DOCUMENTI E STUDI

Rivista dell'Istituto Storico della Resistenza e dell'Età Contemporanea in Provincia di Lucca

25/26

E STUDI

Rivista dell'Istituto Storico della Resistenza e dell'Età Contemporanea in Provincia di Lucca

25/26

IN COPERTINA:

La "pedalina" tipografica della Resistenza Lucchese.

DOCUMENTI E STUDI

RIVISTA DELL'ISTITUTO STORICO DELLA RESISTENZA
E DELL'ETÀ CONTEMPORANEA IN PROVINCIA DI LUCCA

25/26

2004-2005

Ottobre 2005

Autorizzazione Tribunale di Lucca n. 353 del 19/10/82. Pubblicazione semestrale: questo numero € 15,00 con versamento su c.c.p. n. 13139555 intestato a Istituto Storico della Resistenza e dell'Età Contemporanea, in Provincia di Lucca, Piazza Napoleone n. 32, 55100 Lucca - Tel. e Fax 0583 55540. Stampato nell'ottobre 2005 dalla tipografia S. Marco Litotipo - Lucca.

Istituto Storico della Resistenza e dell'Età Contemporanea in Provincia di Lucca

Presidente: Berto Corbellini Andreotti

Vice Presidenti: Carlo Coronato e Paola Frateschi

Direttore: Lilio Giannecchini

Amministrazione: Aristodemo Badioli

Probiviri: Giuseppe Antonini, Paolo Boldracchi, Fabrizio Bianchi

Revisori dei Conti: Walter Ramacciotti, Maurizio Tosi, Maria Grazia Lucchesi

Comitato di Redazione:
Berto Corbellini Andreotti, Lilio Giannecchini, Alessandra Celi, Enrico Lorenzetti

Comitato Scientifico:
Berto Corbellini Andreotti, Alessandra Celi, Tiziana Noce, Lilio Giannecchini, Giuseppe Pardini, Armando Sestani, Nicola Laganà, Paola Rossi, Enrico Lorenzetti, Paola Frateschi, Noris Raffaelli

Consiglio Direttivo:
Alessandra Celi, Berto Corbellini Andreotti, Carlo Coronato, Didala Ghilarducci, Renzo Della Capanna, Andrea Polcri, Armando Sestani, Paola Frateschi, Aristodemo Badioli, Paola Rossi, Pierpaolo Filippini, Enrico Lorenzetti, Marco Natalizi

Sommario

60° della liberazione. La "pedalina" che stampava manifesti e volantini per la Resistenza lucchese p. 7

1. STUDI

Nicola Laganà, La costruzione della ferrovia Lucca-Pisa e la fine della indipendenza lucchese p. 11

1. Premessa p. 11
2. Introduzione p. 14
3. I promotori p. 15
4. L'assenso ducale p. 17
5. Le ragioni del progetto p. 18
6. Il progetto della Lucca-Pisa p. 20
7. Le prime difficoltà p. 21
8. I primi progressi p. 23
9. Il commissario regio p. 23
10. L'autorizzazione di Leopoldo p. 24
11. Le prime opposizioni p. 26
12. La prima riunione della Società p. 29
13. La ferrovia per Pescia p. 30
14. I sabotaggi p. 31
15. La 2ª Adunata generale della Società p. 33
16. I progressi dei lavori p. 35
17. I regolamenti p. 38
18. I primi viaggi p. 40
19. L'inaugurazione della Lucca-Pisa p. 42
20. Le poesie p. 43
21. Il "Vapore" p. 44
22. La crisi finanziaria del Ducato p. 47
23. L'estate del 1847 p. 48
24. Le fughe di Carlo Ludovico p. 49
25. Il treno e le feste del "Settembre Lucchese" p. 50
26. Le reazioni del Duca p. 51
27. La "colpa" del treno p. 52
28. Conclusione p. 52

Pietro del Giudice, Per il monumento al Soldato Alleato Sadao Munemori caduto sulla «Linea Gotica» p. 75

Antologia di letture
A sessant'anni dalla Liberazione - Voci della Resistenza p. 83

Danilo Orlandi, Sant'Anna: 12 Agosto 1944 p. 86
Manlio Cancogni, Come avvenne il massacro p. 97
Enrico Pea, Il breviario di Don Aldo Mei p. 104
C.L.N. di Lucca, Come fu liberata Lucca p. 108
Danilo Orlandi, Versilia 1944-1945 p. 118
Rolando Anzilotti, Una visita a "Pippo". p. 129
Umberto Olobardi, Dal lager di Fullen. Ritorno alla libertà p. 136
Nardo Dunchi, Fra i partigiani delle Apuane p. 145
Tre epigrafi di Piero Calamandrei p. 150

Nicola Laganà, L'inferno nella galleria dei "Ceracci" p. 157

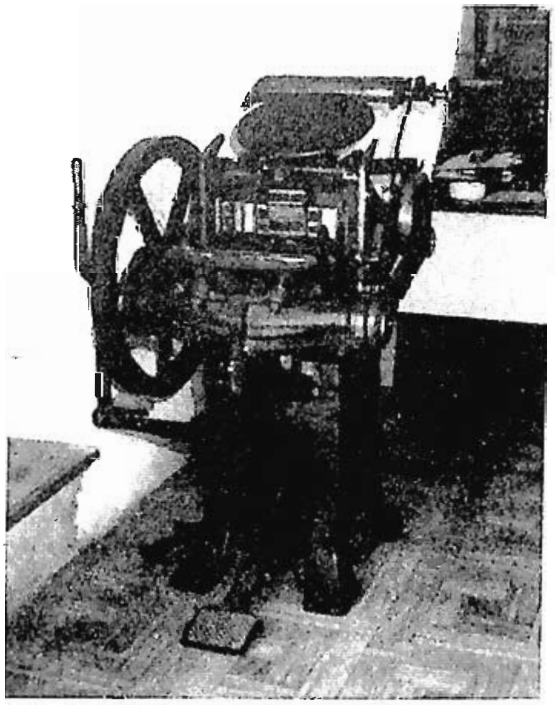
2. DOCUMENTI

Enrico Lorenzetti, Fonti giornalistiche per una storia dalla caduta del Fascismo e dall'Occupazione Tedesca in Lucchesia, fino alla Liberazione ed alla Amministrazione del Governo Alleato (1943-1945) p. 167
Premessa p. 167
1. La caduta del fascismo (dal 3 Luglio al 7 Settembre 1943) p. 175
2. Dall'Armistizio alla Liberazione di Firenze (8 settembre 1943-12 Agosto 1944) p. 183
3. Lucca liberata: il Fronte sulla 'Linea Gotica' (12 Agosto - 31 Dicembre 1944) p. 350
4. Gli Alleati sulla 'Linea Gotica' e dalla Liberazione dell'Alta Italia alla nomina del Governo Parri (1 Gennaio - 22 Giugno 1945) p. 472

60° della Liberazione
La "pedalina" che stampava manifesti e volantini per la Resistenza lucchese

In occasione del 25 Aprile 2005 è stata presentata a Palazzo Ducale, sede della Amministrazione Provinciale, la "pedalina" tipografica, ancora perfettamente funzionante, che nel 1944 fu impiegata, trasferita e nascosta in Ciciana presso Lucca, dalla tipografia segreta del *Comitato di Liberazione Nazionale in Provincia di Lucca*, per la falsificazione di documenti e la stampa di manifesti, volantini e giornali clandestini da diffondere a Lucca, Pisa e Massa Carrara.

Di questa gloriosa "pedalina" tipografica era giusto presentarne l'immagine nella Copertina del presente volume, sia per la sua rarità, sia per il grande valore storico che rappresenta. E' stato possibile ritrovarla solo di recente, dopo lunga ricerca personale di Lilio Giannecchini, direttore del nostro Istituto Storico, presso una Tipografia nelle vicinanze di Lucca.



La storia della "pedalina", in base alle *memorie* e ai documenti esistenti presso l'Istituto Storico della Resistenza e dell'Età contemporanea in Provincia di Lucca, è in breve così riassumibile.

L'acquisto risale al maggio 1944: avvenne a Firenze e lo si deve ad Henny Gemignani, provetto tipografo che fin dall'8 settembre '43 aveva costituito e diretto la Sezione stampa clandestina del C. L. N. lucchese. Gemignani infatti organizzò, con questo macchinario, in località Ciciana – borgo in collina alle falde delle Pizzorne a circa 10 Km da Lucca – una tipografia segreta per la stampa e la diffusione di falsi documenti tedeschi e di manifestini e volantini per la Resistenza e la lotta di Liberazione. Il trasporto della "pedalina" a Ciciana fu merito del contadino Paolo Caselli che, dopo averla nascosta sotto un carico di fieno trainato da una mucca, la trasferì da Marlia a Ciciana e da qui in località Monte Vigna.

Con l'avvicinarsi del Fronte e la presenza di consistenti reparti tedeschi schierati sulle Pizzorne, la macchina tipografica fu nascosta in una buca, e fu possibile ricuperarla e riportarla a Lucca solo dopo la liberazione della Città (5 settembre) e quindi di Ponte a Moriano (29 settembre 1944).

Se ne ebbe ancora notizia nel 1947, quando fu esposta a Pisa in una Mostra sulla Resistenza. In seguito acquistata da un tipografo pisano, fu poi rivenduta ad una tipografia lucchese sita sulla via Sarzanese. Oggi finalmente riscoperta, è entrata a far parte del prezioso materiale storico-documentario dell'Istituto Storico della Resistenza in Lucchesia, che ha sede presso l'Amministrazione Provinciale.

Se questa è la storia della "pedalina", non si possono non ricordare i nomi dei patrioti che, utilizzandola, ed esponendosi ad un rischio mortale, riuscirono ad operare per vari mesi con efficacia una pericolosa e difficile attività di stampa e propaganda, al servizio della Resistenza e della lotta di Liberazione. Si tratta di quattro partigiani lucchesi, componenti la sezione clandestina del C. L. N., giustamente decorati con medaglia alla memoria nel 1996 in occasione del 52° anniversario della Liberazione.

Essi sono: - **Carlo Angeli**, addetto alla diffusione della stampa clandestina a Lucca, Pisa e Massa Carrara (nato il 24.VIII.1902, dece-

duto nel 1987); - **Giulio Angeli**, litografo, addetto alla falsificazione di documenti nazi-fascisti (nato il 10.XI.1907, deceduto nel 1994); - **Orlando Cinquini**, compositore, tipografo della stamperia clandestina di Ciciana (nato il 12.VI.1913, deceduto nel 1988); - **Henny Gemignani**, responsabile della Sezione Stampa clandestina del C. L. N. nella Provincia di Lucca (nato il 30.VI.1916, deceduto nel 1988).

Angeli Carlo
(24 . VIII . 1902 - 8 . I . 1987)

Angeli Giulio
(10 . XI . 1907 – 24 . I . 1994)

Cinquini Osvaldo
(12 . VI . 1913 – 30 . X . 1988)

Henny Gemignani
(30 . VI . 1916 – 22 . VIII . 1988)

Le immagini dei documenti e dei volantini pubblicati nel presente fascicolo sono stati stampati dalla "pedalina" di Ciciana, ad opera dei quattro partigiani della Sezione stampa del CLN della Lucchesia. I documenti e i volantini pubblicati sono conservati presso l'Istituto Storico della Resistenza e dell'Età Contemporanea in Provincia di Lucca.

1. STUDI

La costruzione della ferrovia Lucca-Pisa e la fine della indipendenza lucchese*

Nicola Laganà

1. Premessa

La storia della ferrovia Lucca-Pisa è stata già ricostruita da molti autori, tra i quali ricordo per primo il professore dell'Università di Pisa, Michele Lupo Gentile, che a questo argomento ha dedicato alcuni articoli, attingendo anche all'"Archivio Berghini"[1].

In tempi più recenti si sono occupati di essa Francesco Ogliari e Franco Sapi nella loro monumentale "Storia dei trasporti italiani"; Ivano Lombardi e, più estesamente, Adriano Betti Carboncini, il quale ha dedicato un libro a tutte le linee ferroviarie lucchesi; infine il ricercatore universitario Andrea Giuntini, che ne ha trattato all'interno della sua opera sulle ferrovie del Granducato di Toscana[2].

---

* Il presente studio è la rielaborazione del testo di una conferenza, tenuta il 12 ottobre 1996, in occasione del "1846-1996 - 150° Anniversario della Stazione di Lucca e della Strada Ferrata da Lucca a Pisa".

[1] Il contributo più interessante di Michele Lupo Gentile è stato dato dall'articolo *Come si costruì la linea ferroviaria Lucca-Pisa*, pubblicato nel "Bollettino Storico Lucchese" del 1937, n. 3, pp.161-166.

[2] Ivano Lombardi ha trattato dell'argomento nel n. 1 del 1981 della "Rivista di archeologia, storia, costume", edita a Lucca, e nel libretto del 140° Anniversario della costruzione della stazione di Lucca. Adriano Betti Carboncini ha pubblicato nel 1990, presso Calosci di Cortona (AR), il libro intitolato *Un treno per Lucca. Ferrovie e Tramvie in Lucchesia, Valdinievole e Garfagnana. Funicolare di Montecatini*, oltre a molte altri studi dedicati ad altre linee ferroviarie. Infine Andrea Giuntini, che è un vero esperto dell'argomento, ha scritto un'opera forse unica per l'Italia, intitolata *Contributo alla formazione di una bibliografia storica sulle ferrovie in Italia*, edita a Milano ne "Il Treno", 1989, Supplemento al n. 7 e l'interessantissimo e documentatissimo *Leopoldo e il treno. Le ferrovie nel Granducato di Toscana (1826-1861)* (ESI, Napoli 1991), opera dalla quale ho ricavato moltissimi suggerimenti per il mio lavoro ed una buona parte della bibliografia.

Altri contributi di minore entità, ma non questo trascurabili, sono presenti nel supplemento della "Polla", stampato a Rughi nel 1986 in occasione del 140° anniversario della Lucca-Pisa; ed in quello successivo edito a Lucca nel 1996 per il 150° anniversario; nei vari libri o saggi di storia lucchese del secolo XIX (di Carlo Massei, Antonio Mazzarosa, Giovanni Sforza, ecc.) e del XX (di Augusto Mancini, Cesare Sardi, Francesco De Feo, ecc.)[3].

Tutti questi autori hanno utilizzato le fonti dell'epoca, privilegiando in modo particolare, come nel caso del Lupo Gentile l'Archivio Berghini (privato), oppure gli Archivi statali di Firenze e Lucca ed i numerosi opuscoli, o articoli apparsi sui principali giornali fiorentini, pisani, lucchesi, ecc. dell'epoca. Per quanto mi riguarda, ho attinto in modo particolare ai vari fondi dell'Archivio di Stato di Lucca, al manoscritto n. 3.413 della Biblioteca Governativa di Lucca, ed ai molti periodici (soprattutto lucchesi) conservati da entrambi gli enti[4].

Naturalmente non ritengo che l'argomento possa essere esaurito, anche perché molti documenti nel frattempo sono andati perduti. Inoltre bisognerebbe esplorare altri archivi toscani ed anche austriaci,

---

[3] Gli uomini politici, Carlo Massei ed Antonio Mazzarosa, che sono stati fra i protagonisti del periodo, hanno scritto rispettivamente la *Storia civile dall'anno 1796 al 1848* (Tip. del Serchio, Lucca 1878) e *Storia di Lucca dal 22 novembre 1817 al 12 ottobre 1847* (in *Opere*, Giusti, Lucca 1886, vol. V, pp. 3-142), oltre ad alcune opere minori relative alle attività economiche (agricoltura, industria della seta, ecc.). Il naturalista Emanuele Repetti si è distinto invece per la sua opera enciclopedica in 6 volumi, cioè il *Dizionario geografico fisico storico della Toscana*, stampati a Firenze da Tovani e Mazzoni tra il 1833 ed il 1846 e ristampati dalle Officine Stianti di S. Casciano Valdipesa per conto della Cassa di Risparmio di Lucca nel 1972. L'archivista Giovanni Sforza, tra le altre opere, ha scritto *La fine di un ducato* e *L'ultimo Duca di Lucca*, pubblicate nella "Nuova Antologia" (1893, Serie III^2, n. 8, pp. 306-331 e 675-710; n. 46, pp. 447-467 e n. 47, pp. 88-111). Giovanni Sardi, invece, ha pubblicato un'anedottica *Lucca e il suo Ducato dal 1814 al 1859* (Rassegna Nazionale, Firenze 1912; Azienda Grafica Lucchese, Lucca 1966 e Forni, Bologna 1972). Infine Francesco De Feo ha scritto il saggio *La reversione del Ducato di Lucca del 1847*, edito nella rivista "Archivio Storico Italiano" nel 1966.

[4] Il Giuntini, per esempio, ha utilizzato essenzialmente i fondi dell'Archivio di Stato di Firenze, oltre ai vari opuscoli e periodici dell'epoca (per esempio la "Gazzetta di Firenze", il "Giornale di Commercio" e gli "Annali Universali di Statistica").

francesi, inglesi, ecc. (sia pubblici che privati) per avere un quadro più completo ed esauriente[5].

Il genio creator del secol nostro,
che affrena gli elementi,
creò di ferro infaticabil mostro
per gareggiar co' venti:
è il destriero dei popoli che vola
a diffonder la luce e la parola.
Ha lungo il collo e dalla bocca nera
gitta fumo e faville,
sbuffa, nitrisce, scuote la criniera,
trapassa borghi e ville
l'ima valle e la superba altura,
e par che gridi: ho vinto la natura.

(G. La Farina, *All'Italia*)

[5] Tra gli archivi privati, una parte di quello di Pasquale Berghini oggi è posseduto dalla Biblioteca Governativa di Lucca ed è raccolto nel manoscritto n. 3.413, dedicato interamente alle ferrovie. Esso conta ben "70 fascicoli di vario formato" del secolo XIX, che costituiscono una "raccolta di incartamenti vari di carattere amministrativo riguardanti le vicende delle varie Società impegnate nella costruzione di strade ferrate, in particolare la Lucca-Pisa, e quelle ad essa precedenti o immediatamente successive. Dal 1838 al 1865". Quest'ultima comprende manoscritti ed opuscoli a stampa ed "è stata acquistata dalla Biblioteca Governativa di Lucca dal Prof. Michele Lupo Gentile il 25 ottobre 1938 e proviene dall'Archivio privato Berghini [...]".

