantemente sotto il fuoco dei cannoni di lunga gittata fino all'ultimo giorno, quando la “Annie di Anzio” come per una salva di addio, uscì dalla sua galleria nel terrapieno ferroviario insieme ai cannoni dello stesso tipo appostati sui colli Albani, e sparò tutte le granate che poté, in un finale scoppio di furia. Un osservatore inglese alla «Casa della marina» ebbe la costanza di contare ogni granata caduta nella zona del porto e il 29 maggio raggiunse il totale di seicentonove. Per giorni e giorni la zona del porto fu un attivo reparto di colore, tentavano di ostacolare l'osservazione nemica e di proteggere la navigazione dalle incursioni, aeree. Nelle notti di luna, grandi nuvole di fumo bianco salivano lentamente nel cielo tranquillo dagli apparecchi fumogeni che, in mezzo alle palme e alle case diroccate della passeggiata a mare, sibilavano come gasogeni”.

I nostri mezzi da sbarco si avvicinavano al porto uno alla volta mentre gli altri rimanevano in rada. Attraccò il primo LST e poi si avvicendarono gli altri. Infine giunse il nostro turno. Nel frattempo avevamo consumato la seconda delle trentasei scatole (dodici razioni complete) che ci erano state assegnate alla partenza (non si poteva non fare il confronto con quello che l'esercito italiano ci aveva dato alcuni mesi prima per la traversata da Cagliari a Napoli sul “Pompeo Magno”: mezza scatoletta di carne e due gallette a testa!).

Fu certamente questo ricordo che ci portò a compiere l'ultimo atto di pirateria inutile, al limite del ridicolo. Ecco cosa avvenne.

In fondo alla stiva del mezzo da sbarco avevamo notato una catasta di scatole di cartone contenenti viveri di ogni specie, caffè, sigarette ecc.

Con molta circospezione riuscimmo a sgraffignare una decina di cartoni. Speravamo di scendere in fretta prima che si accorgessero della mancanza. Invece, appena mettemmo in moto i nostri autocarri pronti per lo sbarco, venne da noi un sergente italoamericano ad invitarci a togliere di mezzo tutte le scatole di viveri rimaste a bordo, in primo luogo perché le scatole erano la nostra riserva viveri sulla testa di ponte e in secondo luogo perché non voleva impicci sul mezzo da sbarco! Il ricordo della fame passata ci portava a fare questo ed altro.

I nostri mezzi rombavano dentro lo scafo dell'LST quando si aprirono i portali e ci si presentò una banchina devastata dai bombardamenti. Rovine ovunque. L'ordine era di uscire con un mezzo ogni tre minuti e partire a tavoletta verso la zona indicata dal segnale "1020". Il ten. Witt Weber ci attendeva all'uscita dal mezzo, ci elargiva alcune raccomandazioni e dava il via. In porto decine di mezzi anfibi facevano la spola tra le navi ai largo e le banchine sgretolate. Truppe rade e frettolose per le strade. Iniziammo così la traversata della cittadina di Anzio semidistrutta. Ecco come il giornalista Wynford Vaughan Thomas descrive la distruzione al momento dello sbarco, la notte del 22 gennaio 1944 :

"Pareva impossibile che l'intera cittadina non sapesse ancora che un' intera flotta di incrociatori, cacciatorpediniere, trasporti, mezzi da sbarco di ogni forma e dimensione fosse ferma in silenzio, a tre soli chilometri a largo. Ore una e cinquantatré minuti. Lo strano silenzio della notte fu squarciato con repentina brutalità, tutto il cielo verso il porto sembrò incendiarsi in una grande fiammata e una violenta esplosione scosse tutte le navi all'ancora, come se fosse saltata in aria una nave carica di munizioni. Per un attimo, potemmo scorgere la lunga linea dei mezzi da sbarco d'assalto, l'uno accanto all'altro come cavalli da corsa alla linea di partenza. Più a largo, tutta la grande flotta si stagliò nera contro il bagliore. Era entrata in azione la nave lanciarazzi, e settecentonovantadue razzi da 127 mm erano piombati tutti nella spiaggia esplodendo entro novanta secondi. Sotto il loro urto, la terra deve aver tremato come per un terremoto. Né campi di mine né Tedeschi che si fossero trovati nelle vicinanze sarebbero scampati".

Seguiamo i cartelli fin fuori dall'abitato. Ma ben presto i cartelli, anziché sui pali, li trovammo appesi al collo di carabinieri in grigio-verde che fungevano da palo-sentinella ai vari incroci stradali. Anche se il fatto ci sorprese, e non poco, in effetti era dettato dalla necessità di bloccare le infiltrazioni di spie tedesche fasciste che creavano scompiglio sulla testa di ponte, sostituendo, spostando e togliendo le varie indicazioni stradali.

