

Un uomo una storia

ENRICO MARACCI

Rimini 1887 - Faenza 1944

Ricerca storica a cura di Daniele Celli

Ringraziamenti

Voglio ringraziare le persone che mi hanno permesso reperire notizie e rendendo possibile la ricostruzione di quanto avvenne nel tragico giorno del 10 Marzo 1944:

innanzi tutto Edda e Mario Pio Renato, figli di Enrico Maracci;

Antonio Angelini di Rimini per avermi segnalato il libro di Vito Antonio Milano stimolando la mia curiosità e inducendomi ad avviare questo studio;

Massimo Valli di Faenza per avermi fornito importanti documenti; Angelo Emiliani di Faenza per i consigli che mi ha dato; Maurizio ... e Massimo ... di Rimini che non vorrebbero qui figurare ma che ho il dovere di citare per quanto mi hanno aiutato nel corso delle ricerche; e inoltre Giovanni Vannini del Dopolavoro Ferroviario di Rimini, Alfredo Pecci ferroviere di Croce di Montecolombo, Gino Montanari "Sulfanel" di Rimini, Sergio e Giancarlo Ragni "Ragn" anch'essi riminesi.

Li ringrazio tutti per il tempo che mi hanno dedicato.

Introduzione

La storia che segue è un breve resoconto di quanto è accaduto ad uno dei numerosi riminesi che ha perso la vita durante la Seconda Guerra mondiale. Il protagonista è un ferroviere che abitava in Piazza Malatesta. Questo è quanto è emerso durante le ricerche.

Durante la lettura del libro *“I ragazzi che fummo: prima, durante, dopo la bufera”* di Vito Antonio Milano, che mi ha segnalato Antonio Angelini classe 1921, amico dello scrittore, alla pagina 42 ho trovato una notizia che ha stimolato la mia curiosità:

“... La Repubblica Sociale aveva intanto bandito l’arruolamento dei giovani d’obbligo alla leva delle classi 1925 e inizio di quelli della classe 1926 a cui io appartenevo. Molti giovani, per ovviare a tale increscioso obbligo, ... pensarono di farsi assumere nella Milizia Ferroviaria. ... feci anche io così, ... Era l’inizio del 1944, il periodo più tenebroso per l’Italia e per Rimini in particolare, martellata dai continui bombardamenti ... Per l’assunzione, dovendomi recare all’Ispettorato Sanitario di Bologna, per la regolamentare visita medica, partendo di notte dalla stazione di Santarcangelo, giacché quella di Rimini era fuori servizio, incappai in un mitragliamento di aerei in picchiata che mi videro costretto a rifugiarmi in un fossato fuori dalla stazione. Per allontanarmi da quella pericolosa situazione, riuscii a salire su di un treno merci che mi traghettò fino a Bologna, dove poi appresi che quel treno era proprio quello preso di mira dai mitragliamenti e, per di più, carico di materiale bellico. Nella stazione di Faenza, nella stessa notte, fu mitragliato un altro treno merci dove trovò la morte il macchinista Enrico Maracci, mio vicino di casa e che ben conoscevo”.

Mi è venuto il desiderio di saperne di più su quella persona e su come erano andate le cose quel giorno, magari parlando con qualcuno dei suoi.

La storia di Enrico Maracci è una delle tante che si sono consumate nella nostra città. Quell’uomo ha perso la vita svolgendo il suo lavoro di macchinista nelle ferrovie, un incarico pericoloso durante il periodo bellico.

Come prima cosa, mi sono recato negli uffici del cimitero per verificare se là si trova la tomba di Enrico Maracci: ne ho avuto subito conferma.

Una persona con quel nome, classe 1887, era deceduto il 10 marzo 1944. Doveva essere sicuramente Lui, difficile un caso di omonimia perché si tratta di un cognome poco diffuso nella nostra città.

Il passo successivo è stato verificare se lo stesso nome compariva nell’Elenco dei Caduti civili riminesi. Questo elenco è stato redatto dal Comitato composto dalle Associazioni Combattentistiche e d’Arma locali. Sono a disposizione del pubblico almeno tre copie di quel volume: una nella Cappella dedicata ai Caduti in guerra nel Duomo, un’altra nella Cappella dedicata ai Caduti in guerra nel nostro cimitero (eseguita su supporto metallico da Bruno Militi – **vedi allegato 1**) e la terza in biblioteca.

Consultando la lunga lista - comprende ben 738 nominativi di nostri concittadini deceduti durante il periodo bellico - ho constatato che il cognome di Maracci vi compare al progressivo n° 438.

Sperando che uno dei familiari abiti ancora a Rimini, ho consultato l’elenco telefonico. Vi compaiono tre nominativi soltanto con cognome Maracci.

Telefonare ad una persona per chiedere notizie su un familiare deceduto durante la guerra non è semplice: il timore che possa non condividere quanto sto facendo, anche per una legittima ragione di riservatezza, può essere più che fondato.

Mi animava lo spirito con il quale stavo svolgendo la ricerca, quello di tenere viva la memoria di quanto è successo tanti anni fa e di fare conoscere a quanti si interessano a questo argomento le storie di nostri concittadini.

Nonostante questo timore, ho mi sono messo in contatto con i Maracci nella speranza di trovare un interlocutore che condividesse il mio punto di vista e fosse dunque propenso ad aiutarmi.

Dopo due tentativi a vuoto, nemmeno a farlo apposta, mi ha risposto la nuora di Enrico Maracci. Ho spiegato alla signora cosa stavo facendo e perché, le ho lasciato il mio numero di telefono chiedendole, nel caso che suo marito fosse stato disponibile ad un incontro, se mi poteva richiamare.

Contestualmente alla ricerca dei familiari del ferroviere caduto, ho contattato l'amico Massimo Valli di Faenza, anche lui appassionato come me a quanto avvenuto durante il periodo bellico nelle rispettive città.

Massimo, unitamente ad Enzo Casadio, ha scritto un libro e parecchi articoli sui bombardamenti subiti da Faenza. Chi meglio di lui mi poteva aiutare? Gli ho inviato un messaggio chiedendo cosa sapesse sul bombardamento di Faenza del 10 Marzo 1944. Speravo che durante le sue ricerche gli fosse capitato di trovare notizie che potessero precisarmi a quale reparto alleato appartenesse quel bombardiere.

Alcuni mesi fa Valli e Casadio mi hanno prestato un significativo aiuto in una precedente ricerca storica che riguardava due loro giovani concittadini fucilati a Rimini nel 1944 (vedi in biblioteca: *“Gallegati Domenico, Tassinari Franco, due Faentini fucilati a Rimini”*).

Controllando tra le sue carte, Massimo ha trovato alcuni documenti e me li ha prontamente inviati.

Si tratta di pagine molto interessanti:

- a - Resoconto giornaliero della Guardia Nazionale Repubblicana;
- b - Stralcio del “Resto del Carlino” del 15 Marzo 1944;
- c - Relazione al Prefetto sull'incursione aerea del 10 Marzo 1944;
- d - Rapporto informativo della squadra dei Vigili del Fuoco;
- e - Foto aerea della città di Faenza scattata dagli alleati;
- f - Manifesto funebre dei tre ferrovieri deceduti nel bombardamento.

Dalla lettura di questa documentazione è possibile farsi un quadro su come andarono le cose quella notte.

Dal primo documento (**vedi all. 2**) si evince che non si è trattato di uno dei classici bombardamenti effettuati da una formazione composta da più velivoli, ma di un singolo aereo che ha lanciato alcune bombe nei pressi del deposito delle locomotive causando la morte di tre persone ed il ferimento di altre tre tra il personale delle ferrovie.