2. Introduzione

Verso la fine dell'indipendenza del Ducato, sotto Carlo Ludovico (o Lodovico) di Borbone, a Lucca si discusse a lungo il progetto della ferrovia Lucca-Pisa, la quale avrebbe unito la nostra città, non tanto con la secolare "nemica", ma piuttosto con Livorno, dal cui porto passava quasi tutto il commercio toscano. Questo tronco sarebbe stato più importante per i nostri commerci, piuttosto che per quelli del resto della regione, la quale a quel tempo faceva parte del Granducato di Toscana[6].

La progettazione, le concessioni ducali e granducali, la costruzione della linea ferroviaria, la inaugurazione ed i primi mesi di esercizio della stessa accompagnarono gli ultimi anni di permanenza di Carlo Ludovico a Lucca, prima della cessione anticipata di Lucca alla Toscana agli inizi dell'ottobre del 1847[7].

---

[6] In risposta ad alcune domande che gli erano state poste dai ministri lucchesi, Pasquale Berghini, l'ideatore della Lucca-Pisa, scrisse tra l'altro: "[...]. Perché è interesse principalissimo e vitale per Lucca legarsi al porto di Livorno, ed a Firenze, da cui è egualmente disgiunta: mentre Pisa è già di fatto legata a Livorno per una Strada ferrata, e può essere legata a Firenze senza dipendere da Lucca" (ASLu, *Consiglio dei Ministri* n. 1, *Domande del R. Consiglio de' Ministri all'Avv. Berghini nella Conferenza del 9 Maggio 1844. Risposte dell'Avv. Berghini alle di contro domande*, 4ª risposta). Una conferma di questo si può ricavare anche da un documento intitolato *Progetto per la Ferrovia Lucca-Pisa* (ASLu, *Ministero Affari Esteri* n. 180), nel quale era segnalato fra l'altro che "[...] il vantaggio risultante dalla costruzione di una strada ferrata fra Lucca e Pisa è senza confronto più per la prima, che per la seconda [e che] grandissimo sarebbe il profitto per Lucca dall'esser posta in comunicazione con Pisa [perché] potrebbe in pari tempo [essere posta] in comunicazione con Livorno da cui dirama il principale commercio di tutta la Toscana [...]". Il porto di Viareggio rivestiva, invece, un ruolo secondario nel commercio lucchese e regionale, come ha dimostrato anche una lettera da Livorno del 5 marzo 1847 conservata nello stesso fondo, la quale ha evidenziato che "i Lucchesi di fronte alla Toscana, soli si trovano con essa in vero bisogno di reciprocanza, mentre questa indipendentemente dagl'interessi commerciali, offre a loro molti porti, ed eglino non danno ad essa che quello solo di Viareggio, per il qual luogo io credo niuni, o ben pochi dei nostri bastimenti si dirigono [...]".

[7] Lucca, secondo il Congresso di Vienna, doveva essere ceduta alla Toscana, ma temporaneamente venne affidata ai Borboni di Parma che vi rimasero dal 1817 al 1847, quando avvenne la "reversione" anticipata a favore di Leopoldo II, da parte di Carlo Ludovico, il quale era ancora in attesa di subentrare nel ducato di Parma, Piacenza e Guastalla, al posto di Maria Luisa d'Austria, vedova di Napoleone. Questo fatto è stato esaminato in modo particolare da Francesco De Feo ne *La reversione del ducato di Lucca nel 1847*, in "Archivio Storico", 1966, pp. 160-207.

Gli ultimi anni di permanenza a Lucca del Duca, dopo un lungo periodo di tempo in cui aveva praticamente lasciato governare la città al Marchese Ascanio Mansi e lui aveva girovagato per l'Europa, furono contrassegnati da una serie di gravi problemi, che culminarono in una grave crisi economica delle finanze personali e di quelle statali, in alcuni disordini nell'estate del 1847, nelle fughe di Ludovico nel settembre dello stesso anno e nelle sempre più pressanti richieste di riforme da parte dei pochi liberali lucchesi.

Alla fine il Duca non volle concedere la costituzione e preferì cedere in anticipo lo stato[8].

Ma la fine anticipata della sua permanenza a Lucca fu senz'altro, come vedremo, causata anche dalla stessa costruzione della Lucca-Pisa, la quale fra l'altro vide tra i suoi ideatori e finanziatori molti stranieri, cosa che suscitò senz'altro risentimenti nella classe dirigente del tempo e allontanò sempre di più il sovrano dai suoi stessi ministri lucchesi[9].

3. I promotori

L'autore del progetto, Pasquale Berghini di Sarzana, era dovuto fuggire dal Piemonte a seguito delle cospirazioni del 1832-33 e della condanna a morte in contumacia. Egli, durante il suo esilio (in Corsica, a Marsiglia, a Parigi, a Londra e di nuovo nella capitale fran-

---

[8] Carlo Ludovico per risolvere i problemi finanziari fu costretto, tra l'altro, a chiedere alcuni prestiti ed in particolare quello del 1847, che gli alienò il favore di molti suoi collaboratori lucchesi (come il ministro delle finanze Vincenzo Torselli), ed a cedere in garanzia al Granduca di Toscana l'appalto delle Dogane e le privative dei Tabacchi e del Sale dal 16 giugno dello stesso anno. Tutta questa complessa vicenda, orchestrata abilmente da Thomas Ward, si trascinò per più di sei mesi ed è stata documentata in vari fondi dell'Archivio di Stato (per esempio, *Consiglio di Stato* n. 28, *Debito Pubblico* n. 112, *Direzione Generale dell'Interno* n. 560, ecc.) ed esaminata in maniera molto critica nei confronti del Duca e dei suoi collaboratori dal Mazzarosa, dal Mazzei, dallo Sforza, dal Sardi, ecc..

[9] Da varie testimonianze sappiamo che il Duca nel 1847 non apprezzava più nemmeno l'operato dei più stretti collaboratori lucchesi e si fidava invece di quelli stranieri, come l'ex-stalliere inglese Thomas Ward, che negli ultimi mesi divenne ministro delle finanze e contrattò, con molta abilità, con i rappresentanti del Granducato la "reversione" di Lucca a Firenze.

cese) "conobbe nel 1839 il duca di Lucca, Carlo Ludovico di Borbone, il quale, per raccomandazione del dottor Alessandro Carina e del Vescovo di Sarzana gli concesse di stabilirsi nel suo territorio [...]"[10].

Così quest'"uomo di carattere ardente", come lo ha definito Carlo Massei,

> stanco dell'ozio forzato in cui aveva sì a lungo vissuto, si unì ad alcuni lucchesi, e d'accordo con essi propose al Duca di eseguire quel lavoro che avrebbe congiunto Lucca alla Leopolda [la prima linea ferroviaria toscana] che da Livorno conduceva a Pisa, e quindi a Firenze[11].

Ivano Lombardi ha elencato i primi collaboratori del Berghini, cioè quei "lucchesi lungimiranti" (Giuseppe Vitali, Felice Francesconi, Alessandro Carina, Tommaso Giannini, Carlo Minutoli Tegrimi, Domenico Andreuccetti ed il marchese Boccella), che erano fra l'altro tra i principali collaboratori del sovrano lucchese. Costoro avrebbero dato vita ad una "Società progettante una strada ferrata tra Lucca e Pisa, con sede fissa a Lucca"[12].

---

[10] Di Porto B., *Berghini Pasquale*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, Ist. della Enciclopedia Italiana Treccani, Roma 1967, vol. IX, p. 90. A questo interessante personaggio hanno dedicato degli studi anche Achille Neri (in *Un condannato a morte del 1833, P.B.*, in "Rivista Storica del Risorgimento Italiano", 1900, fasc 9-10, pp. 895-964) e Michele Lupo Gentile (in *Un patriota del Risorgimento. P. B.*, Pacini Mariotti, Pisa 1950).

[11] Massei C., op. cit., vol. II, p. 276.

[12] Lombardi I., *Quasi tutto l'ieri della strada ferrata Lucca-Pisa*, in *Le Ferrovie di Lucca fra passato e futuro [...]*, Supplemento a "La Polla", Tip. Lazzareschi Rughi, Lucca maggio 1986. In realtà "Giuseppe Vitali [era] modenese, pure esule e rifugiato politico" (in Lupo Gentile M., *Un patriota [...]*, op. cit., p. 16). A lui si riferiva anche un documento dell'8 aprile 1846 della Polizia di Milano indirizzato alle autorità lucchesi, del seguente tenore: "Per i motivi che adduce prega perché le siano somministrate precise notizie ed informazioni sul conto e sulla condotta del già compromesso Modanese Giuseppe Vitali quà dimorante, oggi Gerente della Società della Strada Ferrata di Lucca, ecc.". Il 12 maggio si rispose che "pel riscontro si somministrano favorevoli informazioni sul conto dello indicato Vitali" (in ASLu, *Presidenza del Buon Governo* n. 56, 1020). A questo proposito bisogna precisare che la "Società della Strada Ferrata da Lucca a Pisa" aveva degli agenti a Milano, i quali dovevano piazzare le sue azioni.

4. L'assenso ducale

Carlo Ludovico, sotto la pressione di queste persone, tra le quali erano compresi anche il suo segretario (Andreuccetti) ed il medico personale (Carina), accettò l'idea[13].

Il Duca approvò ufficialmente l'iniziativa con un "Motuproprio", cioè un decreto emanato dal sovrano, del 10 dicembre 1841[14].

A seguito di questo il 15 dello stesso mese venivano pubblicati dalla Tipografia Bertini su un libretto (e successivamente sul "Bollettino delle Leggi del Ducato di Lucca") gli *Statuti della Società Anonima per lo stabilimento di una strada ferrata da Lucca a Pisa*[15].

In realtà il Duca, come ha sottolineato giustamente Ivano Lombardi, "acconsentì [...] non certo perché ritenesse l'opera utile ai suoi sudditi ma per il desiderio di assumere l'atteggiamento di novatore e riformatore"[16].

---

[13] I fautori dell'impresa appartenevano alla nobiltà ed all'alta borghesia lucchese. Tra questi l'Andreuccetti il 18 agosto 1830 era diventato "sotto segretario" del Duca e "segretario" dal 3 dicembre 1833 al 23 marzo 1847, quando "morì in servizio e giovane" (in Bongi S., *Inventario del R. Archivio di Stato in Lucca*, Giusti, Lucca 1880, vol. III, p. 48). Il Carina era invece il medico personale di Carlo Ludovico e si occupò in modo particolare delle terme di Bagni di Lucca. Egli scrisse anche dei libri di storia locale, oltre che un interessantissimo saggio sui *Bagni di Lucca*.

[14] *Bollettino delle leggi del Ducato lucchese*, Tip. Bertini, Lucca 1842, n. 39, pp. 71-79.

[15] Ivi, pp. 80-97.

[16] Lombardi I., *Quasi tutto l'ieri della strada ferrata Lucca-Pisa*, op. cit. Il Mazzarosa ha riconosciuto il merito del Duca, perché ha precisato: "Senza Carlo Ludovico finalmente noi saremmo stati privi, e chi sa per quanti anni, di una strada detta di ferro che si congiungesse con quelle di Toscana a Pisa e a Pistoia: vantaggio prezioso in sé per la grande economia di denaro e di tempo, cosa indispensabile a conservare il transito pel Lucchese! (in op. cit., p. 43). Sulla figura complessa e sull'opera di Carlo Ludovico sono stati espressi molti giudizi. Eugenio Lazzareschi (in *Lucca nella Storia, nell'Arte e nell'Industria*, M. Pacini Fazzi ed., Lucca 1978, p. 73), per esempio, ha evidenziato il suo "carattere ambiguo, fra il burlesco e l'austero, il sensuale e il mistico, così da rendere assai difficile l'esatta conoscenza della sua fisionomia morale". Inoltre, sempre secondo lui egli era "di mente pronta, ma volubile, d'ingegno versatile, ma non tenace, ilare ed arguto, diffidente coi buoni ed aperto coi tristi, amante di cavalli, di corse, di caccie e di donne, ossessionato dalla mania di viaggiare, ora prodigo fino all'eccesso, ora avaro fino alla sorditezza, involuto tutto, come la madre, dal preconcetto dinastico, del quale riconobbe sempre i diritti [...]".

5. Le ragioni del progetto

La nascita della ferrovia si deve a George Stephenson, che, dopo aver inventato la macchina a vapore ("uno strumento destinato a rivoluzionare la storia dell'umanità"), il 27 settembre 1825 fece partire "il primo treno con passeggeri a bordo [che] si mosse lungo i 43 chilometri di binario che separavano Stockton da Darlington [...] in Inghilterra"[17].

Nel 1830 venne inaugurata la linea Manchester-Liverpool che dette inizio al primo servizio regolare nella storia. Ben presto i vari paesi europei e gli Stati Uniti imitarono questa iniziativa, che in Italia ebbe come primo tronco la Napoli-Portici del 3 ottobre 1839. Anche la Toscana si interessò quasi subito alla novità, soprattutto all'interno del gruppo "Vieusseux" e della rivista da esso pubblicata ("L'Antologia")[18].

Ma soltanto nel 1838 ebbe origine la storia della prima linea toscana (la "Leopolda") perché "Fenzi e Senn iniziarono [...] la vendita delle promesse di azioni del valore ciascuno di 1.000 lire a copertura del fabbisogno di capitale sociale [...]"[19].

Così si formò una "Società anonima", a capitale privato, che riuscì a completare il 13 marzo 1844 e, dopo varie traversie, soltanto il primo tratto della ferrovia Firenze-Livorno, unendo quest'ultima città a Pisa.

Fin dall'inizio ci furono difficoltà sia nel piazzare le azioni, che nel combattere i tentativi di speculazioni al rialzo ed al ribasso; nel trovare l'accordo all'interno dei due principali gruppi societari e nello scongiurare pericoli di assorbimento da parte di altre società. Inoltre ci volle molto tempo per ottenere la concessione dal Granduca e per scegliere il tracciato definitivo.

---

[17] Righetti M., *Enciclopedia Europea*, Garzanti ed., Milano 1977, vol. IV, p. 843.

[18] Per chi volesse seguire la genesi delle ferrovie toscane consiglio di consultare il libro *Leopoldo e il treno [...]* già citato.

[19] Giuntini A., in *Leopoldo e il treno [...]*, pp. 56 e 53. Secondo l'autore queste erano le caratteristiche principali dei nuovi enti: "Organi delle società anonime ferroviarie erano il Consiglio di Amministrazione, al quale spettavano le scelte gestionali più significative, e l'Assemblea dei Soci, che di regola si riuniva una volta all'anno per l'approvazione del bilancio; ma chi realmente guidava la società in prima persona, e non infrequentemente in modo dittatoriale senza tener conto della volontà dei soci, era il segretario".

Lucca dovette occuparsi subito del progetto della Leopolda, perché rischiava di rimanere tagliata fuori dalle principali correnti di traffico. Quindi Pasquale Berghini ed i suoi compagni, che erano più sensibili alle novità ed avevano fiutato la possibilità di fare un buon affare, si attivarono in varie direzioni[20].

Il Berghini probabilmente, fin dai primi tempi, più che a pensare di fare della Lucca - Pisa una semplice appendice della Leopolda, aveva in testa idee più grandiose, che cercò di perseguire negli anni seguenti con la concessione della Lucca - Pescia prima e della Lucca - Pistoia poi. Ma c'era nell'aria un progetto ben più grandioso, che tendeva addirittura a "dirottare" la "Leopolda" per Lucca e Pistoia ("subappenninica"), invece di seguire il tracciato lungo la valle dell'Arno progettato dallo Stephenson[21].

C'erano poi lotte, più o meno sotterranee, da parte dei vari gruppi capitalistici, che miravano ad impadronirsi di tutte le ferrovie toscane ed a fondere le società in una sola. Un riflesso di queste gare accanite si può intuire anche da alcune lettere scambiate tra il Berghini ed i suoi amici, ed in modo particolare con Giuseppe Vitali e Felice Francesconi[22].

Nel giro di pochi mesi il gruppo di Berghini si mosse con notevole celerità per battere ogni possibile concorrenza, per assicurarsi l'appoggio del Duca e del Ganduca e per predisporre gli strumenti utili per completare il progetto tecnico ed economico e la costituzione definitiva della società.

---

[20] Andrea Giuntini (in *Leopoldo e il treno [...]*, p.76) ha precisato che già "dal giugno 1841 infatti il banchiere milanese De Pulzer si era fatto avanti per ottenere dal granduca la concessione di un tratto di ferrovia da Pisa a Lucca. Per questo motivo aveva preso contatto con alcuni notabili lucchesi, Pasquale Berghini, Carlo Minutoli Tegrimi, Felice Francesconi e Giuseppe Vitali [...]" [ma Berghini e Vitali non erano di Lucca !].

[21] Poco tempo dopo si pensava addirittura di proseguire da Ripafratta per la foce di Filettole a Viareggio ed oltre, senza passare per Pisa; di raggiungere Bologna attraverso la Porrettana, ecc..

[22] BSLu, *Ms.* n. 3.413, fascicoli 6, 7 e 9. Per esempio in una lettera scritta il 23 ottobre 1841 ed indirizzata a Pasquale Berghini, Felice Francesconi accennava alla "guerra che mi muoveranno i Fenziani".

6. Il progetto della Lucca - Pisa

Nel decreto di concessione ducale erano già contenute le caratteristiche principali di tutta la complessa operazione messa in atto dalla "Società progettante una strada ferrata tra Lucca e Pisa con sede in Lucca". Quest'ultima era stata costituita dal Berghini, dal Francesconi, dal Vitali e dal bolognese (di origine svizzera) Giacomo Antonio Ganzoni, ai quali si aggiunsero fin dall'inizio Alessandro Carina, Tommaso Giannini, il parmense Tommaso Bianchi, il marchese Francesco Boccella, Antonio Delgado, Carlo Minutoli Tegrimi e Alessandro Casali, che sottoscrissero da 1 a 3 carati (quote azionarie) per la costituzione del capitale sociale necessario per le prime spese di progettazione[23].