Ce ne rendiamo conto purtroppo a nostre spese. Nei giorni successivi infatti uno dei nostri, Meda, smarrì la strada con il suo camion e finì in mezzo alle linee tedesche. Ne perdemmo le tracce. Ai lati della strada in terra battuta, fra le buche prodotte da esplosioni, incontravamo tende-spedale, accantonamenti di truppa, carri armati alloggiati in buche coperte da reti.

IL MITRAGLIAMENTO

Ritrovammo le macchine che ci avevano preceduto su un pianoro a sette-otto chilometri dal porto. In questo pianoro fu stabilito il nostro campo, protetto da un lato da uno dei numerosi "uadi" che solcavano la campagna di Anzio e chiuso dall'altro lato da un piccolo bosco di querce. Attorno a noi, il terreno era cosparso di decine di trincee e buche prodotte dalle esplosioni di bombe di aereo e d'artiglieria. Fu scaricata tutta l'attrezzatura tecnica, i bagagli, le tende, i fusti di benzina, le scorte di gomme. Iniziammo poi a montare le nostre tende. Venti camion furono mandati subito alla banchina del porto per lo scarico di emergenza di una nave da carico Liberty all'ancora. La località era dominata "Tre cancelli".

Non si vedeva in giro un solo civile. Non c'erano nei dintorni né case né casolari. Assistevamo ad un continuo movimento di soldati, camion, carri armati, portantine con feriti ecc. Ci vollero molte ore per impiantare il campo. La terra era imbevuta d'acqua per i temporali dei giorni scorsi e questo rendeva difficile muoversi e lavorare. La notte, serena e fresca, ci colse alla fine del lavoro con una stanchezza spaventosa.

Non facevamo più caso al gracchiare delle mitraglie, né ai colpi sporadici di cannone né a qualche boato lontano. Le nostre macchine erano raccolte a cento metri da noi. Furono piazzate le sentinelle e ci accingemmo a sprofondare in un meritato sonno, dopo una giornata piena di emozioni. Era l'una di notte quando fui svegliato da un fuoco infernale. Colpi secchi ed acuti di mitraglia vicinissimi mi perforavano l'occhio. Un nostro trombettiere suonava stonato e concitatamente. Qualcuno gridava: - Fuori! Fuori! Allarme! Non capivo cosa stesse succedendo. La prima impressione fu che i Tedeschi ci stessero attaccando. Sentii poi il rombo di un aereo veloce sopra la mia testa. Eravamo sotto attacco aereo. Feci un balzo fuori dal campo verso l'"uadi", trovai una buca e mi ci buttai a capofitto. L'aereo intanto aveva sgranato un altro rosario di colpi martellanti. Dal secco rumore metallico capii che stavano colpendo i nostri camion. Ora in buca mi sentivo più sicuro. Ci fu un altro passaggio d'aereo ed altre raffiche sempre sui camion. Intanto dalla zona del porto colpi di cannone antiaereo cominciarono a martellare il cielo sopra di noi. Poi tutto tacque.

Un quarto d'ora dopo ci si ritrovò tutti al buio nello spiazzo fra le tende a fare il bilancio dell'attacco. Nessun ferito.

Molte macchine bucherellate. Alcuni parabrezza in frantumi. Due motori danneggiati. Fu disposto l'aumento delle sentinelle. Elmetto e moschetto

anche la notte a portata di mano. Si ritornò a dormire. La sveglia alle sei ci trovò ancora stanchi ed assonnati.