La notizia è riportata sul “Resto del Carlino” del 15 Marzo 1944 (**vedi all. 3**) nel quale si può leggere che i ferrovieri feriti erano stati in effetti otto. Venivano citati inoltre i nomi dei tre caduti: Calderoni Domenico, Cecotti Armando e Maracci Enrico. Come possiamo vedere era stato commesso un errore di trascrizione del nome di Maracci, ma dal libro di Antonio Milano sappiamo che si trattava di un riminese.

Molto più dettagliato è il terzo documento. Si tratta della relazione sull'incursione - redatta il 15 Marzo 1944, prot. n° 3/484 - dal capo della provincia Franco Bogazzi ed indirizzata al prefetto di Ravenna (**vedi all. 4**). Ne riporto una sintesi:

“Notte sull'11 Marzo 1944, cielo sereno con plenilunio, assenza di vento. Inizio allarme ore 22:58, cessato allarme ore 0:40, alle 22:10 e precisamente 48 minuti prima del segnale di allarme un ricognitore isolato nemico proveniente da Ovest sganciava all'altezza del deposito e riparazioni macchine delle ferrovie, due, o più spezzoni di tipo imprecisato colpendo una locomotiva in pressione provocandone lo scoppio della caldaia. La demolizione degli uffici del deposito locomotive e in parte del coperto del deposito stesso, come pure i danni provocati allo stabile del deposito, alla linea della trazione elettrica ed i

vetri andati in frantimi del fabbricato centrale della stazione, possono essere stati causati dallo spostamento d'ario dello scoppio della caldaia. ... Morti civili tre e feriti civili 8 tutti di sesso maschile ed appartenenti al personale delle ferrovie (un ferito tra il personale tedesco in servizio alla stazione). Le cause determinanti le morti e le ferite sono dovute a schegge in gran parte della caldaia scoppiata. ...”

Molto interessante ed accurato anche il quarto documento del 69° Corpo dei Vigili del Fuoco di Ravenna, distaccamento di Faenza, datato 11 Marzo 1944, prot. n° 19 intitolato: “Rapporto informativo sull'incursione nemica del 10 corrente mese” (**vedi all. 5**).

Non è firmato, ma suppongo sia stato redatto dal comandante del distaccamento dopo avere appreso le notizie sull'intervento eseguito dal capo squadra che aveva operato sul luogo dell'esplosione. Da questo documento si apprendono ulteriori dettagli:

*“Ieri sera circa alle ore 22:20, senza essere preceduta da alcun segnale di allarme si udiva nella città il rombo di una esplosione. Deve però premettersi che da circa mezzora si udiva ben distintamente nel cielo il rumore di un apparecchio che ora si allontanava, ora si avvicinava. Poco dopo dal comando della Guardia Repubblicana si telefonava alla Caserma che una bomba gettata da un velivolo nemico era caduta sulla stazione facendo alcune vittime e chiedendo se era stato chiesto l'intervento dei Vigili. ... Alle 22:45 telefonava il Capo Stazione sig. Cervini informando dell'accaduto e chiedendo un intervento senza altre specificazioni. Partiva subito l'autopompa col capo squadra V.S. Donati Mario, conducente Narducci, Vig. Darchini, Bisotti, Tomba e Tronconi. Giunta la macchina alla stazione il capo squadra Donati apprendeva dai militi della Croce Rossa che era stato sinistrato il fabbricato deposito locomotive prossimo al muro di cinta della ferrovia lungo la nuova Provinciale di Lugo e che conveniva accostarsi da quella parte (**vedi all. 6** –foto ricognizione alleata su Faenza). ... Nessun incendio risultava sviluppato. ... Una locomotiva posta fra il fabbricato ed il muro di cinta era immobilizzata e colpita ed il fabbricato stesso figurava scoperchiato per vasto tratto. Erano a terra tutte le linee elettriche. In considerazione che nessun proficuo lavoro al momento restava alla squadra e d'altra parte poco dopo suonava l'allarme la macchina rientrava in caserma. Quest'oggi mi sono recato sul posto al fine di rendermi esatto conto del fatto e dei danni inerenti. ... risulta evidente dall'esame che non ci fu ad opera del velivolo mitragliamento, ma probabile bersaglio sulla locomotiva ed anche presso e sul fabbricato con qualche ordigno esplosivo di non grandissima potenza (uno o due spezzoni?) nel quale però poteva essere presente termite o altra sostanza incendiaria ad alta temperatura dato che nelle rotaie e nella lamiera della locomotiva si riscontrano fori a strappo ma con incipienti ed evidenti fusioni dei bordi. Si dice dal pubblico che la locomotiva sia scoppiata all'atto del bersaglio, ma ciò non pare affatto. Risulta fortemente danneggiato il fabbricato già menzionato rimessa locomotive in quanto è stato scoperchiato per circa 500 mq ...”.*

Quindi il velivolo aveva lanciato una o forse due bombe e nemmeno di grosso calibro, ma che avevano sortito ugualmente l'effetto desiderato: arrecare danni al nemico.

L'attacco era avvenuto da parte di un singolo aereo, ciò significa che si trattava probabilmente di uno di quei velivoli che molti chiamavano “Pippo”. Questo è il nomignolo con il quale in molte parti d'Italia veniva chiamato l'aereo solitario che turbava troppo frequentemente il sonno di chi abitava lungo le principali linee di comunicazione.

Gli italiani, che hanno vissuto quei momenti, ricordano ancora molto bene il rombo dei motori degli aerei che sorvolavano l'Italia centro settentrionale

occupata dall'esercito tedesco, lanciando una bomba qua e una là. All'epoca si pensava che il loro carico mortale venisse sganciato a caso o dove si vedeva uno spiraglio di luce "sfuggito" all'oscuramento, nella speranza di colpire qualcosa, ma non era proprio così.

Le missioni di *Pippo* facevano parte di una strategia voluta dal comando alleato volta a minare l'animo della popolazione nemica.

Nelle ore diurne i bombardieri americani colpivano ogni giorno gli obiettivi prefissati. Ciò non era ritenuto sufficiente perché a qualcuno, nelle alte sfere alleate, era venuta un'idea: perpetuare lo stato di allarme diurno e prolungarlo sino al mattino successivo impiegando aerei notturni, in un prolungarsi di missioni ininterrotte che dovevano spossare il nemico.

Affinché ciò venisse valutato in concreto, vennero date le relative istruzioni e analizzate le problematiche del caso. La commissione incaricata giunse alla conclusione che lo scopo prefissato sarebbe stato raggiunto seguendo i dettami dello Psychological Warfare Services, molto usati dagli Alleati nella Seconda Guerra Mondiale. A tale impiego furono destinati dei bombardieri medi, bimotori, dotati di apparecchiature in grado di individuare il bersaglio anche di notte.

Interessante è quanto ho trovato svolgendo una ricerca su internet.

*“Approvato il sistema, la MAAF studiò con quali tipi di aerei si poteva realizzare il servizio, e la scelta, dopo un accurato studio delle caratteristiche tecniche, cadde sul bimotore Bristol Beaufighter (**vedi all. 7**), dotato di due motori da 1.400 HP, 1.900 Km di autonomia (circa 5 ore di volo) armato con 4 armi da 20 mm e 6 mitragliatrici cal. 7,7 mm, con velocità attorno ai 510 Km/h e 2 persone d'equipaggio: un ottimo velivolo, collaudato da 4 anni di servizio, affidabile, soprattutto con la versione Mk. X dotata di motori potenziati, aumentata autonomia (6 ore di volo) e bombe per 1.200 Kg.*

Erano state considerate sufficienti 5 coppie di aerei suddivisi fra Liguria, Piemonte, Emilia, Lombardia e Veneto per assicurare la copertura del nord Italia fra le ore 22.00 e le 05.00, e tenere in allarme l'intera zona.