Carlo Ludovico

con motuproprio 10 dicembre 1841 ne approvò l'atto costitutivo e lo statuto, autorizzandola a costruire e a porre in attività nel suo interesse, ed a sue spese, rischio e pericolo il tronco di strada ferrata che conduceva da Lucca al confine lucchese, dovendo pel rimanente dipendere da speciali autorizzazioni del I. e R. Governo di Toscana[24]

Pietro Provenzali, che era tra l'altro il ciambellano del Duca, ha ricordato l'avvenimento nelle sue "Memorie" con queste note:

11 Dicembre 1841 - S.A.R. ha accordato ad una società, rappresentata dai Sig.ri Minutoli, Giannini, Francesconi, Antonio [in realtà Pasquale] Berghini e Vitali di Modena, il permesso della costruzione di una Strada Ferrata da Pisa a Lucca. Questa concessione ottenuta privatamente dal Duca, credesi

---

[23] BSLu, *Ms.* n. 3.413, fasc. 7, 8 e 11. Questi tre fascicoli contengono fra l'altro la minuta di un regolamento amministrativo della Società progettante, ecc; l'atto costitutivo della stessa ed il contratto fra i fondatori. Il testo del fascicolo 8 è riportato nell'*Appendice* di questo studio. Il Lupo Gentile ha precisato (in *Come si costruì la linea ferroviaria Lucca-Pisa*, p. 162) che "si doveva far fronte alle spese iniziali di qualunque genere con 20 carati [... e che] per ogni carato si doveva sborsare 675 lire lucchesi o novanta scudi di Toscana da pagarsi in tre rate diverse nelle mani del cassiere della Società, il Sig.r Felice Francesconi". La somma totale era di lire 13.500.

[24] Betti Carboncini A., op. cit., p. 31. Il testo è stato pubblicato in un opuscolo del 1841, a cura della tipografia ducale Bertini, e nel *Bollettino delle leggi* nell'anno successivo. Di esso dava notizia, in data 17 dicembre, il "Giornale Privilegiato di Lucca", che da allora in poi seguì tutte le vicende della Lucca-Pisa.

per opera del Carina amico del Berghini, metterà in imbarazzo S.A.R. per non aver agito, come era dovere, col consenso del Governo Toscano [...][25].

7. Le prime difficoltà

Ma ci volle qualche anno in più rispetto a quanto preventivato, prima di costituire la società ed ancora di più per ottenere l'assenso granducale. A questo proposito il Provenzali annotava il 22 dicembre 1841:

L'avv. Berghini come Deputato o rappresentante la Società Lucchese per la strada ferrata si è presentato al Granduca di Toscana tentando di ottenere egual permesso su[l]l'esecuzione del progetto. Ma Leopoldo, che non è il buon Carlo Lodovico, non si lasciò so[r]prendere e la sola risposta che trovò l'insistenza del Berghini fu primo, bisogna ponderare con accuratezza, esaminerò, l'affare è d'importanza [...][26].

Il "Giornale Privilegiato di Lucca" seguì l'evolversi della vicenda ed in due articoli del 17 gennaio e del 2 marzo 1842 assicurò che il Granduca aveva "fissata la sua sovrana attenzione sulla supplica" del gruppo dirigente la Società della Lucca-Pisa, e pertanto voleva che gli fosse sottoposto "il piano particolarizzato relativo alla costruzione del

---

[25] ASLu, *Biblioteca manoscritti* n. 189, p. 536. Il Provenzali aggiungeva anche che l'argomento non era stato trattato né dal Consiglio di Stato, né dal Consiglio dei Ministri. Pier Giorgio Camaiani (in *Dallo stato cittadino alla Città Bianca*, La Nuova Italia, Firenze 1979, p. 483) ha detto fra l'altro: "Nel diario, consistente in ventiquattro tomi o registri, il marchese Pietro Provenzali appuntò le sue osservazioni su fatti e persone di Lucca e altrove dal 1837 al 1872. Se ne può dunque ricavare una testimonianza di grande interesse del modo con cui in questo periodo un patrizio lucchese vide e interpretò sia avvenimenti di rilievo nazionale, come episodi di vita locale [...]".

[26] ASLu, *Bibl. Ms.* n. 189, p. 537. Il Sardi (op. cit., p. 149), dopo aver indicato il 1842 per il 1841, ha commentato argutamente a questo proposito che "quello stesso Berghini che aveva trovato il terreno facile presso Carlo Ludovico dovette mangiare un po' d'aglio prima di ottenere la stessa concessione da Leopoldo II che gli oppose un mucchio di *ma* e di *se*". Nel *ms.* n. 3.413, fasc. 27 della BSLu, è contenuto un *Progetto di istanza a S.A.I e R. il Gran Duca*, non datato, in due esemplari quasi uguali, che tentava di far capire a Leopoldo II le esigenze per Lucca di costruirsi questa ferrovia (per collegarsi megliocon il porto di Livorno) e che in fondo anche lui avrebbe avuto il suo guadagno perché presto la città sarebbe stata assorbita dal Granducato.

tratto di strada ferrata compreso nel Territorio Granducale, riserbandosi di manifestare dopo il debito esame del piano medesimo, le sue sovrane intenzioni quanto all'esecuzione".

La prima fase, regolata dal *Manifesto* del 28 febbraio 1842, aveva avuto successo, grazie anche al contributo dei vari "Agenti" che dovevano raccogliere le prenotazioni, in varie sedi, delle 2.500 azioni da lire 1.000 ciascuna. Si trattava di Lorenzo Magnani per Firenze, Prato e Pescia; di Orazio Marchetti per Pistoia, di Felice Francesconi (Cassiere della Società) per Lucca; di Lorenzo Ceramelli per Pisa e di Costantino Tossizza per Livorno[27].

Il Consiglio dirigente ed amministrativo era allora costituito dai fondatori della Società:

Carlo Minutoli Tegrimi	-	Presidente
Tommaso Giannini	-	Vice-Presidente
Pasquale Berghini	-	Segretario
Felice Francesconi	-	Assessore e Gerente
Giuseppe Vitali	-	Assessore e Cassiere

In attesa delle necessarie concessioni granducali, era stata iniziata la raccolta dei "decimi d'azione", cioè delle rate da lire 100 ciascuna che si dovevano pagare a scadenze fisse per entrare in possesso dei titoli. Ma, dopo il regolare incasso della prima trance, la Società fu costretta a rinviare il pagamento del 2° "decimo", e questo fatto generò senz'altro dei dubbi nei sottoscrittori e nella stessa opinione pubblica[28].

---

[27] Queste notizie sono contenute nel *Manifesto* del 28 febbraio 1842 (pubblicato dal "Giornale Privilegiato di Lucca" il 2 marzo). Le scadenze per i "Decimi" erano state fissate nelle seguenti date: 1° aprile, giugno, agosto, ottobre, dicembre 1842 e 1° febbraio, aprile, giugno, agosto ed ottobre 1843. Il Consiglio contava allora di inaugurare la ferrovia nell'ottobre del 1843, in coincidenza con il Congresso Scientifico Nazionale che si sarebbe tenuto a Lucca.

[28] BSLu, *Ms.* 3.413, n.18 "Lucca 26 maggio 1842 - Avviso del Consiglio dirigente ed amministrativo della Strada Ferrata da Lucca a Pisa". Il documento precisava che "volendo alleviare i sig.ri Azionisti da qualunque sborso, che non sia strettamente necessario; e non aggravare inutilmente l'Impresa degli interessi decorrenti sulle somme giacenti in Cassa [... il Consiglio Dirigente] ha sospeso sino a nuova intimazione il pagamento del 2° Decimo d'Azione, il quale a termine dell'art. 9 del Manifesto dei 28 febbraio 1842 era intimato per giorno 1.mo dell'entrante giugno".

8. I primi progressi

Qualche passo in avanti fu compiuto in seguito alla riunione del "Consiglio" il 9 giugno 1842, che propose tra l'altro anche la fusione delle 3 Società ferroviarie (Leopolda, Pistoiese e Lucchese), l'abbandono del tracciato del Valdarno per quello subappenninico, ecc.[29].

9. Il Commissario regio

Lo Stato lucchese aveva lasciato libertà alla iniziativa privata, ma si riservava la nomina di un "Commissario Regio per la strada ferrata da costruirsi da Lucca a Pisa, rispettivamente al tronco lucchese", che il 9 luglio 1842 venne scelto nella persona dell'architetto Lorenzo Nottolini, il quale aveva compiuto anche dei viaggi in Inghilterra per studiare le ferrovie[30].

Il 19 luglio 1842 venne deciso nei "Capitoli" che la linea sarebbe stata costruita e gestita in concessione per 100 anni da una società privata, la quale doveva rispettare le regole assegnate dall'ing. Stephenson per la strada ferrata "Leopolda" e dei limiti per i prezzi del trasporto delle persone e delle merci. Inoltre essa contava di ottenere l'esproprio dei terreni per pubblica utilità (in base ad un decreto del 1835) ed il pagamento di una simbolica imposta di registro[31].

Tra le varie disposizioni si impegnava la Società, in caso di escavazione, a procedere "con ogni regolarità, onde rendere possibilmente minore il danno dell'agricoltura, e non dar luogo a dei ristagni contrari alla salubrità della aria"[32].

---

[29] BSLu, *Ms.* n. 3.413, fasc. 15 e 16.

[30] Una minuta del Decreto in oggetto è conservata nel solito *Ms.* n. 3.413, fasc.20, mentre il testo è stato pubblicato nel *Bollettino delle leggi* del 1842.

[31] *Bollettino delle Leggi del Ducato di Lucca*, Tip. Bertini, Lucca 1843, n. 31, pp.78-84. I "Capitoli" fissavano il tracciato nel territorio lucchese, il raggio delle curve di almeno 500 metri, la pendenza "mai maggiore dell'uno sopra mille"; la larghezza della strada e delle scarpe; gli interri; il materiale rotabile; l'occupazione dei terreni, ecc..

[32] *Ivi*, p. 81, art. 9. A S. Giuliano Terme (Pisa) gli abitanti si dovettero lamentare proprio a causa delle acque stagnanti e maleodoranti.

Forse, per la prima volta, si accennava anche alla Stazione di Lucca. La strada ferrata, secondo l'art.1, "avrà il suo punto di partenza dalla strada maestra fuori Porta S. Pietro di Lucca in prossimità degli spalti, di cui occuperà una piccola parte, mediante la Stazione, com'è tracciata sulla pianta"[33].

Quindi secondo questo progetto la Stazione doveva sorgere più a ovest, quasi di fronte alla porta più importante della città, dove si trovava anche la dogana principale. Secondo i "Capitoli", infatti, nel luogo suddetto

> la Società dovrà costruire un fabbricato ad uso di Stazione, nella quale oltre a tutti i soliti locali necessari al servizio della Strada, dovrà pure essercene uno da destinarsi ad Ufficio doganale per la visita dei bagagli e merci provenienti da Pisa. La detta Stazione sarà provveduta di cento metri all'incirca di doppia ruotaja, di tre tournands o platee giranti, degli scambi [...][34].

Infine era previsto anche l'acquisto di "macchine locomotive di ottima costruzione e di fabbrica di maggiore rinomanza coi respettivi Tenders o magazzini da acqua e carbone [e di] 4 Carrozze di 1ª classe da 24 posti - 6 Carrozze di 2ª - 8 Carrozze di 3ª da 40 posti dette Wagons [e] - 4 Carri da mercanzie"[35].

10. L'autorizzazione di Leopoldo

Ma solo due anni dopo avvenne la svolta decisiva, poiché, come ha scritto Lombardi il "23 maggio del 1844 il consiglio dirigente ed amministrativo pubblicava che, essendo fatta collocazione d'oltre

---

[33] Ivi, p. 79. La carta a cui si riferisce è una di quelle che era stata predisposta nei mesi precedenti dall'ingegnere parmense Tommaso Bianchi, assieme al progetto economico (al quale aveva dato un contributo notevole anche il bolognese, di origine svizzera, Giacomo Antonio Ganzoni). Le carte sono conservate attualmente in ASLu, *Fondo Stampe* nn. 1150-1158, 140-141 e 168; il progetto in *Carte Nottolini* n. 2, fasc. 28.

[34] *Bollettino delle Leggi del Ducato di Lucca*, Tip. Bertini, Lucca 1843, p. 83, art. 20.

[35] *Ivi*, pp. 83-84, art. 23.

1.500 azioni, la società, conforme agli statuti fatti, era legalmente e definitivamente costituita"[36].

Subito dopo venne convocata la "1ª Adunanza generale" per il 30 luglio. Nel frattempo il Duca di Lucca dovette prendere accordi con il granduca di Toscana, Leopoldo II, il quale finalmente il 27 giugno 1844 emanò un "Motuproprio" per autorizzare il completamento del tratto toscano della ferrovia, Ripafratta - Pisa[37].

Questa decisione, molto probabilmente, fu favorita dal successo riportato a seguito dell'apertura del tratto Livorno - Pisa, che era stato preannunciata l'11 marzo 1844 in un articolo del "Giornale Privilegiato di Lucca", in base al quale si avvisava "il pubblico che l'inaugurazione solenne di detto tronco avrà luogo mercoledì prossimo, 13 del corrente [mese], a mezzogiorno" e si aggiungeva l'orario delle partenze e degli arrivi per il 14.

In data 13 marzo il giornale faceva il resoconto della manifestazione, che era avvenuta alla presenza delle autorità civili e religiose, e di circa 10.000 persone soltanto a Pisa[38].

Il successo dell'operazione superò ogni aspettativa soprattutto per l'afflusso dei passeggeri e fece lievitare verso l'alto il valore delle azioni, che sempre a detta del "Giornale Privilegiato di Lucca" del 22 marzo "sono ricercate a premio, e il 19 si fecero delle compre a lire 100 e 1/2 per cento, vale a dire si pagarono lire 135 per 130 di capitale [...]"[39].

---

[36] Lombardi I., *La strada ferrata Lucca-Pisa*, in "Rivista di archeologia storia costume", Lucca 1981, n. 1, p. 42.

[37] La "Notificazione" del Granduca fu pubblicata anche dal "Giornale Privilegiato di Lucca" in data 3 luglio 1844.

[38] Il giornale lucchese seguì poi con molta attenzione le vicende della "Leopolda".

[39] Il giornale, per esempio, scriveva che il 5 aprile "le azioni si ricercano a lire 102 per cento, ma non si trovano venditori". Ma già il 10 dello stesso mese se ne vendettero alcune al 3 ed al 4,5%. Il 3 maggio l'euforia era ancora cresciuta: infatti "lettere di Vienna del 24 aprile dicono che grandissima è colà la ricerca per le azioni di questa strada, e che in quel giorno si pagavano 117 per cento [...]. Molti negoziatori di Livorno hanno ricevuto considerabili commissioni di acquisto di azioni, per case estere e per parte di negozianti di Firenze. Tanto il 1 che il 2 maggio si cercavano con premura a Livorno le azioni e si sarebbero pagate fino a centotredici lire per cento, ma quasi tutte le azioni vendibili erano già state acquistate da esteri che seppero per tempo apprezzare la ricchezza di questa operazione [...]".

Andrea Giuntini, che ha ricostruito molto dettagliatamente la storia della "Leopolda", ha sottolineato anche un altro particolare importante: "Il successo invece fu immediato e clamoroso, favorito anche dall'assenza di incidenti, temuti alla vigilia e che, invece, forse per il grande spiegamento di guardie armate lungo la linea, non ebbero luogo"[40].

Nel corso dei primi viaggi, comunque, venne segnalato qualche inconveniente, come si può intuire facilmente da questa lettera pubblicata dal "Giornale Privilegiato di Lucca" dell'1 aprile 1844, la quale tra l'altro chiedeva che le carrozze di "seconda classe, siano chiuse dai lati con cristalli per toglier l'incomodo della corrente dell'aria, e di penetrarvi l'acqua nei giorni piovosi [...]". Ma tutto questo era niente rispetto ai primi incidenti ferroviari che si erano già registrati altrove, come quello che è stato registrato dal Provenzali in questi termini:

> 8 maggio 1842 - Domenica alle 5 pomeridiane accadde nella strada ferrata da Parigi a Versailles la maggior disgrazia mai vista in questo genere. I wagons contenevano 700 persone. La locomotiva cadde al seguito di una ruota che si ruppe e sortì di carreggiata. La macchina per conseguenza si arrestò improvvisamente. I primi wagons che la seguivano furono infranti dall'urto e con essi schiantati tutti i passeggieri e il conduttore. Comunicato l'invito alla seconda locomotiva questa si spianò l'[?] e il vapore comunicò l'incendio ai wagons successivi. 150 sono stati i morti la più parte arsi e schiantati in modo da non più riconoscersi. Molti i mutilati orribilmente ed i feriti di ogni specie [...][41].

11. Le prime opposizioni

Il progetto della Lucca-Pisa incontrò l'entusiastica adesione di alcuni nobili e ricchi borghesi locali e di molti capitalisti stranieri (austriaci in modo particolare), ma fu avversato fin dall'inizio sia da alcuni esponenti della classe dirigente che da molti contadini[42].

---

[40] Giuntini A., *Leopoldo e il treno [...]*, p. 87.

[41] ASLu, *Bibl. ms.* n.189, pp. 677-678.

[42] Secondo la Stanghellini (in *Storia del movimento cattolico lucchese*, Cinque Lune, Roma 1958, pp. 43-44) che si riferiva al progetto del Gioberti dell'"abolizione di ogni

Infatti, se consultiamo il fondo del *Consiglio dei Ministri* dell'epoca, possiamo notare che non tutti i suoi componenti erano soddisfatti dell'operazione in corso. Tra i più accaniti oppositori c'era senz'altro il ministro delle finanze, Vincenzo Torselli[43].

Le perplessità espresse dai Ministri sull'intero progetto furono di vario ordine e vennero per questo rivolti dei "Quesiti [...] al Sig.r Avv. Berghini [...]", per avere le necessarie delucidazioni[44].

La principale obiezione riguardava il totale delle spese previste, ammontanti a circa "1 milione e 900 mila lire [toscane]", "quando l'attuale Strada [cioè il tratto della Leopolda Pisa-Livorno] costa circa 4 milioni, e la linea è minore di quella da Lucca a Pisa".

Ma varie perplessità c'erano anche in ordine alla concessione da parte del Ducato di una garanzia finanziaria alla "Società" e sulla futura politica ferroviaria del Granducato, riguardo soprattutto ai collegamenti con Lucca. Il Berghini rispose per iscritto a tutte le domande e fornì una serie di documenti, tra cui erano compresi un ottimistico bilancio preventivo dell'esercizio annuale della strada ferrata (lire 568.700 di entrate e 130.500 di uscite, con un utile corrispondente al 17,5% del capitale sociale)[45].