LE TRINCEE

Le prima adunata fu fatta per fissare quali sarebbero stati i nostri compiti. Dalle grosse maone (i DUKW) che attraccavano al pontile di legno provvisorio nel porto e che facevano la spola con le Liberty al largo, avremmo ricevuto i sacchi di farina, di viveri in genere, di materiale vario di ogni genere che, caricato sui nostri mezzi, avremmo trasportato poi su un pianoro asciutto adibito a deposito. Le operazioni di carico e scarico erano curate da reparti di scaricatori che già svolgevano questi compiti fin dall'inizio della testa di ponte. I depositi che andavano formando sarebbero serviti sia per la prossima sortita dalla testa di ponte di cui tanto si parlava, sia per i soccorsi di prime necessità per la popolazione all'atto della liberazione di Roma. Per quanto riguardava poi l'attacco notturno fu fissato in un dollaro la multa per chi veniva trovato senza elmetto. Fu deciso inoltre di mimetizzare subito tutti i camion con reti mimetiche, fin che fosse possibile, o con frasche. Si intuì che i nostri cinquanta autocarri con i vetri scoperti avevano fornito, evidentemente con la luce lunare, un ottimo bersaglio all'attacco di qualche caccia notturno tedesco. C'era da meravigliarsi, anzi, che non ci avessero tirato anche con i cannoni. Il Comando Americano, comunque, ci piazzò a lato del campo due cannoni antiaerei ed un paio di mitragliere di protezione. Muovendoci attorno al campo fummo impressionati dalla enorme ragnatela di trincee, piccole e grandi, che segnava il limite precedente di quel lato del fronte. C'erano trincee scavate a due o tre metri sotto terra, protette sia ai fianchi che in testa da sacchi di sabbia. Foderate da coperte americane, corredate da telefoni da campo, inondate da riviste americane, piene di viveri, sigarette e liquori a cataste. C'erano le trincee profonde appena un metro con spallette di sacchi di sabbia. C'erano buche che fungevano da riparo durante gli attacchi. Ai lati di ogni trincea erano ammucciate pile di quaranta o cinquanta bombe a mano del tipo "ananas" a levetta.

Così dovunque erano sparse migliaia di bombe a mano. Tutte le trincee erano collegate da decine di fili telefonici che disegnavano un groviglio infinito di reticolati per tutta la campagna. Fili che si allontanavano verso altre trincee o che si aggrovigliavano in mazzi di venti o trenta. Verso le prime linee trovammo anche trincee tedesche fonde sì e no mezzo metro, con la terra riportata a protezione in avanti. Trincee con scarsi avanzi di scatolette di carne tedesca, una scarpa rotta, un caricatore di proiettili. Trovammo alcune trincee con resti di teli mimetici italiani, un elmetto italiano e due pugnali della milizia. Soli, in mezzo a queste tracce di battaglia, di una battaglia che era stata cruenta ed allucinante in alcuni momenti, si era presi da un senso di paura e di sconcerto. Ci si accorgeva di qualcosa fuori posto nella scena. Qualcosa mancava ed erano proprio i morti che mancavano. Quei morti che

fino a qualche giorno prima vi giacevano là a decine. Dei cadaveri era rimasto nell'aria solo un pesante odore dolciastro.

Facevano scenario al paesaggio alberi bruciacchiati, rovine di case distrutte e fumo. Qualche sporadica scritta sui resti dei muri: "Borgo Piave", "Le Ferriere", erano l'unica traccia di una vita, forse felice, che era esistita prima della totale distruzione.

IN ATTESA DELLA SORTITA

Arrivavano sempre cannonate in porto durante le operazioni di carico delle maone perciò c'era sempre qualche nave in rada. Le nostre macchine andavano o venivano su quel pontile di legno trasportando e spostando non meno di 500 o 700 tonnellate di materiale al giorno. I depositi all'aperto si andavano rimpinguando ed ormai non si attendeva che l'ora-X per uscire dalla testa di ponte. Era arrivata ad Anzio anche la 360ma div. americana e sapevamo che era iniziato il massiccio attacco a Cassino.

Ad un miglio da noi grosse ruspe stavano livellando il terreno.

Si parlava di un campo d'aviazione provvisorio che sarebbe servito alla caccia per l'appoggio alle truppe che avrebbero attaccato verso i Colli Albani. I carri armati cominciarono ad uscire, dalle buche. Alcuni reparti venivano trasferiti da una posizione all'altra. Forti contingenti furono inviati nel settore del canale Mussolini.

Al porto l'arrivo delle navi era in aumento e di conseguenza aumentava anche il cannoneggiamento tedesco. Si sapeva di campi minati, di carri esplosivi radiocomandati, di trappole infernali intorno a noi.

La sera i fumogeni proteggevano con dense nuvole la zona portuale ed un odore acre ed irritante arrivava sino a noi.

Nelle pause del lavoro ogni tanto stavamo a contemplare i colli Albani a metà strada fra noi e la Capitale. Di Roma non la finivamo mai di parlare, ricordando amici, parenti, il tempo passato...

Avevamo trovato un pianoforte e la sera, ai bordi del bosco, riuscivamo anche ad immalinconirci sulle note di uno straccio di melodia suonata da De Angelis, l'unico che strimpellasse alla meglio un pianoforte. E là, circondati da un nemico invisibile, la sera, ai bordi di un bosco di querce, affascinati dalle note di un pianoforte, ci si raccoglieva in noi stessi, con i nostri pensieri, i nostri sogni, i nostri drammi.