I due caccia della coppia potevano offrire reciproco aiuto in caso di necessità, pattugliavano longitudinalmente e trasversalmente i settori loro affidati, si tenevano in contatto radio fra loro e con la guida-caccia scambiandosi le novità.

Praticamente erano indisturbati considerando l'assenza di caccia notturni tedeschi, il silenzio delle difese c.a. (solo le mitragliere potevano reagire a bassa quota se venivano avvistati), disponevano di disturbatori Windows (finestre) per accecare i radar e poiché agivano isolati la loro presenza non meritava l'intervento della Flak con cannoni pesanti.

I velivoli utilizzavano speciali apparecchiature per svolgere il loro compito, poiché gli avvistamenti non erano soltanto occasione di fortuna giacché la luminosità naturale aveva limitata importanza nelle missioni e non costituiva aspetto fondamentale di servizio, ma il frutto di sofisticate apparecchiature tecniche e scientifiche, che permettevano, attraverso la visione su schermi ottici, di controllare in qualsiasi condizione di tempo e luminosità: luna coperta, nebbia, foschia, tappeto nuvoloso a bassa quota, cosa avveniva nella zona sottostante, chi vi transitava, che tipi di veicoli transitavano.

Gli aerei muniti di apparati A.I. (Air Interceptor) con antenna tipo Yagi (poi sostituita con altro modello rotante a parabola), di apparato PPI (Plan Position Indicator) che segnalava l'esatta posizione del velivolo per l'assistenza alla Guida Caccia e la presenza eventuale di aerei ostili.

Nel 1945 ai Beaufighter si affiancava il più moderno bimotore Mosquito (con 610 Km/h di velocità, due motori RR da 1.250 HP, 4 armi da 20 e 4 da 7,7 mm, autonomia Km 1.900, circa 4 ore e mezzo di volo).

I reparti che ebbero in dotazione i due tipi di aerei erano gli Squadroni 252°, 153°, 157°, 255° e 600° che alternativamente fornirono le coppie di NF per la sorveglianza notturna. Migliorò anche l'A.I. con la versione Mk. VIII e furono installati anche apparati di produzione U.S.A. SCR. 270. Oltre a questi apparati per l'avvistamento, l'identificazione, la posizione e la presenza di eventuali aerei in volo nella zona, i disturbatori avevano il rivoluzionario apparato H2S, un impianto in grado di avvistare a terra veicoli in movimento con particolare differenziazione fra ostacoli fissi e mobili, e quindi in grado di controllare le strade di grande comunicazione, le ferrovie, la navigazione lacustre, e con cui era possibile effettuare le missioni di disturbo notturne, con una visione panoramica del terreno sorvolato in qualsiasi condizione di visibilità o di copertura per nubi. L'apparato si chiamava H2S (la sigla non indicava alcuna funzione specifica ma era di semplice fantasia per stornare attenzioni e curiosità e tutelare il segreto) anche se i tedeschi vennero in possesso dell'apparato trovato intatto su un aereo abbattuto e chiamato in codice Rotterdam.

L'ideatore dell'H2S era il professor Dee che aveva utilizzato un tubo elettronico ideato dai proff. Randall e Boot Magnetron, realizzando uno schermo visivo con 10 Km. di diametro esplorabile. Una antenna rotante situata in una cupoletta in plexiglas posta nella zona inferiore della fusoliera, permetteva, volando, di controllare il terreno sottostante, i rilievi orografici, le caratteristiche e i percorsi dei fiumi e delle infrastrutture esistenti. L'operatore doveva soltanto accertare se le caratteristiche del terreno sorvolato corrispondevano a quelle della carta di navigazione scorrevole, per avere la certezza di trovarsi sul punto esatto, individuare eventuali bersagli e provvedere a segnalare al pilota la rotta, le correzioni da apportare e azionare successivamente le armi di bordo (o sganciare le bombe) al momento giusto. L'apparato H2S, inserito in una cassetta blindata, aveva una carica esplosiva con congegno autoesplosivo per impedire che cadesse intatto in mani nemiche. Altro utile accorgimento usato quando l'aereo veniva inquadrato dai radar della difesa: Freya, Wurzburg, Riese, consisteva nel seminare in cielo sottilissime e leggerissime striscioline di stagnola (le cosiddette Windows) che galleggiavano a lungo ingannando l'onda di emissione e dando agli operatori a terra false indicazioni di quota e direzione, permettendo all'aereo di sgusciare indenne in altra direzione e a quota diversa. Un inganno che i tedeschi riuscirono poi ad annullare col sistema di slittamento della frequenza d'emissione. Il possesso di tutte queste attrezzature, apparati e sofisticate macchine scientifiche, permetteva a "Pippo" di fare con grande sicurezza il suo servizio di disturbo, scorrazzare impunemente nel nord Italia, colpire quasi sempre senza rischi aggiuntivi e infine rientrare alla sua base.

Sul finire del 1944 giunse in Italia il nuovo caccia notturno U.S.A.: il P 61 bimotore della Northrop, meglio conosciuto come "Vedova Nera" per via della sua colorazione. Disponeva di due motori P. & W. da 2.000 HP, velocità di 590 Km/h e autonomia di 2.850 Km (pari a 6 ore di volo), armato con 4 armi da 20 mm e 4 da 12,7 mm e 1.500 Kg di bombe. Si trattava del più moderno velivolo realizzato specificamente per la caccia notturna, attrezzato con radar sofisticati tipo SCR 270 e SCR 729 per la scoperta e l'intercettazione, apparato elettronico di tiro mod. RA 90/BC 1.148 e visualizzatore di controllo BC 1.151. Con tre uomini d'equipaggio, poteva svolgere missioni in assoluta tranquillità al punto che, anche l'USAAF, volle tentare di imitare gli inglesi della RAF, attuando analogo servizio di disturbo e sorveglianza notturna, ma la sua attività si limitò ad alcuni voli di prova e ad alcune missioni senza particolari esiti prima della fine del conflitto.

Ad integrazione di quanto ho trovato in rete, aggiungo quanto mi ha scritto Massimo Valli in merito a "Pippo".

"Quell'aereo lanciava a intervalli dei bengala che illuminavano tutto il terreno sotto di lui. Gli abitanti della zona illuminata, passato il pericolo, andavano a recuperare il paracadute che usavano per fare camicette.

Da quanto letto, ora sappiamo che i famosi *Pippo* sapevano benissimo dove sganciare il loro carico mortale.

Il bombardamento di quella sera era una anticipazione di quanto sarebbe iniziato a breve sul territorio italiano occupato dall'esercito tedesco. Vediamo innanzi tutto di farci un quadro di quella che era la situazione bellica di quel periodo nell'Italia meridionale.

Durante l'inverno 1943-44 i due eserciti contrapposti sono schierati lungo la linea del fronte che congiunge le città di Ortona e Gaeta, denominata *Linea Gustav*. Il perno della difesa tedesca è costituito dal monte sul quale sorge l'antica Abbazia di Cassino, dove i paracadutisti si sono asserragliati e dal quale gli Alleati non riescono a farli arretrare. La situazione di stallo si protrae sino all'arrivo della buona stagione: solo nel maggio del 1944 gli anglo-americani riusciranno ad aprirsi la strada per Roma, liberata il 4 giugno dello stesso anno.

Lungo la *Linea Gustav* l'esercito tedesco oppose una tenace resistenza, aiutato anche dalla stagione invernale che aveva praticamente fatto segnare il passo a tutte le operazioni militari.