---

barriera doganale" (ma che potrebbe valere secondo me anche nel caso della costruzione della linea ferroviaria) i grandi proprietari e i contadini lucchesi erano contrari poiché tutto questo avrebbe "posto anche Lucca nel quadro di una libera concorrenza, perniciosissima per le due classi che accentravano nelle loro mani, si può dire esclusivamente, tutta la proprietà terriera". Infatti "L'allargamento del mercato avrebbe tolto ai proprietari lucchesi il dominio esclusivo del mercato locale [...]".

[43] Il Torselli era contrario al progetto sia per motivi personali (essendo un proprietario terriero che temeva di essere danneggiato dagli espropri, ecc.), ma anche dal punto di vista "professionale", in quanto non era d'accordo con le cifre del bilancio preventivo. Per quanto riguarda il primo punto posso ricordare che in occasione dei lavori della Lucca-Pescia il Torselli fu uno dei più accaniti oppositori. Il Sardi (in op. cit., pp. 149-150) ha tentato di difenderlo, ed, anche se qualche considerazione mi sembra banale, in realtà il Torselli aveva fiutato che tutto il progetto poteva andare incontro a grossi problemi finanziari, come si verificò puntualmente alcuni anni più tardi.

[44] ASLu, *Consiglio dei Ministri* n. 1, 9 maggio 1844.

[45] *Ivi*, *Recapitolazione* e *Prodotto presuntivo lordo della Strada ferrata da Lucca a Pisa*. Il Berghini faceva anche delle ipotesi più pessimistiche, scendendo all'8,75% di utile, che era ben al di sopra del 4% almeno necessario per remunerare il capitale. Tra le affermazioni più curiose c'era anche la seguente annotazione: "N. B. La spesa del personale diminuirà dopo i primi tempi quando gli impiegati avranno acquistato uso e pratica nel disimpegno delle incombenze [...]".

Un altro allegato era costituito da una *Statistica delle principali strade ferrate dell'anno 1843*, relativa alle ferrovie tedesche (ma anche austriache), poiché si pensava che fosse un esempio più vicino alla realtà lucchese, "essendo la Germania un paese di minore industria, commercio ed attività dell'Inghilterra, Francia, Belgio e di minor popolazione in ragione di superficie [...]"[46].

Infine il progetto prevedeva su un totale di lire 1.900.000 di spesa per la realizzazione del tronco ferroviario con le stazioni, comprensivo delle spese tecniche e per la sorveglianza ed amministrazione, oltre che all'acquisto di 3 locomotive, una carrozza "reale", 20 carrozze delle 3 classi, 18 carri da mercanzie (merci), ed utensili vari, soltanto lire 44.076 per "lavori e dispendi preveduti ed accidentali di spese"[47].

Nel complesso le risposte del Berghini, se forse tacitarono alcuni dubbi dei Ministri, confermarono che l'impresa non era priva di incognite, soprattutto per le novità che essa comportava. Infatti nella 6ª risposta il Berghini osservava:

> Grande è l'ignoranza, perché poco si studia, e quest'industria è nuova; grande la diffidenza, perché i barattieri sono molti; e quindi fa d'uopo che il Governo supplisca a quella garantendo; e provvedendo a questa, e la dissipi intervenendo, vigilando. Lo spettacolo che abbiamo sott'occhio della strada ferrata Leopolda dovrebbe illuminare anche i ciechi ! Quelle azioni sono oggi raddoppiate[48].

Nonostante i dubbi dei suoi collaboratori, il Duca prese per buone tutte le assicurazioni espresse dal Berghini, a nome della "Società", e con decreto del 27 agosto 1844 concesse l'esproprio dei terreni per pubblica utilità in base alla legge del 29 giugno 1835[49].

---

[46] *Ivi* e BSLu, *Ms.* n. 3.413, fasc. 24. Per quanto riguarda la garanzia governativa relativa all'erogazione di un 4% annuo "al capitale che [si] dovrebbe impiegare nella costruzione e stabilimento della strada ferrata da Lucca a Pisa" il Berghini riteneva che essa avrebbe offerto più sicurezza agli investitori.

[47] In realtà soltanto per la costruzione delle stazioni non previste in un primo momento e per l'acquisto dei terreni si spesero varie centinaia di migliaia di lire dell'epoca !

[48] ASLu, *Consiglio dei Ministri* n. 1, Domande del R. Consiglio all'Avv. Berghini nella conferenza del 9 maggio 1844.

[49] *Bollettino delle leggi del Ducato di Lucca*, Tip. Bertini, Lucca 1845, n. 28, pp. 67-68.

Si poteva così sperare che tutto filasse liscio, ma si persero alcuni mesi perché "non solo crearono difficoltà i ministri di Carlo Ludovico di Borbone, ma anche alcuni popolani e contadini che arrivarono al punto di affiggere sui muri delle case scritte poco riguardose contro il Berghini e gli altri membri del Consiglio direttivo della Società, ed elevare minacce di morte"[50].

Altro tempo prezioso si perse anche per la inclemenza del tempo, che bloccò per mesi i lavori[51].

12. La prima riunione della Società

Ma non tutto andava male, perché dopo aver ottenuto la sottoscrizione di tutte le azioni e la Concessione del Granduca, il Consiglio Dirigente della Società tenne la "1ª Adunanza Generale", come era previsto dagli Statuti del 1841, il 30 luglio 1844[52].

Dopo l'appello, effettuato dal Segretario del Consiglio Dirigente (Pasquale Berghini), risultò che l'assemblea era legalmente costituita essendo presenti 27 Soci che rappresentavano 1.072 azioni, corrispondenti a 107 voti. L'assemblea, dopo aver approvato gli "Statuti Sociali" e la data delle successive riunioni ordinarie (16 settembre di ciascun anno), elesse a grande maggioranza come presidente e segretario definitivi Carlo Minutoli Tegrimi e Pasquale Berghini, come sin-

---

[50] Lupo Gentile M., *Un Patriota [...]*, p.18.

[51] Gli anni 1844-46 furono particolarmente piovosi e causarono anche tra le piene più gravi del Serchio, ma per fortuna la ferrovia riuscì a superare anche queste dure prove. In ASLu, *Acque e Strade* n. 94 (1846), p. 38 si può avere un'idea di questo fenomeno. Infatti è stato registrato un elenco delle "fiumane del Serchio". Il 19 settembre 1846 l'altezza dell'acqua raggiunse 3,9 braccia e coprì 7 e 1/2 piroli [o pioli], l'8 ottobre 5,9 braccia e coprì 11 e 1/2 piroli. Come testimoniava Agostino Pellegrini, in una lettera inviata a Giovan Battista Mansi il 9 ottobre 1846 (in ASLu, *Carte Mansi* n. 23/350) il fenomeno era stato impressionante perché "[...] eccettuate le famose piene del 1836 io non mi ricordo - egli scriveva - di averne veduta una simile. Il Serchio son pure degli anni che non era cresciuto così [...]".

[52] Il Granduca aveva eletto come Commissario Regio per il controllo della parte toscana della linea Lucca-Pisa, l'arch. Carlo Reishammer. I documenti relativi a questa nomina ed alla 1ª "Adunanza Generale" sono stati pubblicati anche dal "Giornale Privilegiato di Lucca", in data 26 giugno e 2 agosto 1844.

daci Domenico Andreuccetti ed il genovese Giuseppe Fenucci e come deputati Carlo Minutoli Tegrimi, Pasquale Berghini ed Alessandro Carina[53].

Il successo della riunione permise di lavorare sempre più intensamente per la realizzazione della ferrovia; ed, in data 26 agosto, per sollecitare la raccolta dei fondi, venne pubblicato un *Manifesto* che fissava per il 15 ottobre la scadenza del pagamento del "Secondo Decimo d'azione". Nello stesso documento si accennava agli "Agenti" di Milano (Enea Negri) e di Vienna (Giovanni Gastl) e che "da due mesi fu dato principio alla costruzione della strada ferrata"[54].

13. La ferrovia per Pescia

A seguito di nuove intese fra i due Stati, il 18 dicembre dello stesso anno il Berghini ottenne dal Duca anche la facoltà di costruire un tronco di strada ferrata dalla città di Lucca al confine toscano di Pescia. Così si avveravano i sogni più ambiziosi del Berghini e dei suoi amici, perché

> con tale concessione l'Augusto Signore assicurò a questa città i ricchi transiti della Provincia di Pistoia e della popolosa e fiorente Val di Nievole; e tolse ogni ostacolo per parte sua all'esecuzione del grandioso Progetto di porre in comunicazione mediante un cammino ferrato i Dominj toscani e lucchesi colla Lombardia e gli Stati pontificj, il mar toscano col Veneto[55].

---

[53] "Giornale Privilegiato di Lucca", 2 agosto 1844. In pratica i fondatori della "Società" venivano confermati alle più alte cariche della stessa. Il socio Icilio Wambergher aveva ottenuto 23 voti per la votazione a segretario, a dimostrazione della presenza degli austriaci, i quali, pur detenendo la maggioranza delle azioni, non erano rappresentati nel direttivo.

[54] "Giornale Privilegiato di Lucca", 26 agosto 1844. Nel numero del 18 novembre 1844 si comunicava che "tutti [avevano] soddisfatto puntualmente al pagamento del 2.do Decimo" e che il 3° Decimo andava pagato entro il 31 dicembre 1844. L'Agente di Vienna restava lo stesso, mentre quello di Milano era cambiato (Tealdo Reymond e &.). In data 17 gennaio 1845 lo stesso giornale comunicava le scadenze dei rimanenti decimi, il cui pagamento si sarebbe concluso all'inizio del 1846.

[55] "Giornale Privilegiato di Lucca", 30 dicembre 1844. Il decreto fu stampato anche sul *Bollettino delle leggi del Ducato*, Tip. Bertini, Lucca 1845, n. 31, pp. 89-90. Le disposizioni erano simili a quelle previste per la Lucca - Pisa. Tra l'altro in data 29 aprile 1845 il Duca di Lucca concesse "alla Società rappresentata dal sig.r Carlo

Naturalmente si dovette ripetere la trafila e chiedere al Granduca la prosecuzione del tracciato fino a Pescia e quindi per Pistoia, ma questa volta si dovette attendere soltanto qualche mese. Infatti il 4 aprile il Granduca accordò "ai signori Pasquale Berghini, Carlo Minutoli Tegrimi, Tommaso Giannini, Felice Francesconi, cav. Lorenzo Magnani e Niccolò Puccini le implorate concessioni su una strada ferrata dal confine lucchese alla città di Pistoia"[56].

Mentre da alcuni mesi fervevano i lavori per la Lucca - Pisa,

> Alla fine della primavera vennero aperti i cantieri nei punti nevralgici della linea [Lucca - Pistoia].
>
> La costruzione partì da Lucca per risalire verso Pistoia. Finché i lavori restarono di entità modesta, anche i problemi furono poco rilevanti; ma non si riuscì mai ad imprimere un buon ritmo alla costruzione e i tempi di realizzazione si fecero fin dal principio lentissimi, esasperando gli azionisti [...][57].

14. I sabotaggi

Le due linee vennero avversate, non come "sulla Leopolda, da quelle categorie di addetti ai trasporti e alle comunicazioni penalizzate dalla ferrovia", ma soprattutto dai

> molti seguaci del Torselli, che come l'uomo politico ducale non amavano la ferrovia, favorendo così la convergenza fra ceti popolari e aristocratici, che in più occasioni si trovarono alleati contro l'iniziativa ferroviaria[58].

Burlamacchi l'implorato privilegio d'intraprendere, e concepire gli studi preliminari per una strada ferrata da Lucca al confine dello stato col Vicariato di Pietrasanta (Versilia).

[56] "Giornale Privilegiato di Lucca", 18 aprile 1845. Il 27 giugno 1845 i Soci fondatori resero pubblico un *Manifesto* per la costituzione di una "Società anonima" per la Lucca - Pistoia, con caratteristiche simili a quella della Lucca - Pisa. Enrico Polhmeyer, già impegnato nella realizzazione della Lucca - Pisa, venne designato ad occuparsi anche di questa nuova linea.

[57] Giuntini A., *Leopoldo e il treno [...]*, p. 167. Il problema principale fu poi rappresentato dalla galleria di Serravalle, che richiese moltissimo tempo e l'impiego di capitali maggiori rispetto a quanto preventivato. Ci vollero comunque alcuni anni prima di completare i lavori, anche per le difficoltà finanziarie.

[58] Giuntini A., op. cit., p. 149.

Il Giuntini ha raccontato poi qualche episodio più importante, come l'avversione degli abitanti di S. Giuliano Terme nei confronti di un ponte sul canale Macinante, che avrebbe reso difficile la navigazione per il trasporto delle pietre dalle cave locali a Pisa.

Un altro conflitto vide contrapporsi, da una parte la "Società" e, dall'altra gli abitanti di Gello (Pisa) per l'attraversamento della strada del paese[59].

Ma, se scorriamo le "cronache giudiziarie" del tempo, possiamo contare moltissimi altri casi di contestazioni soltanto verbali, o di veri e propri danneggiamenti alle persone ed agli impianti ferroviari.

Lungo la Lucca - Pisa, per esempio, si distinsero molti abitanti di Montuolo e Cocombola, i quali si sentivano danneggiati a causa dell'interruzione di una strada secondaria. Così la "Società della Strada Ferrata", in data 23 luglio 1845, chiedeva alla Direzione Generale dell'Interno di prendere le apposite misure

> onde reprimere le devastazioni e le vie di fatto già commessi ed operati dai Sezionisti di Montuolo a pregiudizio delle opere di costruzione della strada ferrata. E specialmente per lo scoprimento degli Autori di que' danni, e delle devastazioni dei parapetti al ponte sull'Ozzeri in detta Sezione [frazione] e per pretese di que' Sezionisti circa un controverso passo. Quali disordini diconsi istigati da quel Presidente sezionale Gesualdo Battaglia di Montuolo suddetto[60].

Ma questa vicenda, nonostante le prime repressioni, si protrasse a lungo, come dimostrano le denunce del 13 e 22 dicembre 1845, che coinvolsero Giovanni Chiocca, Antonio Puccinelli detto Tognone; quelle del 31 gennaio e del 6 maggio 1846 e molte altre ancora[61].

---

[59] *Ivi*, p. 230. "Nel corso della costruzione della Lucchese – ha scritto il Giuntini - si lamentano attentati più o meno gravi in tutti i tratti, i più gravi compiuti <da alcuni traviati contadini di Gello>, che abbatterono <molte braccia da ambo i lati del muro di sostegno della via ferrata>. I colpevoli vennero individuati, ma dichiararono di aver agito in nome di tutta la collettività [...]. Si cominciarono a sparare colpi di fucile contro i treni notturni, cosa che fece avanzare la richiesta di soppressione dell'ultima corsa. Invece le società risposero aumentando la sorveglianza e l'illuminazione".

[60] ASLu, *Presidenza del Buon Governo* n. 55/1662. Le indagini portarono all'incriminazione di Giovanni Bianchini detto de' Sodini, Frediano e Michele Mecchi detti de' Baccani, oltre che del Battaglia.

[61] Quest'ultima riguardava anche gli abitanti di Cerasomma.

Una protesta venne rivolta dal fornaio Giuseppe Venturi il 29 settembre 1846, per presunti danni ad alcuni suoi fabbricati ed all'aia situati a Cerasomma presso la ferrovia. Ma, a questo proposito, ben più numerosi furono coloro che il 19 ottobre 1846 furono richiamati, perché considerati "contravventori al deposito di pagliai ed altre materie di facile accensione in prossimità della strada ferrata"[62].

Ancora più numerosi e gravi furono le resistenze e gli incidenti causati dagli abitanti interessati dalla Lucca - Pistoia. I motivi del contendere riguardavano soprattutto l'esproprio di terreni, il ritardo del pagamento degli indennizzi, l'abbattimento di case e capanne[63].

Ma i danni maggiori vennero causati il 20 marzo 1847

da una turba di 10 o 11 uomini, tra i quali si distinsero Frediano quondam [fu] Luigi Pinochi, Ferdinando di Sebastiano Pinochi di Paganico, e Antonio q. Francesco Bertolucci di Capannori; fu con violenze devastata l'armatura di un ponte sul fosso Alpino [in realtà Arpino] ed esternate gravi minacce contro chi riprendesse quell'opera [...][64].

15. La 2ª Adunata generale della Società

Mentre si lavorava per costruire la linea Lucca- Pisa, i soci si riunirono per la 2ª Adunata generale il 16 settembre 1845. Il verbale di

---

[62] ASLu, *Presidenza del Buon Governo* n. 57/2309, 2407 e 2454. Tra gli interessati, oltre a Vincenzo Venturi di Cerasomma, c'erano Nicolao e Giovan Battista Chicca con Bartolomeo Del Papa di Montuolo; don Michele Bertini e Giovanni Belli di S. Donato. Il Granduca, invece, in data 16 aprile 1845 permetteva ai proprietari di fondi confinanti con la ferrovia di collocare pagliai, fienili, ecc. anche vicini, a seguito alle modifiche apportate alle locomotive ed alla costruzione di "un muro a vela capace per altezza e larghezza di difendersi dal fuoco e dalle faville [...]" (BSLu, *Ms.* n. 3.413, fasc. 32).

[63] ASLu, *Presidenza del Buon Governo* n. 56/873 e 902; 1019 e 1057; n. 55, 2495 e 2507. Il 5 novembre 1845 Alessandro Carina invocava l'invio dei carabinieri per sloggiare "da un fabbricato ad uso di abitazione [...] Simone e Salvatore Ragghianti di Pulìa che si oppongono a questa occupazione". L'8 aprile 1846 Davino Ragghianti di S. Filippo veniva accusato della "sottrazione [...] di una quantità di materiali da costruzione pel laboratorio". Il 25 aprile Antonio ed Agostino Di Puccio della Pieve S. Paolo venivano arrestati "per minacce di uccisione da essi esternate in danno degli incaricati a que' lavori", e così via.

[64] ASLu, *Presidenza del Buon Governo* n. 58/521.

quella seduta ci illumina, non soltanto sullo stato di avanzamento dei lavori e sulle spese già sostenute, ma anche sugli azionisti. I soci presenti erano 27, in rappresentanza di 1.831 azioni. Tra questi spiccava il viennese Ignazio Dub, che, dopo aver sentito parlare dei ritardi dei lavori a causa del maltempo e delle difficoltà nell'esecuzione degli espropri, espresse a titolo personale e dei suoi compatrioti il seguente giudizio favorevole nei confronti dei dirigenti della Società: "[...] non solo siamo contenti, ma altamente soddisfatti, e dobbiamo tributare somme lodi pel modo, con cui avete saputo corrispondere alla nostra fiducia [...]"[65].