UN PLOTONE D'ESECUZIONE

In previsione dell'attacco contro i Colli Albani, il Comando Americano aveva pensato di inviarci dei complementi di rinforzo attingendo e reclutando autisti attraverso l'Autocentro di Napoli. L'iniziativa del Comando fu disastrosa. Con i soliti mezzi da sbarco arrivarono una decina di "complementi", turbolenti ed insofferenti a qualsiasi forma di disciplina. Ma più che alla disciplina, che da

noi quasi non esisteva, essi erano inadatti a qualsiasi forma di autodisciplina. Anche noi eravamo insofferenti all'ordine ma, riconoscendo ed accettando come una necessità, una giusta necessità, il servizio che svolgevamo, eravamo convinti dell'utilità dei nostri trasporti che erano destinati ad alleviare le sofferenze delle popolazioni duramente colpite dalla guerra.

Questa diversificazione ci poneva indubbiamente su un diverso piano morale. Arrivarono, questi complementi napoletani, con la prospettiva di un rapido arricchimento.

Messi a bordo del primo truck disponibile, già predisponavano piani per piazzare il carico da qualche parte, non appena se ne fosse presentata l'occasione. Non facevano mistero che il colpo grosso, la vendita di tutto il carico, camion compreso, l'avrebbero fatto non appena si sarebbe verificato il ricongiungimento con le armate del fronte meridionale.

Si comportarono come autentici "guappi" napoletani e si trovarono subito emarginati ed ovviamente presi di mira dal Comando.

Il Cominotti dopo alcuni giorni mise in atto un piano che aveva tutta l'aria di essere stato accuratamente predisposto ed elaborato. Per i nuovi venuti dispose appelli, riviste, ispezioni, controllo del servizio e degli orari. Era una forma di provocazione che non poteva non dare delle reazioni.

L'occasione che il comandante aspettava alla fine giunse.

Quel mattino, a truppa adunata, aveva dato l'attenti, poi il riposo, nuovamente l'attenti ed il riposo. Due dei complementi napoletani la buttarono in burletta. Si atteggiarono a lavativi. Il comandante li fece isolare dal gruppo. Partirono nuovi ordini solo per loro due. Nuova manfrina, nuovo rifiuto quasi a far perdurare uno scherzo.

Il comandante parve aspettarselo. Ordinò a due graduati di fiancheggiare i due ammutinati, armi al braccio. Chiamò un sergente maggiore e gli ordinò con calma di preparare un plotone di esecuzione. La faccenda stava prendendo una piega drammatica e l'atmosfera era gravida di tensione.

Il sergente maggiore faceva appello a tutte le sue conoscenze sul codice militare di guerra per preparare la squadra di dodici uomini. Li dispose su due file, ordinò di caricare le armi poi presentò il drappello al comandante.

Mentre si preparava questo cerimoniale i due ammutinati erano visibilmente agitati, avevano trovato il vuoto attorno a loro. Di fronte si trovavano un plotone con i moschetti carichi.

I loro compagni, che cercavano con la coda dell'occhio, erano distanti, anche loro atterriti. Il comandante accennò ad una breve dichiarazione. Sembrava leggesse un proclama o un appunto predisposto. A chiare lettere avrebbe detto quello che stava per fare:

“ Per i poteri che il Codice Militare di Guerra mi conferisce, nella mia veste di comandante di questo reparto, qui di fronte al nemico, in prima linea, io... ed a voce più bassa che tradiva una sorda rabbia in corpo — quant'è vero Cristo — tempo cinque secondi, se non scattate come tante molle e con tutta l'energia possibile, vi faccio fucilare per rifiuto e ammutinamento di fronte al

nemico! —

Non volava una mosca. Eravamo tutti irrigiditi nel timore che un gesto o una parola potessero aggravare la situazione. In quel silenzio scandì: — Uno ! — Due !...Non arrivò al tre. I due complementi napoletani scattarono sull'attenti visibilmente sconvolti. Il capitano sospese il conto, si portò di fronte a loro e mani ai fianchi con rabbia ordinò: —Riposo!- Attenti!— Riposo !— Attenti !— e così via per una decina di volte. Poi si fermò, li lasciò rigidi sull'attenti e rivolto al sergente: — Metteteli al palo ! — ordinò.

Stettero al palo per molte ore sotto un sole rovente. Furono poi portati sotto scorta in una tenda piccola che era stata montata in fretta con l'intento di adibirla a prigione. Fu piazzata la sentinella. Tutti i complementi furono tolti dal servizio. Tre giorni dopo abbandonarono tutti il campo e furono subito denunciati per diserzione.

All'alba del 23 maggio 1944 le truppe della testa di ponte di Anzio balzavano all'attacco.