Affinché le forze impegnate nei combattimenti potessero svolgere efficacemente il loro compito era necessario fare affluire al fronte una notevole quantità di rifornimenti, sia in uomini che in materiali. L'utilizzo della rete ferroviaria era quindi essenziale e gli Alleati lo sapevano benissimo. In previsione della ripresa dei combattimenti con l'imminente arrivo della buona stagione, il comando alleato emanò le direttive necessarie a stroncare il flusso dei rifornimenti nemici. Venne dato il via all'Operazione *Strangle* (strangolamento) che annoverava tra gli obiettivi dell'aviazione alleata tutte le infrastrutture dei trasporti nell'Italia centro-settentrionale

Il compito di distruggere stazioni, ponti, porti, etc. venne affidato all'aviazione strategica, formata dai reparti di volo dotati soprattutto di bombardieri pesanti B-17 e B-24 americani, chiamati genericamente da tutti "fortezze volanti". Collaborava al raggiungimento di questo obiettivo anche l'aviazione tattica, dotata di bombardieri medi tipo B-25, B-26 e di altri tipi.

Volando a bassa quota, operavano i numerosi caccia e cacciabombardieri che ogni giorno solcavano il cielo bombardando e mitragliando qualsiasi cosa avvistavano in movimento lungo le strade, le ferrovie, in mare. Dagli automezzi alle semplici biciclette, nulla veniva risparmiato.

Una delle loro prede più ambite erano logicamente i treni ed in special modo le locomotive che era più difficile produrre in caso di distruzione in quei momenti, quando era molto difficile reperire le necessarie materie prime.

L'incarico di condurre i convogli lungo la rete ferroviaria nazionale toccava in parte al personale tedesco ed in parte al personale italiano, militarizzato allo scoppio della guerra. La vita di questi uomini quindi era a rischio essendo il loro posto di lavoro uno dei bersagli primari per i piloti alleati.

Dall'ultimo documento ricevuto da Massimo Valli - la copia del manifesto che invitava la popolazione a partecipare alle esequie delle vittime dell'incursione (**vedi all. 8**) - si può leggere che il funerale dei tre caduti, compreso il ferroviere di Rimini, è avvenuto a Faenza il giorno 13 Marzo.

Mi sono ricordato che alcuni anni fa, l'amico Alfredo Pecci di Croce di Montecolombo, anch'egli dipendente delle Ferrovie presso le Officine di viale Tripoli, mi aveva mandato la fotografia di una lapide commemorativa, presente in quello stabilimento, per ricordare i ferrovieri caduti durante il periodo della II Guerra Mondiale.

Sono andato a cercare quell'immagine per leggervi i nomi riportati sulla pietra. Sono ben 24, ma devo precisare che non sono deceduti tutti mentre erano in servizio. La lapide è stata scoperta nell'ottobre del 1949. Questi sono i nomi in ordine alfabetico (**vedi all. 9**):

ARLOTTI SALVATORE	BARBARO MATTEO
BAROZZI ALCESTE	BIANCHI SERAFINO
BONINI SETTIMIO	BOTTEGHI LUIGI
CARLINI CARLO	CHELLINI ENZO
ERMETI GIUSEPPE	FAINI SPARTACO
FERRUZZI TONINO	GHELFI WALTER
GIULIANI ANTONIO	LESCA FRANCESCO
MATTEINI PASQUALE	MEDRI RENATO
PANCIROLI ALFREDO	PARI ATTILIO
PESARESI ALBO	PINI TARCISIO
PRATELLI ALESSIO	ROSSI LUIGI
SQUADRANI LUCIO	ZANOTTI FERDINANDO

Purtroppo non vi figura il nome di Maracci. Eppure nel primo colloquio telefonico, la nuora mi aveva riferito che il nome di suo suocero era presente nel monumento ai ferrovieri.

Ma allora, dov'era questo monumento? Il sabato successivo (15 marzo 2014) ho incontrato Mario Pio Renato, (**vedi all. 10**), l'ultimo nato in famiglia. Questi sono i suoi ricordi di quel triste periodo.

*“La mia famiglia era composta dal babbo Enrico (**vedi all. 11**), classe 1887, sposato con Diella Padulli, classe 1893 e dai figli Adriano (1917), Edda (1927), Mario Pio Renato (1934). Con noi viveva la nonna materna Elisa Baschetti (classe 1871 circa). Della famiglia facevano anche parte i miei fratelli Gino (1912) e Bruno (1914) che però non vivevano più con noi essendo già sposati. Adriano il giorno dell'Armistizio era sotto le armi presso l'Autocentro di Udine, è riuscito a tornare a casa dopo varie peripezie. Nel 1943 abitavamo in via Poletti (**vedi all. 12**), tra piazza Cavour e piazza Malatesta, di fianco al teatro Galli. L'appartamento era ubicato al terzo o quarto piano. Dopo il primo bombardamento di Rimini, mio babbo ha pensato bene che ci dovevamo trasferire, vivere in città stava diventando troppo pericoloso ed aveva ragione. Dopo un grosso bombardamento, assieme a mia mamma erano andati a vedere se potevano recuperare qualcosa. Anche l'edificio dove abitavamo noi era stato colpito ed in parte era crollato. Dalla piazza, guardando verso l'alto si poteva vedere una parte del nostro mobilio. Non so chi abbia consigliato mio padre, o se lo abbia agito di sua iniziativa, fatto sta che ha trovato una stanza presso una casa colonica a S. Aquilina (**vedi all. 13** – la chiesa è indicata con una freccia), verso l'attuale Museo dell'Aviazione. In quella casa abitava la famiglia Ragni. Non erano nostri conoscenti, probabilmente sono stati indicati a mio babbo da qualcuno oppure li ha conosciuti durante un sopralluogo in campagna eseguito proprio a quello scopo. Mio babbo che era un ferroviere (macchinista), si recava al lavoro in bicicletta. Ricordo che dopo il nostro trasferimento a S. Aquilina lo vedevo poco, era sempre fuori casa per il suo lavoro e ci veniva a trovare ogni tanto. Ad un certo punto non si è più presentato al lavoro, probabilmente a causa dei numerosi bombardamenti che avevano colpito gli*

impianti ferroviari. Il suo lavoro diveniva sempre più pericoloso. Ricordo che una volta lo sono venuti a cercare a casa e lo hanno portato via con loro. Non lo abbiamo più rivisto. Non saprei dire se proprio quella sera ha perduto la vita nel primo bombardamento di Faenza e se ciò è avvenuto in seguito. Qualcuno ha avvertito mia madre o mio fratello di quanto gli era accaduto, non saprei dire come. A me non avevano detto nulla, io ero molto attaccato a mio babbo, ma nonostante tutto avevo capito che era successo qualcosa di grave. Una volta mi aveva portato in treno a Bologna a mangiare le tagliatelle. I miei familiari sono andati a Faenza per il funerale lasciandomi a casa dai Ragni”.

Durante il nostro colloquio ho chiesto anche di spiegarmi dove si trovava l'iscrizione che ricordava i caduti delle ferrovie, compreso suo padre. Mi ha detto che quel monumento si trovava all'interno del perimetro dell'area della stazione, alla quale si accedeva da via Monfalcone (lato mare della stazione). In seguito mi sono messo in contatto con Giovanni Vannini, il presidente del Dopolavoro Ferroviario di Rimini e Direttore responsabile del notiziario “*La Nostra Voce*”, la rivista periodica dell'associazione. Gli ho chiesto se potevo accedere a quell'area per fotografare il monumento commemorativo e lui, molto gentilmente, mi ha dato tutte le indicazioni del caso.