Questo apprezzamento veniva espresso da parte di chi deteneva un grosso pacchetto e rappresentava anche altri azionisti di Vienna, come A. Landsmann, J. Hilberger, Eduard Heller, Alessandro Athanas e J. B. Benvenuti.

Era presente anche Giuseppe Zoglmann di Vienna, il quale rappresentava ben 1.330 azioni ed ottenne l'approvazione della seguente proposta relativa alla remunerazione del capitale:

> Dal primo gennaio prossimo venturo [1846] in poi saranno pagati ai Soci alla fine di ciascun semestre gli interessi in ragione del 4 per 100 sull'importare delle loro azioni; ed alla fine del secondo semestre il rimanente prodotto della strada, risultante dal bilancio[66].

L'Ingegnere in capo, Enrico Pohlmeyr, fece poi il punto sui lavori e sulle spese sostenute, dal quale risultava che "il tronco lucchese [di] 6.700 metri è quasi finito; e mancano al[l]'interro solo i primi quattro profili, che comprendono la Stazione di Lucca e la piazza di lavoro"[67].

Però si stava lavorando alacremente anche alla Stazione, dove si erano già realizzati metri cubi 680 di muri di cinta e 610 dei fabbricati. Inoltre era previsto l'acquisto di 3 locomotive coi rispettivi tenders e pezzi di riserva per lire toscane 190.980; vetture e waggons per 98.402; piattaforme, ecc.. Ma la notizia più interessante e che può dissolvere qualsiasi dubbio riguardo alle prime macchine usate sulla

---

[65] BSLu, *Ms.* n. 3413, fasc. 34, c.1v.

[66] *Ivi*, c. 2r. La proposta ottenne 172 voti a favore e 10 contrari. L'interesse venne effettivamente corrisposto.

[67] *Ivi*.

linea era che "una macchina locomotiva a 6 ruote con cilindri di 11 1/2 pollici e 20 pollici di corsa, e con 110 tubi di metallo, della fabbrica di Williams Norris di Filadelfia, è arrivata a Livorno; e in questo momento viaggia per Lucca"[68].

Come ha scritto Andrea Giuntini, "Williams Norris di Filadelfia produsse fra il 1836 e il 1862 circa 1.500 macchine [... e grazie] alla tecnica sofisticata, con cui le macchine di Norris erano costruite, e la sua capacità commerciale ne fecero all'epoca in pratica l'unica concorrente di Stephenson [...]"[69].

Questo giudizio è facilmente riscontrabile in una circolare a stampa del Norris, inviata da Vienna, nella quale indicava il listino-prezzi delle sue locomotive e dei combustibili, oltre a pubblicizzare direttamente ed a mezzo articoli apparsi sul suo giornale la qualità della sua merce. Fra l'altro spiegava dettagliatamente alcune migliorie apportate alle sue macchine e rivolte a ripartire meglio il peso ed a ridurre il pericolo di deragliamento in questi termini:

> [...] porre le quattro ruote motrici della locomotiva in una separata cornice indipendente della quale ogni giuntura è movibile, col che l'attrito si riduce alla metà del solito, si toglie la resistenza sopra le più forti curve (perfino con solo 300 piedi di raggio), e la potenza delle locomotive viene di molto aumentata[70].

16. I progressi dei lavori

Da allora i lavori procedettero spediti, anche se avversati dagli oppositori[71].

---

[68] *Ivi*. Nel *Ms*. 3.413 più volte citato si trova anche un fascicolo con un catalogo con i prezzi delle locomotive, ecc. proveniente dal Belgio.

[69] Giuntini A., *Leopoldo e il treno [...]*, p. 311.

[70] BSLu, *Ms*. n. 3.413, fasc. 34. Nel "Giornale Privilegiato di Lucca" del 7 giugno 1847 è stato pubblicato l'articolo *Invenzioni e scoperte. La sicurezza sulle Strade Ferrate ottenuta*. L'articolista citava un accorgimento di un capostazione belga (Werwins) che avrebbe ridotto il pericolo di deragliamento, applicando dei "guancialetti" per ammortizzare gli urti fra le carrozze.

[71] A proposito dei lavori in B.S.L., *Ms*. n. 3.413, fasc. 35 si trova tra l'altro una scrittura privata, in base alla quale Antonio Pollastrini si impegnava a fornire la ghiaia

Ma, come possiamo intuire da alcuni disegni del *Fondo Stampe* dell'Archivio di Stato di Lucca, si dovettero modificare in parte i progetti della linea ferrata sia in territorio lucchese che toscano e l'ubicazione delle stesse stazioni di Lucca e Pisa, nonché risolvere il problema della difesa dalle disastrose piene del Serchio a cui ho già accennato.

Del resto Tommaso Bianchi, già nei suoi progetti del 1842, aveva previsto e calcolato tutti i costi del tracciato ferroviario, che prevedeva due percorsi diversi, passanti a nord o a sud di Montuolo: ed altri due da S.Giuliano Terme, l'uno situato presso l'attuale via dell'Abetone e del Brennero (SS. 12) e l'altro più a ovest, che attraversava Gello (PI)[72].

La Stazione di Lucca, nel progetto del Bianchi, doveva trovarsi proprio di fronte a porta S. Pietro. Nel 1842 l'ingegnere aveva descritto (e rappresentato graficamente, anche se in modo molto schematico) la Stazione principale che doveva sorgere a Lucca in questi termini:

Il fabbricato della Stazione principale presso Lucca potrà essere di forma quadrilatera rettangolare lunga 63,00 metri e larga 38,00 metri; racchiude in sé un cortile quadrilungo lungo 40,00 metri e largo 15,00 metri. Il lato a tramontana [nord] longitudinale alla strada ferrata ha la sua facciata est verso le mura della città di Lucca; è lungo 63,00 metri quanto tutto il fabbricato, largo 10,00 metri nel suo interno si compone:

1° di un atrio

2° di tre sale per accogliere i Viaggiatori che aspettano la partenza divisi per Classi, dalla 1ª alla 3ª

3° di due piccoli locali per la distribuzione dei Biglietti

4° di due stanze che possono servire d'Alloggio ai distributori dei biglietti, oppure costruirsi due scale nel caso che si costruisca un primo piano sopra il terreno

---

alle seguenti condizioni: "Primo - La ghiaia dovrà essere in tutto conforme al modello che è stato preparato e che esiste nella corte Belli [S. Donato] in pezzi non più grossi di una noce ordinaria, dovrà essere mista a poca sabbia, e ben purgata da ogni parte terrosa [...]".

[72] I progetti del Bianchi sono contenuti in ASLu, *Carte Nottolini* n. 2, fasc. 8 e nel *Fondo Stampe* nn. 1150-1158 e risalgono ai primi mesi del 1842. L'Ingegnere aveva scartato in partenza l'idea di far passare la ferrovia da S. Maria del Giudice, perché il tracciato sarebbe stato più corto, ma avrebbe comportato gravi problemi tecnici ed economici per la costruzione della galleria sotto i monti Pisani e del viadotto per discendere nella pianura pisana.

5° due locali ad uso di dogana per Viaggiatori e Merci da distribuirsi a piacimento, ed a seconda delle circostanze; per mezzo di questi due locali potranno uscire dalla Stazione i Viaggiatori che arrivano.

L'Altro lato longitudinale a Mezzogiorno [sud] lungo egualmente 63,00 metri e largo 10,00 metri al suo interno si compone di una gran Tettoja, che potrà suddividersi in quattro Magazzini, di cui uno verso un'estremità di detto Braccio potrà servire di Officina per accomodare tutte le macchine, carrozze ed altro relativo. Questi due Bracci longitudinali alla loro estremità saranno messi in comunicazione, per mezzo di due Tettoje traversali alla Strada ferrata, le quali compiranno il quadrilungo di tutto il fabbricato.

La Strada ferrata potrà attraversare longitudinalmente detto fabbricato con tre vie Rotaje nel Cortile, le quali potranno proseguire verso Pistoja, occorrendo, riunendosi in una sola via od in due come comporterà il caso.

Anche nei magazzini si potranno stabilire due vie Rotaje che saranno costrutte sopra cavalletti di legno all'altezza che comporterà la stazione, onde approfittare del vuoto naturale, che rimane al di sotto delle rotaie, non facendo rinterro, senza avere bisogno di escavarne il terreno, per riporvi il Carbone, e le Rotaje. Servirà a tenere al Coperto una ventina di Carri, Carrozze ed altro consimile, avuto riguardo che uno dei lati dei detti Magazzini debba servire di officina, [...].[73].

A detta di molti studiosi, come Andrea Giuntini ed Adriano Betti Carboncini, il progetto definitivo di questa ultima sarebbe stato invece dell'ingegnere tedesco Enrico Polhmeyer (per le fondamenta e dell'architetto lucchese Giuseppe Pardini (per gli alzati) e, nel complesso, sarebbe molto simile a quello attuale, fatta eccezione per la tettoia in muratura verso l'interno e per l'attuale sistemazione interna. Infatti, come ha precisato il secondo autore, "nell'Ottocento per la progettazione delle stazioni invalse l'uso di affidare all'ingegnere lo studio della pianta e all'architetto la composizione degli alzati e la cura delle decorazioni"[74].

---

[73] ASLu, *Carte Nottolini* n. 2, fasc. 28, pp. 71ª-73ª (ho eliminato alcuni particolari, come le lettere indicanti le varie parti degli edifici). In una nota l'ing. Bianchi consigliava anche di alzare la stazione di altri 60 centimetri e contemporaneamente di creare un dislivello della stessa altezza tra la Piscilla e la stazione "che servirà a frenare dei treni nello approssimarsi [...]".

[74] Betti Carboncini A., *Un treno per Lucca [...]*, p. 52.

17. I regolamenti

All'inizio del 1846 la Società perdeva uno dei suoi uomini migliori, Carlo Minutoli Tegrimi, ma i suoi compagni continuarono a lavorare intorno all'ambizioso progetto[75].

Intanto venivano pubblicati, in data 2 maggio 1846, il *Regolamento di polizia per le strade ferrate*; ed il 10 luglio dello stesso anno il *Regolamento disciplinare pel servizio della strada ferrata da Lucca a Pisa*[76].

Il primo decreto prevedeva una serie di divieti per gli inadempienti e, soprattutto, per i danneggiatori; ma anche delle regole per scongiurare gli incidenti (per esempio il divieto di accesso sulla ferrovia al bestiame, ai carri, ecc; l'uso dei passi privati, ecc.).

Tra i vari articoli riporto il 2°, che recitava così:

> Gli abitanti dei luoghi situati in prossimità e lungo la linea della strada ferrata saranno obbligati ad impedire ed invigilare che i loro fanciulli non s'introducano sulla medesima sotto doppia pena di quella stabilita in precedenza [cioé arresto e pena pecuniaria da 20 a 40 lire][77].

Infine si vietava a chiunque di "situare materie di facile accensione, come paglia, legna, ec. a minore distanza di braccia trentacinque [circa 20 metri] dall'asse della strada ferrata"; ma contemporaneamente la Società doveva applicare "nelle macchine locomotive e loro dipendenze tutti quegli ordigni riconosciuti opportuni nelle migliori

---

[75] Il Provenzali così commentava la perdita: "19 gennaio 1846 – L'Amministratore della Strada Ferrata da Lucca a Pisa ha in questa mattina onorato il suo defunto Presidente Carlo Minutoli con distinto funerale nella chiesa di S. Francesco. Gran musica del M.° Giulini ben eseguita. Il Consiglio dirigente, tutti gli impiegati, ingegneri, subalterni e tutti gli addetti all'amministrazione tanto di città che di campagna assistevano alla santa messa tanto essi quanto tutti i frati all'assoluzione facevano ala in torcie" (in ASLu, *Bibl. Ms.* n. 192, pp. 1885-1886).

[76] *Bollettino delle leggi del Ducato di Lucca*, Tip. Bertini, Lucca 1847, n. 18, pp. 39-45 e n. 36, pp. 84-92.

[77] *Ivi*, p. 42. In base a questo articolo, il 15 ottobre 1847 vennero richiamati e quindi puniti i coniugi Michele ed Anastasia Luporini di S. Margherita a causa della "trascuratezza dei propri figli che percorrono quella via ferrata con ammucchiar sassi su quelle guide con gran pericolo del treno" (in ASLu, *Presidenza del Buon Governo* n. 58/2121).

macchine per impedire che il fuoco e le faville si spandano a grande distanza dai fornelli e dai cammini"[78].

Il 2° decreto dedicava molto spazio alle "Guardie" ed alla sorveglianza continua dei fabbricati, dei cancelli (passaggi a livello) e della linea; agli orari dei treni; alle modalità di accesso alle stazioni ed ai convogli; alla velocità di marcia; al trasporto dei bagagli; al divieto di fumare sui convogli, e a molti altri argomenti.

La normativa veniva completata col *Regolamento per il servizio Doganale relativo alla strada ferrata tra Pisa, Lucca e Pistoia*. A questo proposito bisogna precisare che Giuseppe Baldasseroni, ministro delle finanze del Granduca, si adoperò per far completare la suddetta linea e "riuscì ad escogitare un sistema diretto a evitare che le barriere daziarie non intralciassero l'esercizio della ferrovia"[79].

Bisogna ricordare, infatti, che "la Lucchese fu la prima ferrovia dell'Italia preunitaria a congiungere due stati sovrani diversi, benché destinati l'anno successivo all'unione [...]"[80].

Ma già nel 1845 la Società aveva avanzato al Duca la proposta di fare una "lega doganale fra i due Stati", in modo da rendere più rapido lo spostamento di viaggiatori e merci tra Lucca e Pisa[81].

Comunque in base al decreto del 5 ottobre 1846 venne istituita presso la Stazione di Lucca una dogana, poiché

> i convogli della strada ferrata transiteranno liberamente i confini dello Stato lucchese, tanto alla entrata, quanto all'uscita, e non potranno fermarsi che alla stazione centrale, che è la sola autorizzata nel Ducato[82].

---

[78] *Bollettino delle leggi del Ducato di Lucca*, Tip. Bertini, Lucca 1847, p. 45. I pericoli d'incendio non erano remoti perché si usava anche la legna per risparmiare.

[79] Baldasseroni E., *Giovanni Baldasseroni Uomo di Stato (1795-1876)*, in "Bollettino Storico Livornese", Livorno 1941, n. 1.

[80] Giuntini A., *Leopoldo e il treno [...]*, p. 154.

[81] BSLu, *Ms.* n. 3.413, fasc. 46. Si proponeva anche di eliminare tutte le dogane tra il Ducato ed il Granducato e di concedere la gestione del servizio con i terzi alla Toscana, in cambio di un adeguato indennizzo.

[82] *Bollettino delle leggi del Ducato di Lucca*, Tip. Bertini, Lucca 1847, n. 48, p.111. Le merci dovevano essere fornite di una "bulletta" (bolla di accompagnamento). La normativa riguardava sia l'esportazione, che l'importazione ed anche il solo transito delle merci.

Inoltre su ogni convoglio poteva salire qualche impiegato doganale, in modo da evitare delle infrazioni, o il contrabbando. Ma la dogana ebbe una esistenza breve ed, a giudicare dai bilanci rimasti, non deve aver smaltito un traffico consistente, come si vede dai suoi incassi, che molto probabilmente non coprirono nemmeno le spese per il personale[83]:

Mese	Anno	Lire	Soldi	Denari
Ottobre	1846	83	5	8
Novembre	1846	88	18	2
Dicembre	1846	131	9	4
		Tot. 303	**13**	**2**

Mese	Anno	Lire	Soldi	Denari
Gennaio	1847	94	2	4
Febbraio	1847	133	15	-
Marzo	1847	110	12	-
Aprile	1847	209	4	8
Maggio	1847	191	4	-
Giugno	1847	214	9	-
		Tot. 953	**7**	**-**

Poi le dogane di Lucca, in data 2 giugno 1847, furono cedute al Granducato, che aveva garantito per l'ennesimo prestito chiesto da Carlo Ludovico; e così quella della Stazione di Lucca, assieme a molte altre venne abolita. Il cav. Emanuele Fenzi (uno dei fondatori della "Leopolda), ottenne invece dal primo luglio l'appalto del tabacco di Lucca[84].

18. I primi viaggi

In una lettera del 29 maggio 1846, pubblicata dalla "Gazzetta Privilegiata di Venezia" e ripresa dal "Giornale Privilegiato di Lucca"

---

[83] ASLu, *Amministrazione delle Dogane* n. 235, c. 95 e n. 236, cc.85.

[84] ASLu, *Commissario in Lucca per le Dogane*, ecc. n. 1/1, 14, 57, 149, 186, 223, ecc..

(n. 60, p. 3) si può ritrovare una delle prime testimonianze dei viaggi compiuti prima dell'apertura al pubblico del 1° tratto. In essa era scritto tra l'altro:

Vidi poi terminata quasi del tutto la strada ferrata da Lucca a Pisa, la percorsi col permesso che mi ottenne il Mentore compatriota [Berghini ?], visitai la magnifica stazione, i superbi vaggoni, e le locomotive classiche del Norris, il tutto pronto per la sua imminente apertura.

Il 17 ed il 22 di giugno 1846 vennero fatti invece dei viaggi di prova. Il 25 giugno fu inaugurato il tratto Lucca - Ripafratta (avvenimento celebrato da Giacomo Bertini sul "Giornale Privilegiato di Lucca del 26 giugno) ed il 29 settembre quello fra Lucca e Bagni di S. Giuliano, tra il tripudio della folla ed il suono delle bande civiche[85].

Dopo le prime corse vennero effettuati dei controlli alla linea, per verificare lo stato dei vari impianti e le conclusioni furono abbastanza soddisfacenti, perché si erano verificate soltanto alcune spaccature, fenditure, depressioni, ecc. di scarsa entità[86].