Dopo qualche giorno, sono andato a fare un sopralluogo e, trovando il cancello aperto, ho raggiunto il luogo che mi avevano indicato Vannini riuscendo a scattare alcune fotografie. Sulla lapide, che reca la data del 1962, erano presenti altri quindici nomi, deceduti come indicato nella iscrizione sia per cause di servizio che per cause belliche.

Ecco i loro nomi (**vedi all. 14 e 14 a**):

BIANCHINI MARIO	BRANCALEONI GIORGIO
BRIANI GIULIO	CECCARELLI FEDERICO
GABRINI NAZZARENO	GALEAZZI GIUSEPPE
GIOVAGNOLI GOFFREDO	LOTTI GIUSEPPE
MANCINI ENRICO	MARACCI ENRICO
RABAGLIETTI NICOLA	RINALDI ALCIDE
RINALDI MAURO	SQUADRANI GIUSEPPE
URBINATI ALFREDO	

Nella sesta riga della lapide è indicato il nome di Maracci.

Dopo la mia visita, Mario Pio Renato ha parlato con sua sorella Edda. Quando ci siamo risentiti, mi ha consigliato di parlare con lei, perché essendo di maggiore età aveva molti più ricordi di lui.

Nel pomeriggio del 30 Marzo 2014 l'ho chiamata. È stata molto felice di sapere che qualcuno stava svolgendo una ricerca su suo padre. Mi ha chiesto quanti anni ho e se ero uno scrittore. Non è rimasta delusa quando le ho risposto che sono soltanto un appassionato di ricerche sul periodo bellico e che lo faccio per hobby.

Durante il nostro colloquio sono emersi ulteriori dettagli. Ecco quanto mi ha raccontato Edda:

“Siamo sfollati a S. Aquilina dopo uno dei primi bombardamenti della città. Quando è avvenuto quello del 28 dicembre 1943, il più pesante subito dalla nostra città, mio babbo

Enrico si trovava in centro. Era andato a casa a prendere qualcosa. Quando sono arrivate le bombe, aveva da poco lasciato la città. Tornata la calma è tornato subito a vedere in che stato si trovava la casa. Era stata colpita ed in parte crollata. Dalla piazza si poteva vedere il tavolo della cucina, che poi riuscimmo a recuperare assieme ad altre poche cose. Abbiamo perso tutto quel giorno, ma abbiamo salvato la vita. Questa cosa ce l'ha detta nostro babbo quando è tornato da noi a S. Aquilina. Purtroppo la strada era ancora lunga e lui non sarebbe riuscito a rimanere con noi ancora per molto. La sua non buona salute lo aveva obbligato ad un periodo di degenza a casa. La cosa non è durata a lungo, un giorno infatti sono venuti a cercarlo, il personale delle ferrovie era essenziale per i trasporti militari, si sarebbe dovuto ripresentare al lavoro. Lui, che ancora non si sentiva bene, aveva chiesto che la propria situazione fosse valutata dall'apposita commissione medica di Bologna. Il 10 marzo ha preso il treno per recarsi a fare la visita prevista per il giorno successivo fermandosi a Faenza. Non saprei dire il perché. A Faenza vi era il dormitorio per i ferrovieri, avrebbe pernottato lì, poi il mattino seguente avrebbe raggiunto Bologna”.

Forse era troppo rischioso aspettare direttamente in città, già colpita da ben sette bombardamenti che a partire dal 16 luglio 1943 avevano causato centinaia di morti. Il racconto della signora Edda prosegue:

“Dopo avere cenato alla mensa, mentre si stava avviando verso il dormitorio attraversando i binari, deve avere avvertito il pericolo imminente perché ci è stato raccontato che aveva cercato di raggiungere la porta presente nel muro di cinta della stazione che permetteva di allontanarsi dagli impianti ferroviari. Purtroppo non ha fatto in tempo, uno spezzone ha colpito una locomotiva che, esplodendo, lo ha colpito mortalmente. Il giorno seguente mio fratello Adriano che era andato a cercare di acquistare qualcosa da mangiare, aveva sentito dire da alcune persone che in un bombardamento a Faenza erano rimasti uccisi tre ferrovieri. Questa cosa lo aveva impensierito, aveva un brutto presentimento. In giornata arrivò a casa nostra un carabiniere, non ricordo se un capitano od altro. Ci disse che nostro babbo era rimasto ferito, se volevamo ci avrebbe accompagnato alla stazione per raggiungere l'ospedale. Io, la mamma e mio fratello Adriano siamo partiti subito. Il treno si è dovuto fermare prima della stazione per via del bombardamento. Mentre camminavamo verso la stazione ci è venuto incontro il capostazione. Ricordo che ha consegnato a mia mamma l'orologio da taschino del babbo. Abbiamo capito tutti e tre cosa voleva dire quel gesto. Ci è stato consentito di dormire nell'ospedale poi la mattina seguente, dopo il funerale, siamo tornati a Rimini accompagnando il feretro di mio babbo”.

Per rendere il più dettagliata possibile la mia ricerca sarebbe stato bello individuare la casa dove erano sfollati i Maracci e magari poter trovare qualcuno della famiglia Ragni. Mi è tornato alla mente che a Bellariva di Rimini, dove sono nato ed ho abitato sino all'età di 14 anni, abitava una famiglia con quel cognome.

Potevano essere loro i Ragni che cercavo? Ho voluto approfondire questa cosa ed ho cercato Gino Montanari *“Sulfanel”* (3 aprile 2014) che da ragazzo abitava nel Comune di Coriano, poco lontano dall'attuale SS Rimini - San Marino, ed ora risiede a Bellariva.

Gino mi ha confermato che Albo Ragni di Bellariva abitava durante la guerra a S. Aquilina. Purtroppo sono arrivato tardi, perché Albo è deceduto alcuni anni fa, ma in via Capuana ora abitano la moglie e i due figli, ragazzi poco più grandi di me.

Tornato a casa ho consultato l'elenco telefonico ed a quell'indirizzo ho trovato Giancarlo Ragni. L'ho subito chiamato. Dopo essermi presentato e spiegato cosa stavo facendo, Giancarlo, classe 1955, mi ha spiegato che suo padre si

chiamava in realtà Giacomo (1928), ma da tutti era chiamato Albo. Gli ho chiesto quale fosse il soprannome della loro famiglia ma lui non lo conosce. Ho pensato che la cosa fosse molto strana, praticamente tutti i mezzadri ne avevano uno. Probabilmente non erano originari della zona. Ricordo che quando una famiglia lasciava il podere per recarsi in un altro luogo dove non era conosciuta, perdeva il soprannome. Giancarlo mi ha infatti confermato che i Ragni erano originari di Verucchio.

La grande casa dove abitavano durante la guerra, della quale mi ha dato le indicazioni necessarie per poterla individuare, era divisa tra due famiglie. Una parte era abitata dai Ragni, l'altra dai Celli, i "Parpevli". Lui non conosceva dettagli sugli sfollati presenti a casa di suo babbo e chi di loro avesse preso il tifo. Mi consigliava di parlare con suo zio Sergio che abita ancora a S. Aquilina.

Dopo la telefonata ho cercato sull'elenco il numero di Sergio ma purtroppo non vi compare.

Il 23 aprile 2014, volendo scattare una foto alla casa colonica dove abitavano i Ragni, sono andato a fare un sopralluogo a S. Aquilina. Con le precise indicazioni di Giancarlo è stato facile individuarla. Come si può vedere dalle foto (**vedi all. 15 e 15a**), la casa era di una tipologia fuori dall'ordinario. Non era la classica casa isolata, con il portico orientato a Sud.

Purtroppo non vi abitano più i Ragni, così tornato verso casa mi sono fermato a chiedere informazioni ad un signore che ho incontrato per strada.