Prima della inaugurazione della linea fino a Pisa, come ha testimoniato il Provenzali, si verificarono anche degli incidenti e si misero in mostra i soliti "portoghesi". Infatti, di ritorno da Pisa, egli si era fermato a Ripafratta per "assistere alla processione e al tanto applaudito volo del somaro"; ma, per lo straordinario concorso della gente da Lucca, per il viaggio di ritorno il convoglio dovette effettuare due

---

[85] Il Provenzali così descrisse questi avvenimenti:
"17 giugno. Caldo nuvolo. La macchina e 4 wagons della nostra Strada ferrata per Pisa ha fatto una corsa fino a Ripafratta".
"22 giugno. Caldo. Sereno [...] L'Ingegnere in capo della nostra Strada ferrata ha ordinato una corsa di prova e diporto a Ripafratta con 12 wagons. Alle 6 è partito il convoglio con molti invitati ed altri curiosi presi alla Stazione. Bello era il vedere le mura, [g]li spalti e i contorni coperti di spettatori".
"25 giugno. Oggi alle 5 pomeridiane. Sono stato a Ripafratta sul convoglio della Strada ferrata. 12 wagons portavano circa 300 persone. Una quantità di belle Signorine facevano parte, e abbellivano la brigata".
"16 settembre sono stato ai Bagni di Pisa per la strada a Vapore. Bel tempo".
"Piovoso. Apertura della strada ferrata da Lucca ai Bagni di S. Giuliano. Poco concorso [di persone]". (in ASLu, *Bibl. Ms.*, n. 192, pp. 1988, 1992-1993, 1994, 2066 e 2076).
[86] BSLu, *Ms.* n. 3.413, fasc. 55.

corse di notte. All'inizio ci fu molta confusione, ma le forze di polizia toscane riuscirono a tenere a freno la folla. Alla fine, però,

molti ne approfittarono per ritornare in città senza viglietto [biglietto]. Qualcuno fu leggermente pestato dalla folla, le donne urlavano più dal timore che per bisogno. Alle 8 arrivava alla stazione l'ultimo convoglio senza dover notare la benché minima disgrazia[87].

Tra l'altro, dopo il raggiungimento di S. Giuliano, ci fu chi seppe approfittare dell'occasione per offrire delle corse per raggiungere la Stazione della "Leopolda" a Pisa, come le "Diligenze Grassi".

19. L'inaugurazione della Lucca - Pisa

Il 15 novembre 1846 fu aperta tutta la strada ferrata da Lucca a Pisa, a proposito della quale il giornale lucchese "L'Amico del Popolo" scrisse:

Chiunque percorra questa via non può fare a meno dal fermarsi a considerare i barbari avanzi di quelle antiche fortificazioni che tuttavia rimangono sulle colline di Ripafratta - funeste memorie di quei difficili tempi [...]". [Ma oggi, continuava l'articolo] – "per questa utilissima istituzione spariscono le distanze fra città e città, e quelli uomini che una volta si odiavano [...] si stringono adesso fraternamente la mano, ed hanno opportuna occasione di spesso vedersi, di amarsi a vicenda, come membri di una stessa e più vasta famiglia !"[88].

Ma, oltre agli "interessi morali", c'erano anche quelli materiali, come il "risparmio di spese e di tempo" e la maggiore facilità di trasporto degli uomini e delle merci.

---

[87] ASLu, *Bibl. Ms.* n. 192, pp. 2079-2080.

[88] Il Provenzali (in ASLu, *Bibl. Ms.*, n.192, 2112 a questo riguardo ha scritto semplicemente: "20 novembre 1846. Nuvolo. Domenica scorsa la strada ferrata fu aperta fino a Pisa con grandissimo concorso, e ieri per indisposizione delle macchine mancarono le corse in tutta la giornata [...]".

20. Le poesie

Probabilmente la Stazione di Lucca non era ancora completata il 15 novembre del 1846, ma l'inaugurazione della 2ª linea della Toscana suscitò l'entusiasmo di molti uomini politici e di cultura sia lucchesi che appartenenti ad altri Stati italiani. Alcuni di loro scrissero per l'occasione delle poesie, ricordate anche da Guglielmo Lera nel suo articolo *Un libretto di – carmi - per l'inaugurazione della ferrovia Lucca – Pisa*[89].

Si tratta senz'altro di componimenti un po' retorici, che per altro risentivano degli entusiasmi sinceri dei nostri uomini del Risorgimento. Queste poesie furono pubblicate dal tipografo lucchese Giuseppe Giusti. Esse sono state riportate anche nel giornale locale "L'educatore del popolo".

Nel n. 22 del 30 novembre 1846, i redattori, dopo aver elogiato l'iniziativa tipografica, tendente a "dare un attestato di riconoscenza al CONSIGLIO DIRIGENTE della Strada Ferrata per avere procurato questo benefizio al nostro paese", pubblicarono di seguito la canzone del politico siciliano Giuseppe La Farina, intitolata *All'Italia*, che era un inno all'unità degli Italiani ed un'esaltazione del treno, definito "di ferro infaticabil mostro / Per gareggiar co' venti", ed anche

> il destriero dei popoli che vola / A diffonder la luce e la parola. / Ha lungo il collo e dalla bocca nera / Gitta fumo e faville, / Sbuffa, nitrisce, scuote la criniera, / Trapassa borghi e ville / E l'ima valle e la superba altura / [...].

Inoltre, facendo riferimento all'inaugurazione della Lucca - Pisa, egli aggiungeva: "Per lui di Lucca i figli e quei di Pisa / Formeranno una sola / Città, non più da stolte ire divisa, / Né da insana parola [...]". Infine egli auspicava che "tra genti sorelle e al bene amiche / Si sperda il suon delle querele antiche !".

Nel numero successivo del 15 novembre veniva pubblicata, invece, la *Poesia sulla strada ferrata* del ligure Francesco Ramognini, che

---

[89] *Le Ferrovie di Lucca fra passato e futuro [...]*, op. cit..

inneggiava anch'egli all'unità italiana e dedicava questi versi alle due città "capolinea": "Ben della gioia il cantico / Vola da Lucca a Pisa / In questo dì propizio, Che dì più lieti avvisa [...]".

21. Il "Vapore"

Il 1847 si apriva poi sempre all'insegna della ferrovia colla pubblicazione del nuovo periodico lucchese, intitolato significatamente "Il Vapore". Quest'ultimo aveva nella testata l'immagine di una locomotiva a vapore, seguita dal tender, e come motti i seguenti versi dedicati al "cavallo d'acciaio":

E' il destriero dei popoli che vola,
A diffonder la luce e la parola.
(G. La Farina)

Sol tai mirande invenzioni aborre
Chi dispaiati gli uomini desia
Perché l'amore è inespugnabil torre.
(L. Fornaciari)

Questo giornale, che aveva raccolto l'eredità dell'"Educatore del popolo", già nel 1° numero del 10 gennaio pubblicava in 3ª pagina un articolo di Cesare Cantù dal titolo *Il vapore*. In esso, dopo averne esaltato l'impiego nei trasporti marittimi e nelle macchine industriali, l'autore ricordava che

> anche ai trasporti per terra fu applicato il vapore, giacché ultimamente si inventarono le carrozze a vapore che corrono sopra carreggie di ferro, tanto veloci da fare sino a 24 miglia l'ora: ed ogni macchina trascina dietro a sé un traino di vetture e di carri. Anzi il francese Mathieu ha proposto poco fa una macchina, con cui si percorrerebbero ben 180 miglia in un'ora. E il risparmio di tempo è risparmio di denaro [...].

Naturalmente si trattava di un elogio eccessivamente ottimistico per quanto riguarda il progetto del transalpino, ma nell'insieme il Cantù aveva capito quale fosse l'importanza del nuovo mezzo.

Ed anche il moderato lucchese Luigi Fornaciari, celebre come autore di libri scolastici e giurista, si lasciò andare ad esprimere il suo entusiasmo in un sonetto, nel quale invitava i popoli alla fratellanza:

> Di questo amore è dolce messaggiero
> Il novo cocchio ignito che la via
> Corre quasi con l'ali del pensiero [...]

Ma l'attenzione del giornale lucchese non si fermò qui, perché nei numeri 2 e 6 pubblicò addirittura un articolo del De Boni, intitolato *Sguardo storico sulle strade ferrate*.

L'avvenimento dell'inaugurazione della nuova linea (e molto probabilmente anche della Stazione di Lucca, ma non tutti gli studiosi condividono questa ipotesi), venne poi ripreso dal giornale torinese "Il Mondo Illustrato", il quale gli dedicò un lungo articolo in data 23 gennaio 1847. Quest'ultimo era corredato anche da due bellissime incisioni che mostravano due particolari della stazione[90].

A proposito della Stazione ci furono all'epoca molte polemiche, perché venne considerata troppo lussuosa. Secondo il Giuntini, però, è stata

> la prima stazione costruita nel Granducato con l'intento di farne un edificio ricercato ed esteticamente apprezzabile [... essa fu] aperta in ritardo rispetto all'entrata in funzione della Lucca - Pisa, [e] la società concessionaria spese infatti ben 600.000 lire toscane, abbondando in decorazioni e dotandola di tutta una serie di strutture assenti nelle stazioni di Pisa e di Livorno[91].

Il Giuntini ha ricordato poi che essa doveva servire anche per ospitare "tutti gli uffici della compagnia" e che presto sarebbe stata utiliz-

---

[90] Questa descrizione è stata ripresa anche da Ogliari e Sapi, dal Betti Carboncini e dal Giuntini.

[91] Giuntini A., *Leopoldo e il treno [...]*, p. 195. Secondo il progetto del Bianchi, invece, la Stazione di Lucca (ad un solo piano) doveva costare circa lire 80.000, quelle di Ripafratta e S. Giuliano 9.000 l'una e quella di Pisa 20.000. A questi importi si dovevano poi aggiungere altre 22.000 lire "per diverse macchine da caricare e scaricare, attrezzi per una officina, e trombe per estrarre l'acqua alle stazioni di Lucca e di Pisa" (in ASLu, *Carte Nottolini*, n. 2, fasc. 28, pp. 75-76).

zata anche per la Lucca - Pistoia. Infine ha espresso un lusinghiero giudizio estetico, concludendo che

> [...] il Pardini impresse a quest'opera un sobrio classicismo accompagnato ad una solenne pienezza e nel contempo alla funzionalità tecnologica, che l'ambiente richiedeva. Su di lui ebbe un'influenza indubitabile Nottolini, il quale, in qualità di commissario delle strade ferrate lucchesi, era incaricato di sovrintendere ai lavori[92].

Il Nottolini si dovette occupare anche di alcuni inconvenienti tecnici ed incidenti che interessarono le locomotive. Infatti già il 20 novembre 1846 la Direzione Generale di Polizia scrisse al Commissario, a proposito dei "pericoli che si apprendono nelle corse sulla strada ferrata per difetto di quelle macchine" ed il 27 dello stesso mese quest'ultimo confermò di aver effettuato i controlli necessari ed assicurò che non vi erano più gli inconvenienti segnalati[93].

Il 29 marzo 1847 fu chiamato di nuovo in causa il Nottolini, perché si verificò un grave incidente, a seguito

> dello scoppio di vari tubi della Macchina a Vapore mentre da Pisa trasportava a Lucca il treno. Perloche a grave timore di que' passeggieri, furono obbligati rimanere molto tempo su quella Via Ferrata[94].

Altri incidenti si verificarono in quell'anno, lungo la linea ferroviaria, per colpa di un certo Massimo Cecchi di S. Concordio, che fu arrestato più volte ed infine rinchiuso in manicomio; e molti attentati si ebbero soprattutto lungo la Lucca - Pistoia a persone e manufatti.

Una rissa scoppiò, invece, alla Stazione di Lucca il 22 gennaio 1847, ad opera di due operai stranieri (Cristoforo Mathis e Giacomo

---

[92] Giuntini A., op. cit., pp. 196-197. Le spese per la Stazione di Lucca vennero addebitate per i 2/3 alla Società della Lucca – Pistoia.

[93] ASLu, *Presidenza del Buon Governo* n. 57/ 2260 e 2708. Il Giuntini (in *Leopoldo e il treno [...]*, p.168) ha ricordato al riguardo che "le locomotive della Lucca - Pisa furono a lungo al centro di polemiche. Poco dopo l'apertura della breve linea, constatandone il cattivo funzionamento, si pensò addirittura di cambiarle. Dal canto suo Reishammer le aveva bollate, fin dal loro primo apparire, come <pesantissime macchine> [...]".

[94] ASLu, *Presidenza del Buon Governo* n. 58/ 573.

Glundis) e tutto questo ci ricorda che molti erano gli addetti ai lavori ferroviari che venivano dall'estero.

Un fatto ben più grave si verificò l'8 settembre, quando "il chierico Fanucchi detto della Sargentina di Paganico; ed [gl]i infrascritti Giuseppe Bernardini detto il figlio di Susanna di Lucca funaio; Paolino Buchignani di S. Anna; e Luigi Lazzaroni detto il Zoppo [calzolaio]" furono denunziati perché considerati

> autori delle violenze; danni e gravi devastazioni, a mano armata e scagliando pietre; con ferimenti in danno degli Impiegati addetti alla Stazione della Strada ferrata fuori della porta S. Pietro. A quel Casotto della dispensa dei viglietti [biglietteria] furono infrante porte e finestre dai suddetti con altri furiosi"[95].

Un incidente, di natura politica, venne denunciato il 13 giugno 1847 dall'Isp. Vincenzo Bertocchini, il quale rilevava che "alcuni Individui che facevano parte di una comitiva montata pel Convogli a vapore della Strada ferrata [...] emessero degli strepiti in lode di Pio IX e per onta alle disposizioni"[96].

22. La crisi finanziaria del Ducato

La prima linea ferroviaria lucchese fu protagonista anche di alcuni momenti importanti, i quali videro la fine anticipata dell'indipendenza del Ducato.

Bisogna sapere, infatti, che il Congresso di Vienna aveva assegnato il Ducato di Parma a Maria Luisa d'Austria. Finché la seconda moglie di Napoleone non fosse morta, o non si fosse trasferita altrove, i legittimi sovrani, cioè i Borboni di Parma, avrebbero retto il Ducato di Lucca. Quest'ultimo doveva essere annesso poi al Granducato di Toscana.

Maria Luisa di Borbone aveva governato Lucca dal 1817 al 1824 (anno della sua morte) ed aveva lasciato il trono al figlio, Carlo Ludovico, il quale per alcuni anni se l'era cavata bene, anche perché

---

[95] *Ivi*, 1904.

[96] *Ivi*, 1150.

era sempre in viaggio e lasciava ad Ascanio Mansi l'incombenza del governo.

Ma all'inizio del 1847 le cose si erano messe male per lui, soprattutto perché, sia il Duca che il suo Stato erano a corto di denaro. Allora egli si era rivolto ad i suoi collaboratori, ed in particolare a Tommaso Ward, il suo ministro delle finanze, per trovare una soluzione.

Quest'ultimo, che era un inglese di umile origine il quale aveva esordito all'estero facendo l'addetto alle scuderie, era molto accorto e riuscì, in poco tempo, a rivendicare un presunto credito dei Borboni. Quest'ultimo risaliva al 1815-17, periodo in cui Lucca era stata retta provvisoriamente da governi militari austriaci.

Poi, a seguito di varie trattative, soprattutto con Leopoldo II, ed alle garanzie offerte dallo stesso e dall'Austria, Carlo Ludovico riuscì a farsi concedere un prestito sottoscritto dall'inglese Bonfil. Così il Duca poté rimpinguare le smunte casse personali e quelle dello Stato.

Ma in cambio di tutto questo, come ha scritto il Baldasseroni,

> col trattato del 2 giugno 1847 [...] il Duca di Lucca dava in appalto per sé, e suoi successori al granducato di Toscana l'amministrazione delle dogane, del sale, del tabacco del ducato, e riduceva altresì la cifra del progettato debito[97].

Questa cessione limitava le entrate del Ducato di Lucca in un momento difficile anche per le avverse condizioni climatiche (alluvioni), le carestie ed i terremoti; e, contemporaneamente, faceva avvertire al Duca sempre di più la precarietà della sua situazione[98].

23. L'estate del 1847

Durante l'estate del 1847 la situazione a Lucca stava però precipitando per il Duca, perché, a seguito di alcuni incidenti, il figlio che si era assunto l'incarico di mantenere l'ordine pubblico, aveva represso

---

[97] Baldasseroni E., *Giovanni Baldasseroni. Uomo di stato (1795-1876)*, p. 7.

[98] Lazzareschi E - Pardi F. (in *Lucca nella Storia, nell'Arte e nell'Industria*", M. Pacini Fazzi ed., Lucca 1978, p. 77) hanno sottolineato gli errori commessi da Carlo Ludovico in campo economico.

con violenza eccessiva alcune manifestazioni, che probabilmente non avevano niente di politico. Quest'atteggiamento causò molti malumori anche fra gli elementi più moderati, che pur sostenevano il Sovrano, e così continuò a scavarsi un solco fra il Duca, la classe dirigente ed il suo popolo.

Quest'ultimo, sull'onda degli entusiasmi suscitati dalle concessioni del nuovo papa Pio IX, rivendicava una maggiore libertà di stampa, il licenziamento dei violenti carabinieri e la loro sostituzione con la guardia civica e la liberazione di alcuni prigionieri politici.

Alcuni di loro, tra i quali era compreso il più importante uomo politico del momento (Antonio Mazzarosa) auspicavano anche l'adozione della Costituzione lucchese del 1805, che Maria Luisa ed il figlio Carlo Ludovico non avevano mai voluto concedere.

24. Le fughe di Carlo Ludovico

Il Duca, che probabilmente in quel periodo soffriva anche di una grave crisi depressiva, non seppe dominare la situazione, e si fece prendere la mano dagli avvenimenti, finché fu costretto a fuggire e ad abdicare infine, il 5 di ottobre, al suo trono[99].

Egli, dopo aver concesso a malincuore quello che veniva richiesto dall'opinione pubblica, scriveva tra l'altro in una lettera di istruzioni, indirizzata al Mazzarosa e riportata da Giovanni Sforza nel suo saggio:

> Domando io che si vuole da me?
> Si vuole la lista civile? Vi è la lista civile.
> Si vuole Consiglio di Stato? E non esiste Consiglio di Stato?
> Si vogliono le vie ferrate? Sono le vie ferrate [...][100].

Ma la situazione precipitava sempre più e Carlo Ludovico perdeva uno dopo l'altro anche i più fedeli collaboratori, come Luigi

---

[99] Molte sono le testimonianze della crisi che attraversava il Duca e che sono state sottolineate soprattutto nel libro *Lo sconcertante Duca di Lucca Carlo Ludovico di Borbone Parma* di Lucarelli G., edito nel 1986 a Lucca da M. Pacini Fazzi.

[100] Sforza G., *La fine di un ducato*, in "La Nuova Antologia", 1893, n. 48, p. 681; e ASLu, *Consiglio di Stato* n. 28.

Fornaciari, e si affidava invece a degli avventurieri stranieri come Thomas Ward, che, grazie alla sua astuzia, in pochi mesi era diventato ministro delle finanze ed aveva negoziato anche il prestito di cui ho già parlato[101].

25. Il treno e le feste del "Settembre Lucchese"

E fu proprio la linea ferrata Lucca - Pisa che ai primi di settembre del 1847 permise lo spostamento rapido di centinaia di persone da Livorno e Pisa a Lucca. Esse vennero a celebrare con gli ex-nemici lucchesi la conquista di nuove libertà ed il loro intervento fu visto con favore da molti testimoni oculari del tempo, fatta eccezione per il Duca di Lucca.

Infatti il Mazzarosa, che era stato uno dei protagonisti, ha scritto che il primo di settembre del 1847

> la città fu tutta in fiamme per l'entusiasmo: musiche, luminarie, processioni, cerimonie religiose, affratellamento generale di tutti, preti, frati, donne, soldati e cittadini d'ogni ordine, artigiani e campagnuoli, fraternizzavano e tripudiavano fra loro al grido di Viva Pio IX e Viva Carlo Ludovico[102].

Questa festa venne descritta, quasi negli stessi termini anche dal giornale fiorentino "La Patria", in un articolo dell'8 settembre[103].

Tutte queste manifestazioni erano state suscitate dal fatto che il Duca aveva ricevuto presso la sua residenza di S. Martino in Vignale una commissione formata da Antonio Mazzarosa, Cesare Brancoli e

---

[101] Il ritratto più interessante di questo personaggio è quello della Santin, in "Actum Luce", 1972, n. 2, pp. 347-358.

[102] Mazzarosa A., *Storia del Ducato di Lucca*, p. 79.

[103] "La Patria", "1, 2 e 3 settembre [...] Le campane di S. Michele, del Duomo e di tutte le chiese che avevano cominciato a suonare a gloria al Te Deum, non tacquero che a mezza notte per ricominciare il dì appresso in cui giunti più di millequattrocento tra Pisani e Livornesi con bandiere leopoldine, pisane, civiche e nazionali gridarono Viva l'Unione dei Principi Italiani, viva Pio, viva Leopoldo, viva Carlo Ludovico [... e] la turba dei Toscani a mezzogiorno era tutta unita e le bande loro, e quelle di Lucca e le altre de' vicini luoghi crebbero la festa in modo straordinario. Lo scampanare grande non cessò che a notte [...]".

Carlo Fascetti, alla quale aveva promesso la concessione delle riforme che gli erano state richieste dai tre uomini politici a nome dell'intero Consiglio di Stato lucchese.

Ma Carlo Ludovico era rimasto impressionato sfavorevolmente dall'immensa folla (forse 3.000 persone) che aveva seguito festante la piccola commissione ed era poi scesa in città per comunicare anche agli altri cittadini il successo della spedizione. A questi gruppi locali si erano uniti il giorno dopo migliaia di pisani e livornesi, i quali erano giunti con il treno.

E che si trattasse di manifestazioni pacifiche abbiamo conferma anche da un osservatore più neutrale, il console francese a Livorno, il quale inviò una lettera al Ministro degli esteri Guizot per comunicargli che tutti prendevano parte agli avvenimenti e che le stesse donne (trecento toscane ben vestite) hanno percorso le strade di Lucca, seguendo il corteo preceduto dalla bandiera pontificia. A questo punto anche le donne lucchesi, seguendo il loro esempio, avevano affollato la piazza principale per incoraggiare con la loro presenza i sentimenti dei patrioti. Egli riteneva addirittura che tutti quanti volessero marciare contro gli Austriaci, per conquistare l'indipendenza[104].

26. Le reazioni del Duca

Ma il Duca non gradì certamente simili bagni di folla e, molto probabilmente, maledì in cuor suo la ferrovia Lucca - Pisa (da lui stesso voluta), la quale, per ironia della sorte, era servita per trasportare in poco tempo tantissime persone dalle vicine città toscane. Così incominciò a scegliere la via della fuga, trasferendosi in fretta e furia prima a Massa, e più tardi, dopo una fugace apparizione a Lucca, di nuovo nella città apuana ed infine a Modena.

Per circa un mese, poi, continuò l'entusiasmo dei lucchesi, i quali accolsero con molta gioia i prigionieri politici liberati, provenienti da

---

[104] Saitta A., *Le Relazioni Diplomatiche fra la Francia, il Granducato di Toscana e il Ducato di Lucca*, Istituto Storico Italiano [...], Roma 1960, vol. II, pp. 193-196. In queste occasione l'afflusso dei viaggiatori a Lucca era tale che si erano dovute organizzare "corse straordinarie ed anche notturne".

Viareggio, e le successive leggi sulla libertà di stampa, la costituzione della guardia civica, ecc..

Il mese, tradizionalmente dedicato alle fiere ed alla processione di Santa Croce, trascorse in genere in pace, anche se ogni tanto correvano le voci più contrastanti, tra le quali addirittura quella di un intervento armato austriaco a Lucca (più teorico che reale).

Ma all'inizio di ottobre si sparse una brutta notizia, per quasi tutti i lucchesi, poiché il loro "amato sovrano", piuttosto che concedere la Costituzione del 1805, aveva preferito abdicare prima del tempo e rinunciare al trono di Lucca. Così egli cedette anzitempo al Granduca di Toscana il Ducato di Lucca, in cambio di un grosso appannaggio.

Allora ebbe fine il secolare periodo di indipendenza per Lucca[105].

27. La "colpa" del treno

Qualche tempo dopo, tra il 6 ed il 10 ottobre, il Duca scriveva molto risentito al suocero, come ha testimoniato Francesco De Feo, che la colpa del suo ritiro era da attribuire alla "libertà della stampa", cioè ai giornali toscani che a suo dire lo attaccavano ingiustamente; ma anche alle "vie ferrate che a sostegno delle esigenze dei rivoluzionari lucchesi portarono in meno di un'ora migliaia di persone da Pisa e Livorno, [e] rendevano impossibile al governo il raffrenare il disordine"[106].

28. Conclusione

Di lì a poco si teneva la 3ª Adunata Generale della Società presso la "Casa della Stazione" ed in quella occasione si faceva un bilancio

---

[105] La notizia è stata riportata, oltre che dai documenti ufficiali del Ducato e del Granducato, anche da vari giornali. Pochi liberali lucchesi gradirono questa unificazione voluta dall'alto, ma ben presto rimasero delusi anche loro, a seguito della chiusura del Liceo universitario e di una serie di provvedimenti, che declassarono l'ex-capitale di un piccolo stato.

[106] De Feo F., *La reversione del Ducato di Lucca*, p. 178. Nel settembre del '47 i viaggiatori della Lucca - Pisa furono ben 29.630 !

quasi definitivo dei costi della linea Lucca - Pisa, a causa dei quali si delineava già una congiuntura sfavorevole e che a lungo andare avrebbe portato al fallimento[107] ed alla vendita all'incanto[108].

Il "Prospetto compilato dal Gerente della Società per le spese fatte a tutto il 26 ottobre 1847 per la costruzione della strada ferrata da Lucca a Pisa" venne esaminato e puntualmente approvato dall'Assemblea nonostante le passività. Esso comprendeva al 26 ottobre 1846 spese per lire 2.232.409, che, sommate a quelle sostenute a tutto il 26 novembre 1847, raggiungevano il totale di lire 2.823.171. Inoltre si prevedeva che al termine degli ultimi lavori (impianto di siepi e gelsi lungo la linea, costruzione di 2 magazzini alla Stazione di Lucca, ecc.) e dopo il pagamento dei "conti non liquidati" (spese per i muramenti della Stazione di Lucca, indennizzi per gli espropri dei terreni, ecc.) si sarebbe raggiunta la bella cifra di lire 3.193.171 circa, che era senz'altro ragionevole, ma non era sufficientemente coperta dalle disponibilità di cassa e superava di più del 50% il preventivo[109].

Ma l'euforia era sempre contagiosa, anche per l'utile del bilancio di esercizio di lire 42.921, e la Società si era già indebitata ulteriormente, emettendo obbligazioni per reperire nuovi capitali. E, nonostante che la situazione non fosse molto rosea, venne approvata la distribuzione di un dividendo per il 1847 di lire 50.000, corrispondente al 2% per azione (quest'ultimo all'apertura della Lucca - Pescia doveva salire addirittura al 7%!).

L'Assemblea elesse come presidente Alessandro Carina e come segretario Pasquale Berghini, ma le file dei soci fondatori si erano assottigliate per la scomparsa prematura di Carlo Minutoli Tegrimi

---

[107] Per la questione del fallimento si può consultare l'opuscolo *Strada Ferrata da Lucca a Pisa. Cartelle d'oneri [...]*, Tip. G. Giusti, Lucca 1858.

[108] Il Giuntini (in *Leopoldo e il treno [...]*, pp. 283-284) ha così riassunto le fasi finali della crisi: "Il primo passo del processo di fusione fu quindi la vendita all'incanto della Lucca - Pisa. La vicenda si svolse in modo assai confuso. La Leopolda partì alla carica per prima [...]. Il 31 dicembre 1858 veniva stipulato il contratto con i sindaci, a capo della nuova gestione delle due linee lucchesi nuovamente riunite, ma «a modo di esperimento», veniva nominato Policarpo Bandini, prefigurazione -«ante litteram» di cooptazione di un funzionario privato nella sfera amministrativa pubblica". A questo seguirono tagli sia degli stipendi che del personale, la rescissione di contratti, l'aumento delle tariffe per le merci e i controlli quotidiani.

[109] BSLu, *Ms.* n. 3.413, fasc. 62.

(presidente) e di Domenico Andreuccetti (sindaco) e per il trasferimento ad altro incarico di Giuseppe Fenucci (sindaco)[110].

In questa occasione si delineò meglio anche quale fosse la proprietà dei pacchetti azionari detenuti dagli stranieri, poiché intervennero personalmente gli austriaci Ignazio Dub, Carlo Hertzfelder e Sigismondo Spitzer, e, a mezzo delega ai suddetti e ad altri soci, i compatrioti A. Walter (con azioni 40), L. Walter (540), Francesco Bienenfeld (100), L. I. Behrens (20), L. Walter (111), Enrico Wurth (70), L. Walter (100), Hofmann e F. Augusto (70), A. I. H. Kann (30) e Giuseppe Mardayn (60). In tutto erano presenti 25 soci, in rappresentanza di 1.525 azioni, cioé del 65% del capitale sociale del tempo, senza contare le 160 azioni industriali o graziali dei fondatori[111].

Ma i problemi che resero difficile la sopravvivenza delle Società della Lucca - Pisa e della Lucca - Pistoia furono, non solo d'ordine finanziario, ma anche politico e tecnico. Infatti il passaggio di Lucca alla Toscana ridusse l'importanza di quest'ultima città, che, da capitale di un piccolo stato indipendente, divenne un semplice capoluogo di provincia.

Inoltre, nonostante le intenzioni del Berghini, per alcuni anni Lucca rimase isolata, all'interno di un sistema ferroviario chiuso. Infatti il collegamento con la "Leopolda" venne effettuato molti anni più tardi (cioè nel 1861) ed i lavori alla linea per Pistoia procedettero tra mille difficoltà, tanto che solo nel giugno 1848 venivano raggiunti prima Altopascio, e nel dicembre Pescia; ma soltanto nel 1859 Pistoia (soprattutto a causa delle difficoltà finanziarie e della costruzione della galleria di Serravalle, lunga ben 1.317,69 metri).

---

[110] Queste defezioni e l'allontanamento poi quasi definitivo del Berghini, che si occupò dell'amministrazione delle proprietà di famiglia e si dette alla politica, finirono per pesare molto negativamente sul destino della Società !

[111] I deleganti erano rappresentati rispettivamente da Alessandro Carina, Pasquale Berghini, Felice Francesconi, Giuseppe Vitali, Enrico Pohlmeyer, Pasquale Pucci, Giuseppe Fenucci, Angelo Santini, Tommaso Sergiusti, Ignazio Dub e Sigismondo Spitzer. E' da notare che il Berghini rappresentava in quell'occasione circa 1/3 delle azioni e il gruppo dei fondatori più della metà (in BSLu, *Ms.* n. 3.413, fasc. 62).

Infine, a detta del Giuntini, anche "il fallimento del trasporto merci" costituì un altro elemento di crisi, perché "non decollò mai in nessuna linea, fino ad essere quasi abbandonato"[112].

In ogni caso dobbiamo rendere onore a quegli uomini che, con un po' di incoscienza, ma anche con tanto coraggio seppero accettare una grande sfida ed, in mezzo a tante difficoltà politiche, progettuali, tecniche, finanziarie, ecc. riuscirono a coronare i loro sogni[113].

Tra l'altro furono senz'altro tra i primi in Italia a progettare una rete ferroviaria piuttosto che un semplice ramo. Infine nei loro piani preventivi avevano già calcolato l'importanza che poteva assumere il "turismo termale" tra Pisa e S. Giuliano Terme[114].

---

[112] Giuntini A., *Leopoldo e il treno [...]*, p. 17. L'autore ha aggiunto a questo motivo anche quelli dell'inesperienza dei progettisti e dell'eccessivo scarto tra i costi preventivati e quelli finali.

[113] Tra gli altri problemi bisogna citare anche quello dell'impatto ambientale, che il Bianchi si pose con notevole chiarezza nella fase progettuale, evitando di intaccare il centro storico di Lucca; tentando di limitare al massimo l'attraversamento delle strade e dei corsi d'acqua più importanti; costruendo grandi fossati e chiaviche per evitare il ristagno delle acque e per non interrompere anche il sistema d'irrigazione (dogaie o ducaie).

[114] A questo proposito bisogna ricordare che il Carina era esperto di questo problema, in quanto era responsabile delle Terme di Bagni di Lucca, le quali nella prima metà del secolo XIX avevano una rinomanza internazionale ed erano frequentate soprattutto dagli inglesi. Questi ultimi si sono costruiti nella cittadina termale la chiesa, il cimitero, l'ospedale ed alcune abitazioni.

Appendice

ATTO DI COSTITUZIONE DI UNA SOCIETA' PRELIMINARE E PROGETTANTE PER LA COSTRUZIONE DI UNA STRADA FERRATA DA LUCCA A PISA (in BSLu, *Ms.* 3.413, fasc. 8)

L'Anno 184uno Venti Ottobre in Lucca

I Sottoscritti proponendosi per iscopo la formazione ed organizzazione di una Società di costruzione di una Strada Ferrata da Lucca a Pisa sonosi fin d'ora costituiti in Società preliminare, o progettante, ed hanno a quest'effetto stabilito, e convenuto fra di loro quanto segue

I La presente Società porterà il nome di Società Progettante una Strada Ferrata tra Lucca, e Pisa, ed avrà sede fissa in Lucca.

II E' assunto di Lei

1° Di ordinare, e fare eseguire a proprie spese un piano preliminare tecnico, ed economico da servire di norma ad un Progetto di Società di esecuzione della ricordata Strada Ferrata ed alle relative domande da farsi ai due Governi di Lucca, e Toscana per le autorizzazioni e concessioni che concernono ciascheduno di essi.

2° Di ordinare, e fare eseguire un piano definitivo d'arte ed economico da servire di base all'esecuzione stessa; ed alla composizione, e redazione degli Statuti Sociali definitivi con cui la Società stessa dovrà essere diretta ed amministrata.

3° D'intercedere le necessarie sovrane autorizzazioni e concessioni da S.A.R. il Duca di Lucca, per quanto concerne la Strada Ferrata da questa Città al confine Lucchese, e da S.A.I. e R. il Gran Duca relative alla Strada stessa dal confine Lucchese a Pisa.

4° Di redigere un progetto di Società Anonima d'esecuzione e i relativi Statuti Sociali, e quindi di svilupparli alle sanzioni Sovrane di S.A.R. il duca di Lucca.

III La Società farà fronte alle spese sue col prodotto di 20 (Venti) Carati dei quali ciascun sottoscrittore può prendere quel numero che gli piaccia esprimendolo all'atto della soscrizione, ma il medesimo individuo non potrà possedere più di 4 (quattro) Carati.

IV Per ogni Carato corre l'obbligo ai soscrittori dello sborso di Lire Lucchesi 675 (seicentosettantacinque), o scudi di Toscana novanta, da pagarsi in tre rate nelle mani del Cassiere della Società di cui le veci sosterrà provvisoriamente fino a nomina definitiva il Socio sig.e Felice Francesconi. La prima rata di Lire 270, o Scudi 36 sarà sborsata in mano all'atto della soscrizione. La seconda di Lire 255 o Scudi 34 ai 20 di 9.mbre [novembre] prossimo. E la terza di Lire 150 o Scudi 20 alla fine di X.mbre [dicembre] prossimo.

V Queste somme dovranno servire a tutte le spese preliminari, di qualunque genere, né potranno mai essere aumentate senza l'unanime consenso di

tutti i Caratanti, salvo, però alla Società il diritto di restituire ai Soci dissenzienti le somme sborsate e di dichiararli sciolti dal presente Contratto.

VI I Carati non sono commerciabili, né trasmissibili, sotto alcun titolo, senza l'adesione dell'intiera Società. Gli eredi del Socio defunto hanno diritto solamente alla restituzione delle somme sborsate dal loro antenato.

VII I Soscrittori che mancano alle debite scadenze di adempiere alli convenuti pagamenti, cessano di far parte della Società e perdono in pena le somme che avranno antecedentemente sborsate, le quali cedono a profitto degli altri soscrittori nella proporzione dei respettivi loro Carati.

VIII Giunte le soscrizioni a 2/3 dei Carati, la Società terrà la sua prima riunione, e presieduta provvisoriamente dal più anziano fra i maggiori Caratanti, passerà immediatamente alla nomina di una Commissione Direttrice composta da cinque membri scelti nel suo seno, di cui un Presidente, due Assessori ispettori, un Cassiere ed un Segretario.

XI Quelli che avranno sottoscritto per tre Carati o più saranno di diritto membri della Commissione.

X I Commissari Direttori dovranno essere domiciliati in Lucca ed il loro ufficio sarà affatto gratuito.

XI La Commissione Direttrice rappresenta la Società progettante in tutte le occorrenze a seconda delle istruzioni che da questa riceverà nelle sue adunanze.

XII Il Presidente, Cassiere, e Segretario della Commissione sono pure, Presidente, Cassiere, e Segretario della Società dei Caratanti.

XIII Le attribuzioni di ciascun membro Commissario saranno determinate in un regolamento amministrativo che la Società avrà curato di redigere.