Lui, molto gentilmente e conoscendolo, mi ha indicato dove abitava Sergio: a sole poche decine di metri da lì. Trovato l'edificio, ho suonato al campanello. Mi ha risposto un ragazzo, il figlio di Sergio. Suo padre era in vacanza e sarebbe tornato a fine mese, mi ha dato il loro numero di telefono per poter contattare il babbo dopo il suo rientro.

Il 6 maggio 2014 sono andato a S. Aquilina a trovare il sig. Sergio Ragni "Ragn", classe 1939 (**vedi all. 16**). Ecco cosa mi ha raccontato:

I Ragni erano originari "dla Bruseda ad Vroc" (della Bruciata di Verucchio), là venivano chiamati con il soprannome "Ticoun" . La grande casa era suddivisa tra due famiglie, noi ed i Celli "Parpevli". Loro abitavano la porzione di fabbricato più vicina alla strada, noi quella dalla parte opposta. A S. Aquilina la famiglia Ragni era a mezzadria del sig. Filippi di Cesena il cui fattore era il sig. Brignani di San Marino. Durante il periodo bellico, a casa nostra erano presenti diversi sfollati di Rimini ma non saprei indicare chi fossero, ero troppo piccolo. Di quelle persone ne ricordo una in particolare, era un famoso pugile riminese che dormiva con la moglie nella nostra nella stalla. Dopo il rientro dallo sfollamento da San Marino, alcuni componenti della nostra famiglia hanno preso il tifo. I militari alleati li hanno portati in un ospedale a Fano. Ricordo che la zia Santina era andata a fargli visita in bicicletta. Si erano ammalati bevendo l'acqua del pozzo presente sotto al portico di casa nostra. Vi era stato gettato di tutto durante la nostra assenza, ma non saprei dire se vi fosse anche il cadavere di qualche soldato. Ricordo che nel fosso ai bordi della strada poco lontano da casa nostra erano stati seppelliti tre soldati tedeschi. Noi bambini siamo andati a vedere quando hanno recuperato i loro corpi per seppellirli in un cimitero.

Peccato, se fossi andato da Ragni qualche anno prima, avrei potuto parlare con qualcuno dei suoi familiari che avrebbero potuto rispondere a tutte le mie domande. Il tempo purtroppo è inesorabile ed ogni giorno che passa si porta via i testimoni di quel periodo, i soli che conservano nella loro memoria quei piccoli tasselli che compongono la storia di paese.

Questo è quanto sono riuscito a raccogliere sulla storia di Enrico Maracci, una delle tante vittime della guerra. Ricordiamoci di loro e delle grandi sofferenze che tutte le persone di quel periodo hanno dovuto subire. Concludo questa ricerca con la fotografia dello scalo ferroviario di Faenza (**vedi all. 17**) da me fotografato durante un recente viaggio.

ALLEGATI

Faenza subisce la prima incur- sione aerea

Circa le ore 23.15 di venerdì 10 corrente un aereo nemico sorvolando la stazione ferroviaria lasciava cadere una bomba sul deposito macchine colpendo una locomotiva in pressione che accoppiava di schianto. Si sono avuti danni materiali, crollo di parte del fabbricato e del muro di cinta di fronte alla strada di San Silvestro e rottura di vetri e porte in stabili prospicienti e retrostanti la stazione stessa.

Soprattutto si sono avuti a lamentare otto feriti e tre morti nelle persone dei ferrovieri Calderoni Domenico, Cecchi Armando e Maraci Enrico.

Alle rimpiante vittime del dovere la cittadinanza, raccogliendo l'invito fatto con pubblico manifesto dal Commissario Prefettizio, ha tributato funerali imponentissimi.

Divieto di circolazione in velocipede

Il Capo della Provincia con pubblico manifesto notifica che è rigorosamente proibito circolare in bicicletta sia in città che in campagna dalle ore 8 di sera alle 5.30 di mattina. Contro chiunque sarà sorpreso anche con bicicletta a mano in tali ore verrà fatto uso delle armi.

All. 4 - Relazione al Prefetto sull'incursione aerea

Prefettura di Ravenna

*Comitato Provinciale
per la protezione antiaerea*

Palazzo del Governo - Tel. 9-45

*N. di Prot. 3/484 P.A.A.
Risposta a nota
Allegati N.*

Ravenna, li 15 marzo 1944-XXII°

MINISTERO DELL'INTERNO
Direzione Generale Servizi Protezione A.A.
Roè Volciano-Brescia-

OGGETTO: Relazione Sulla incursione aerea del 10 marzo 1944-

Segnalo le notizie, i dati relativi all'incursione aerea subita dalla città di Faenza:

Notte sull'11 marzo 1944, cielo sereno con plenilunio, assenza di vento. Inizio allarme ore 22,58-cessato allarme ore 0,40, alle ore 22,10, e precisamente 48 minuti prima del segnale di allarme un ricognitore isolato nemico proveniente da ovest ad est, sganciava all'altezza del deposito e riparazioni macchine della Ferrovia, due, o più spezzoni di tipo imprevedute colpendo una locomotiva in pressione provocandone lo scoppio della caldaia.

La demolizione degli Uffici del deposito locomotive è in parte del coperto del Deposito stesso, come pure i danni provocati allo stabile del deposito, alla linea della trazione elettrica ed i vetri andati in frantumi del fabbricato centrale della stazione, possono essere stati causati dallo spostamento d'aria dello scoppio della caldaia.

L'ammontare dei danni subiti ai soli fabbricati è di £ 100.000. approssimative.

Nessun servizio è rimasto interrotto.

Morti civili tre e feriti civili 8, tutti di sesso maschile ed appartenenti al personale delle ferrovie (un ferito fra il personale tedesco in servizio alla stazione).

Le cause determinanti le morti e le ferite sono dovute a schegge in gran parte della caldaia scoppiata.

La disciplina e il comportamento della popolazione durante l'allarme è dopo l'avvenimento sono stati calmi e sereni.

Non sono state eseguite fotografie perché nessun danno è ritenuto degno di rilievo fotografico.

IL CAPO DELLA PROVINCIA

Franco Bogazzi

e per copia conforme

IL CAPO DI GABINETTO

All. 5 - Rapporto informativo della squadra dei Vigili del Fuoco

69° CORPO VIGILI DEL FUOCO

RAVENNA

DISTACAMENTO DI FAENZA

Prot. 19

FAENZA

11 marzo 1944

Rapporto informativo
sull'incursione nemica
del 10 c.m.

Comando del 69° Corpo
Vigili del Fuoco

- RAVENNA -

Ieri sera circa alle ore 22,20, senza essere preceduta da alcun segnale d'allarme si udiva nella città il rombo di una esplosione. Deve però premettersi da circa mezzora si udiva ben distintamente nel cielo il rumore di un apparecchio che ora si allontanava, ora si avvicinava.

Poco dopo dal comando della Guardia Repubblicana si telefonava alla Caserma che una bomba gettata da un velivolo nemico era caduta sulla stazione facendo alcune vittime e chiedendo se era stato chiesto l'intervento dei vigili. Il graduato di servizio V.S. Donati Mario, rispondeva che nessuna richiesta era ancora stata fatta. Alle 21,45 telefonava però il capo stazione Sig. Cervini informando pure dell'accaduto e chiedendo un intervento senza altre specificazioni. Partiva subito l'auto-pompa FIAT T.2. col capo squadra V.S. Donati Mario, conducente Barduccixix Vig. Darchini, Pisotti, Tomba e Tronconi. Giunta la macchina alla stazione il capo squadra Donati apprendeva dai militari della Croce Rossa che era stato sinistrato il fabbricato deposito locomotive prossimo al muro di cinta della Ferrovia lungo la nuova provinciale di Lugo e che conveniva accostarsi da quella parte. La macchina seguendo tali indicazioni giungeva infatti sul luogo del sinistro peraltro nessun incendio risultava sviluppato. Due morti giacevano a terra fra i binari in prossimità del fabbricato rimessa locomotori e locomotive; una locomotiva posta pure fra il fabbricato ed il muro di cinta era immobilizzata e colpita ed il fabbricato stesso figurava scoperechiato per vasto tratto. Erano a terra tutte le linee elettriche. In considerazione che nessun proficuo lavoro al momento restava alla squadra e d'altra parte poco dopo suonava l'allarme, la macchina rientrava in Caserma. Quest'oggi mi sono recato sul posto al fine di rendermi esatto conto del fatto e dei danni inerenti. Risulta evidente dall'esame che non ci fu ad opera del velivolo mitragliamento, ma probabile bersaglio sulla locomotiva ed anche presso o sul fabbricato con qualche ordigno esplosivo di non grandissima potenza, (uno o due spezzoni?) nel quale però poteva essere presente termite o altra sostanza incendiaria ad alta temperatura dato che nelle rotaie e nella lamiera della locomotiva si riscontrano fori a strappo, ma con incipienti ed evidenti fusioni dei bordi. Si dice dal pubblico che la locomotiva sia scoppiata all'atto del bersaglio; ma ciò non pare affatto. Risulta fortemente danneggiato il fabbricato già menzionato rimessa locomotive in quanto è stato scoperechiato per circa 500mq., asportati parte dei due muri in angolo nord-est del fabbricato stesso e lesionato il muro di cinta per una ventina di metri. Molti vetri dei fabbricati in un raggio di un centinaio di metri da questo punto, compresi quelli del fabbricato viaggiatori, sono stati rotti.

All. 8 - Manifesto funebre dei deceduti nel bombardamento

2005

COMUNE DI FAENZA

Si invita la Cittadinanza a partecipare ai funerali dei ferrovieri

CALDERONI DOMENICO CECOTTI ARMANDO MARACI ENRICO

caduti, vittime del proprio dovere, in seguito ad incursione aerea nemica.
Il trasporto delle salme si effettuerà domani 13 corrente mese, alle ore 16, partendo dalla Chiesa dell' Ospedale Civile per il Cimitero dell' Osservanza. Si prega di esporre il tricolore.

Dalla Residenza Municipale, 12 marzo 1944-XXII

IL COMMISSARIO PREFETTIZIO
BABINI

MEI GIANFRANCO BIANCHI - C. - FAENZA

All. 9 - Foto lapide presente alle officine di V.le Tripoli - Rimini



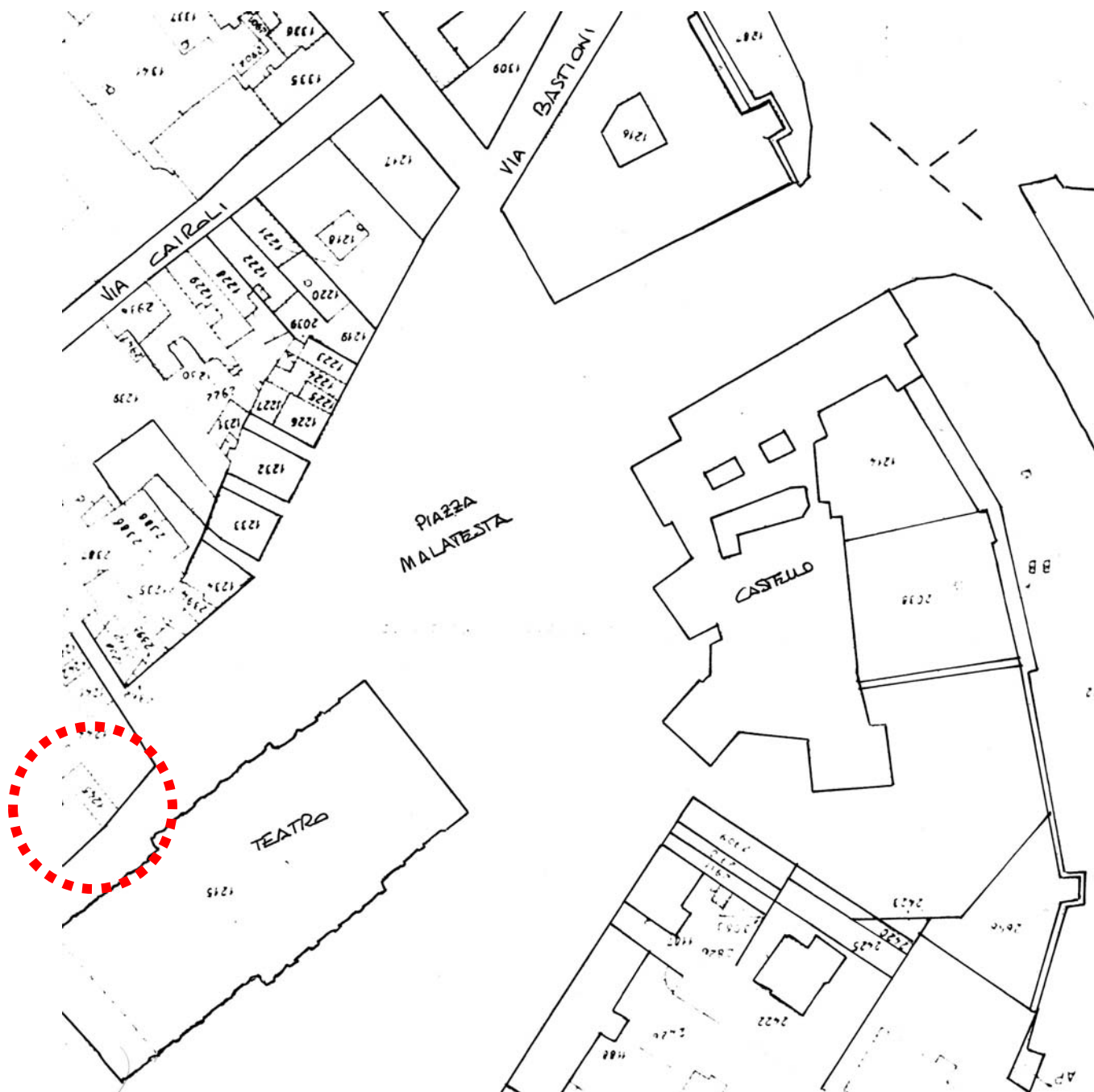
All. 10 - Maracci Pio Renato



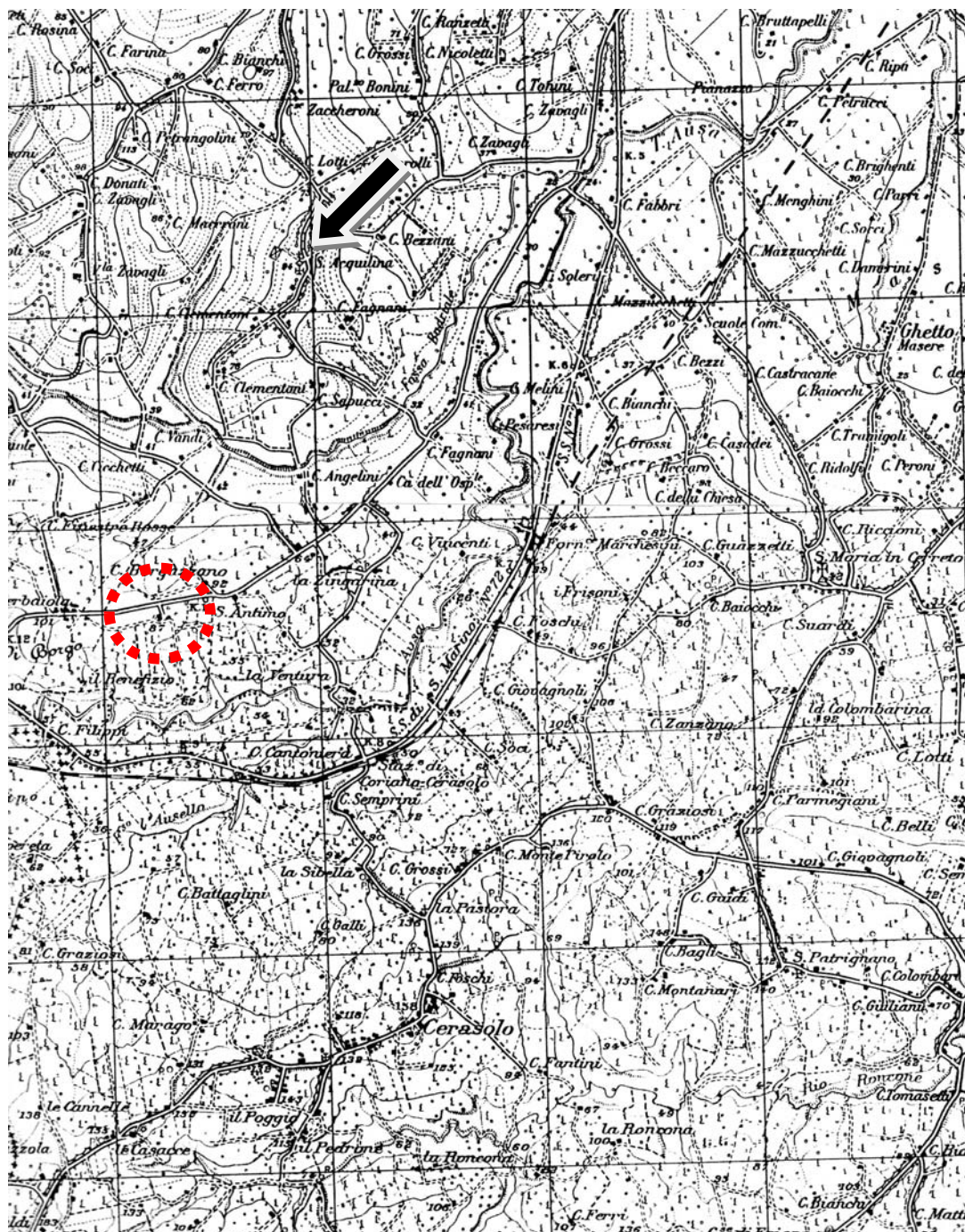
All. 11 - Maracci Enrico



All. 12 - Mappa catastale di Piazza Malatesta



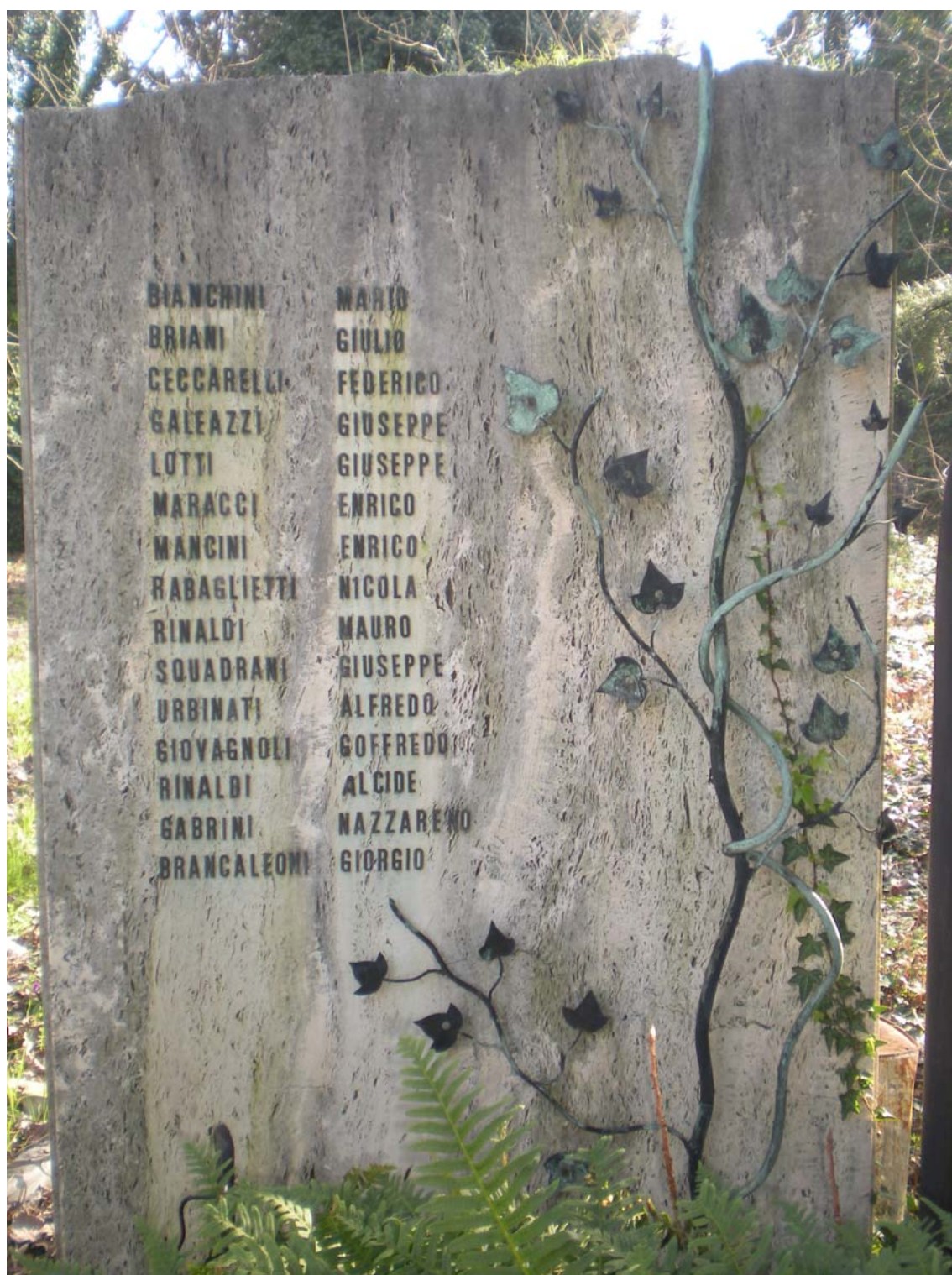
All. 13 - Mappa I.G.M. di S. Aquilina



All. 14 - Foto monumento presente nell'area dello scalo ferroviario



All. 14 a - Dettaglio della lapide



BIANCHINI	MARIO
BRIANI	GIULIO
CECCARELLI	FEDERICO
GALEAZZI	GIUSEPPE
LOTTI	GIUSEPPE
MARACCI	ENRICO
MANCINI	ENRICO
RABAGLIETTI	NICOLA
RINALDI	MAURO
SQUADRANI	GIUSEPPE
URBINATI	ALFREDO
GIOVAGNOLI	GOFFREDO
RINALDI	ALCIDE
GABRINI	NAZZARENO
BRANCALEONI	GIORGIO

All. 15 - Foto casa dei Ragni



All. 15a - Foto casa dei Ragni



All. 16 - Ragni Sergio "Ragn"



All. 17 - La stazione di Faenza oggi