XIV La Società Progettante avrà diritto di prelevare 160 Azioni graziali di Lire mille Lucchesi per cadauna del complessivo numero delle azioni di cui si comporrà la Società anonima di esecuzione. E ciò in compenso di ogni sua cura, studio, fatiche e spese, e dei piani tecnici ed economici preliminari e definitivi riguardanti il progetto in genere della più volte ricordata Strada Ferrata.

XV Le dette Azioni graziali si divideranno tra i Soci in proporzione dei Carati dei quali saranno possessori.

XVI La Società Progettante si metterà in liquidazione, e cesserà appena per cura di Lei sarà costituita la Società Anonima di esecuzione.

XVII La Società Progettante incombenza [incarica] degli Studi e Piano economico e tecnico preliminari e definitivi della Strada Ferrata da Lucca a Pisa i Signori Giacomo Antonio Ganzoni e Tommaso Bianchi, i quali volentieri accettano un tale incarico, e conseguentemente si obbligano solidamente

1° A presentare alla Società entro il 20 di 9.mbre [novembre] prossimo un Progetto d'arte preliminare, corredato dei relativi disegni, un piano economico definitivo, ed un progetto per gli Statuti Sociali della futura Società Anonima di esecuzione.

2° A presentare entro l'anno corrente il lavoro onninamente compito del

Progetto tecnico definitivo, col corredo dei relativi disegni, calcoli, particolarità, descrizione, e schiarimenti, e di quanto ha rapporto ad un tale lavoro, o possa esser chiesto dai due Governi Toscano e Lucchese, e dagli Ingegneri; di modo che non rimanga a carico della Società alcun'opera, alcun impegno, alcuna spesa a titolo di studi, e di Progetto tanto economico che d'arte.

Viceversa la Società accorda ai Sig.ri Ganzoni e Bianchi a titolo di correspettivo, e pagamento di ogni loro fatica ed obbligo, due Carati gratuiti dei venti sunnominati; e più promette loro di dare la somma di lire Lucchesi diecimila, di cui 4 mila saranno loro sborsate all'atto che apporranno la loro firma al presente Contratto, e 2 mila ai 20 9.mbre prossimo, e le altre 4 mila quando avranno definitivamente compiuto il loro lavoro, e per tale guisa adempito a tutte le obbligazioni da essi assunte.

Conseguentemente del sopra convenuto non potranno li Signori Ganzoni e Bianchi dar copia od anche semplice comunicazione dei loro lavori, sia generali che parziali tecnici od economici a chic[c]hesia senza averne ottenuta autorizzazione scritta della Commissione Direttrice.

Dovranno essi in fine del lavoro consegnare oltre a questa ogni Originale che rimanesse presso di loro, ogni bozza, e minuta avente rapporto al lavoro stesso riconoscendo essere il tutto di esclusiva proprietà della Società progettante.

Finalmente resta inibito ai Signori Ganzoni e Bianchi di prestare in qualunque tempo ed a qualunque individuo o Società direttamente o indirettamente i loro servizi, rapporto ad una Strada Ferrata da Lucca a Pisa, a meno che non si trattasse di individui o Società che fossero subentrate nelle ragioni della presente Società progettante, od in qualunque modo si fossero messi d'accordo con essa.

Il presente fu scritto in doppio Originale di cui uno è stato consegnato al Sig.r Giacomo Antonio Ganzoni nell'interesse proprio e del Sig.re Tommaso Bianchi e l'altro rimasto alla Società Progettante.

Avv. Pasquale Berghini	per tre Carati	3
Giuseppe Vitali	per tre Carati	3
Felice Francesconi	per tre Carati	3
Dr. Alessandro Carina	per Carati uno	1
In nome all'autorizzazione dello Ing.e Giacomo Antonio Ganzoni	per un Carato	1
Tommaso Giannini	per tre Carati	3
March. F. Boccella e Antonio Delgado ambedue	per un Carato	1
Domenico Andreuccetti	per un Carato	1
Carlo Minutoli Tegrimi	per un Carato	1
Tommaso Bianchi – Ing.e G. A. Ganzoni	per Carati	2
Alessandro Casali	per un Carato	1
	[Totale]	**20**

BIBLIOGRAFIA

DOCUMENTI

Archivio di Stato di Firenze
Acque e Strade nn. 76; 98; 99; 100; 112; 114; 134; 137; 1435; 1436; 1733; 1822; 1823; 1824.

Archivio di Stato di Lucca
Acque e Strade nn. 94 (1846); 254 (1820-63); 271 (1844-46).
Amministrazione delle Dogane nn. 235 (1846); 236 (1847).
Archivio Cerù n. 11.
Biblioteca Manoscritti nn. 162; 189; 191-193 (1841-47).
Carte Mansi n. 23 (1829-91).
Carte Nottolini nn. 1; 2.
Commissario Toscano in Lucca per le Dogane n. 1 (1847-48).
Consiglio dei Ministri n. 1 (1837-44).
Consiglio di Stato del Ducato di Lucca n. 28 (1846-47).
Debito Pubblico nn. 105-114 (1847-50).
Direzione Generale delle Finanze n. 564 (1847).
Direzione Generale dell'Interno nn. 560 (1847); 563 (1845-47); 572-573 (1847).
Direzione Generale del Ministero delle Finanze nn. 95 (1847); 563-564 (1847); 779-782.
Fondo Stampe nn. 140-141; 168; 220; 1150-1158.
Ministero degli Affari Esteri nn. 171 (1847); 174 (1832-47); 178 (1839-47); 180 (1839-47); 232 (1818-47).
Presidenza del Buon Governo nn. 1, 53-59 e 107-114 (1844-1847); 414 (1836-47) e 432 (1846).
Presidenza di Grazia e Giustizia nn. 51-52 (1846); 53-54 (1847); 103 (1847).
Reale Intima Segreteria di Gabinetto nn. 47 (1846); 48 (1847); 408 (1842); 484; 458; 522; 536.

BIBLIOTECA STATALE DI LUCCA
Ms. n. 3413 (Strade Ferrate).

Periodici della Biblioteca Statale di Lucca e/o dell'Archivio di Stato di Lucca, ecc.
L'Alba; L'Amico del Popolo; Annali Universali di Statistica, Economia Pubblica, Storia, Viaggi e Commercio; L'Araldo della Pragmalogia Cattolica e La Pragmalogia Cattolica; L'Educatore del Popolo. Miscellanea scientifica, artistica, morale; Gazzetta di Firenze; Giornale Agrario Toscano; Giornale di Commercio delle Arti e delle Manifatture con Varietà ed Avvisi diversi; Il Giornale Privilegiato Politico-Letterario di Lucca; L'Italia; Il Mondo

Illustrato. Giornale Universale; Monitore Toscano; La Patria. Giornale Politico e Letterario; Il Piccolo Vapore. Il Vapore e La Riforma.

Libri ed articoli

ANDREINI F., *Delle strade di ferro*, in "Giornale Agrario Toscano", Firenze 1836, vol. X, pp. 166-191.

ANDREINI F., *Riflessioni sopra la scelta di una linea per la strada di ferro da costruirsi da Firenze a Livorno*, in "Giornale Agrario Toscano", Firenze 1838, vol. XII, p. 396.

ANDREINI F., *Strade di ferro*, in "Giornale Agrario Toscano", Firenze 1836, vol. X, pp. 327-351.

ANTONELLI G., *Di una strada ferrata da Lucca a Reggio di Modena per le valli del Serchio e di Secchia*, Tip. Calasanziana, Firenze 1851.

ARCHI A., *Gli ultimi Asburgo e gli ultimi Borboni in Italia (1814-61)*. Cappelli ed., Bologna 1965, pp. 199-261.

Arti industriali, in "L'Antologia", Firenze 1825, vol. XX, pp. 147-148.

BALDASSERONI E., *Giovanni Baldasseroni Uomo di Stato (1795-1876)*, estratto dal "Bollettino Storico Livornese", Livorno 1941, n. 1, Stab. Poligrafico Toscano, Livorno 1941.

BALDASSERONI E., *Il Ministro Baldasseroni e l'anticipata reversione di Lucca alla Toscana*, in "Bollettino Storico Livornese", Livorno 1942, pp. 2-8.

BALDASSERONI G., *Memorie (1833-1859), a cura di R. Mori*. Tip. E. Ariani e l'Arte della Stampa, F. Le Monnier ed., Firenze 1959; Cassa di Risparmio di Firenze, Firenze 1999.

BANDETTINI P., *L'evoluzione democratica della Toscana dal 1810 al 1889*, in "Archivio Economico dell'Unificazione Italiana", I.L.T.E., Torino 1960, S. II.a, 3.

BANTI A. M., *Ricchezza e potere. Le dinamiche patrimoniali nella società lucchese del XIX secolo*, in "Quaderni storici", 1984, n. 56, pp. 385-432.

BARSANTI D., *Le ferrovie nella Toscana lorenese: considerazioni a margine di un annoso dibattito storiografico (a cura di Z. Ciuffoletti e L. Rombai)*, in *La Toscana dei Lorena. Riforme, territorio, società. Atti del Convegno di studi, Grosseto 27-29 novembre 1987*, L. Olschki ed., Firenze 1989, pp. 491-513.

BATINI G., *La città di una volta. Fischia il vapore*, in *Album di Lucca*, "La Nazione", Firenze [s. d.].

BEDINI G. - FANELLI G., *Lucca. Spazio e tempo dall'Ottocento ad oggi*. M. Pacini Fazzi ed., Lucca 1971 e 1997.

BERTOLETTI F., *Della strada ferrata da Lucca a Reggio ossia Del vero compito dell'osservazione del commercio di Livorno [...]*, in *Atti della R. Accademia dei Filomati*, Tip. Canovetti, Lucca 1860, vol. VI.

BETTI CARBONCINI A., *Un treno per Lucca. Ferrovie e Tramvie in Lucchesia, Valdinievole e Garfagnana. Funicolare di Montecatini*, Calosci ed., Cortona (AR) 1990.

BIANCHI N., *Storia documentata della diplomazia europea in Italia dall'anno 1814 all'anno 1861*, L'Unione Tip. Ed., Torino 1865, vol. V.
BIOT E., *L'architetto delle strade ferrate ovvero saggio sui principi generali dell'arte di formare le strade a ruotaje di ferro*, A. Monti Libraio, Milano 1837.
Bollettino delle leggi del Ducato Lucchese, Tip. Bertini, Lucca 1819, voll. I; 1842, XXVII; 1843, XXVIII; 1845, XXX; 1846, XXXI; 1847, XXXII; 1848, XXXIII.
Bollettino officiale delle leggi e decreti del Principato Lucchese, Tip. Bertini, Lucca 1807, vol. I.
BONGI S., *Inventario del R. Archivio di Stato in Lucca*, Tip. G. Giusti, Lucca 1880, voll. III; 1888, IV; Ist. Stor. Lucchese, Lucca 1999, vol. V, parti 3ª e 4ª.
BRIANO I., *Storia delle ferrovie italiane*, Cavallotti, Milano 1977, voll. 3.
BUCCIOLINI O, *Progetto sommario di una ferrovia Altopascio Empoli. Relazione [...]*, Tip. Canovetti, Lucca 1884.
CAMAIANI P.G., *Dallo stato cittadino alla Città Bianca. La società cristiana Lucchese e la rivoluzione toscana*, La Nuova Italia ed., Firenze 1979.
Camera di Commercio ed arti di Lucca, *Ferrovia da Lucca a Viareggio. Seduta 24 aprile 1880*, Tip. Benedini, Lucca 1880.
CANDELORO G., *Le costruzioni ferroviarie e lo sviluppo del capitalismo bancario*, in *Storia dell'Italia Moderna*, G. Feltrinelli ed., Milano 1970, vol. V.
CANTARELLA E, *Lo sviluppo delle ferrovie dalle origini alla statizzazione*, in *Storia della Società Italiana*, Teti, Milano 1987, vol. XVII, pp. 101-147.
Capitoli e condizioni intorno all'andamento ed alla costruzione della strada ferrata da Lucca a Pisa rispettivamente al tronco lucchese, Tip. Giusti, Lucca 1842.
CARLI L., *Sul progetto di una ferrovia da Lucca per la valle del Serchio a Modena o Reggio. Memoria*, Tip. A. Valenti, Pisa 1872.
CARMIGNANI G., *Apologia delle concessioni sovrane per le strade ferrate in Toscana*, Pisa 1846.
CASTINELLI R., *Delle strade ferrate in Toscana considerate come tronchi di strade italiane e della utilità di un nuovo sistema di rotaje per le locomotive e le vetture tratte da cavalli*, Tip. G. Giusti, Lucca 1842.
CASTINELLI R., *Sulle strade ferrate: due lettere all'editore*, in "Giornale Agricolo Toscano", Firenze 1944, t. 18, disp. 4.
Cenni della strada ferrata in progetto da Reggio nell'Emilia a Guastalla e al Po a Lucca e alla Spezia [...], Tip. Calderini, Reggio Emilia 1862.
Cenno necrologico in commemorazione di Arcibaldo Torry Capo Meccanico delle Strade Ferrate Lucchesi, Tip. G. Giusti, Lucca 1856.
150° Anniversario della Stazione di Lucca 1846-1896, Tipolitografica, Lucca 1996, Supplemento a "La Polla", Dopolavoro Ferroviario di Lucca, settembre 1996.
CHERUBINI B., *Carina Alessandro*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*,

Ist. della Enciclopedia Italiana Treccani, Roma 1977, vol. XX, pp. 95-96.
CHIRICI C., *Guida del viaggiatore sulle strade ferrate da Firenze a Livorno e da Firenze a Prato*, Benelli, Firenze 1848.
CIABATTARI R., *Clero e Liberali a Lucca dalla reversione del Ducato allo schema di Concordato Vizzardelli -Boninsegni*, in "La Provincia di Lucca", Lucca 1970, nn. 3, pp. 44-50; 4, pp. 29-36; 1971, nn. 1, pp. 55-59; 2, pp. 57-62; 3, pp. 88-92.
CIABATTARI R., *"La Riforma" e la polemica sulla istituzione della "Corte Regia" a Lucca*, in "La Provincia di Lucca", Lucca 1969, n. 3, pp. 51-58.
CIAN V., *Giambattista Giorgini*, in "Nuova Antologia", Roma 1908, n. 42, pp. 48-73.
CIANO C., *Aspetti dell'organizzazione mercantile lucchese nell'Ottocento. Il Tribunale e la Camera di commercio e la Corte dei Mercanti*, Tip. Lorenzetti e Natali, CCIA, Lucca 1960.
Come si legge un Regolamento disciplinare pel Servizio della strada ferrata da Lucca a Pisa, Tip. G. Giusti, Lucca 1846.
Condizione economica della Toscana, in "L'Alba", 2 agosto 1847.
CORSI D., *Actum Luce*, in "Archivio Storico Italiano", 1973, n. 476, I, pp. 27-56.
CORSI D., *L'aristocrazia lucchese e le vicende della storia cittadina attraverso i secoli fino alla cessione di Lucca alla Toscana (1847)*, in "Rivista Araldica", 1954, pp. 109-128.
CORSI D., *Inventario dell'Archivio di Stato in Lucca. Archivi Gentilizi*, Stamperia Matteoni e Botti, Lucca 1961, vol. VI.
CORSINI C., *Il primo progetto di una strada ferrata in Toscana: la Firenze – Empoli – Pisa - Livorno*, in *Miscellanea Storica della Valdelsa*, 1961, n. 1-2, pp. 66-85.
CRISPO A., *Le ferrovie italiane, storia politica ed economica*, Giuffré ed., Milano 1940.
DANI C., *Una ferrovia lunga cent'anni. La costruzione della Lucca - Aulla*, M. Pacini Fazzi ed., Lucca 1999.
D'ARRIGO M., *I periodici lucchesi posseduti dalla R. Biblioteca Governativa di Lucca*, in "Bollettino Storico Lucchese", Lucca 1933.
DE FEO F., *La reversione del ducato di Lucca del 1847*, in "Archivio Storico Italiano", 1966, pp. 160-207.
DEL CARLO T., Storia popolare di Lucca. Tip. del Serchio, 1877, voll. 2; A. Forni ed., Bologna 1999.
DEL PRETE D., *Ferrovia Lucca – Viareggio*, Tip. Giusti, Lucca 1874.
Della ferrovia provinciale Lucca – Viareggio: dubbi, osservazioni e proposte, Tip. B. Canovetti, Lucca 1874.
Delle strade di ferro, cioè origine e descrizione delle medesime. Riflessioni sui vantaggi che arrecano ed osservazioni sulla loro teoria, Livorno 1838.
Di una ferrovia Lucca Pietrasanta per Camaiore. Progetto redatto e pubblicato per ordine della Giunta comunale di Camaiore. Tip. Benedetti, Camaiore

(LU) 1878.
Difesa dell'avv. Alessandro Malenchini per una minaccia di decadenza della concessione alla Società della linea Lucca – Pistoia, Lucca 1851.
DI PORTO B., *Berghini Pasquale*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, Ist. della Enciclopedia Italiana Treccani, Roma 1967, vol. IX, pp. 89-91.
Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, *Il Centenario delle ferrovie italiane (1839-1939)*, De Agostini, Novara 1940, voll. 2.
DI RICCO A., *Intellettuali e società nella Lucca del Risorgimento: i giornali liberali*, in "La Rassegna della Letteratura italiana", 1980, n. 3, pp. 547-589.
FANFANI T., *Origini e sviluppo della Cassa di Risparmio di Lucca. Banca e territorio in 150 anni di storia economica*, in *Cassa di Risparmio di Lucca 150 Anni*, Matteoni stamp., Lucca 1987, pp. 197-401.
La Ferrovia da Lucca a Reggio e gl'interessi livornesi, Lucca 1871.
Ferrovia da Lucca a Viareggio. Relazione, Tip. Giusti, Lucca 1871.
La Ferrovia Lucca – Aulla per la difesa nazionale e la prosperità economica generale dell'Italia e particolarmente della provincia, Tip. Chelli, Lucca 1878.
La Ferrovia Lucca – Aulla e le sue diramazioni per Modena, Lucca 1888.
Ferrovia Lucca – Aulla. Petizione alla Camera dei Deputati, Tip. Giusti, Lucca 1888.
La ferrovia Lucca – Modena nelle valli della Lima e del Panaro. Rapporto della Commissione esecutiva e Progetto sommario, Tip. G. Meucci, Livorno 1887.
Le Ferrovie di Lucca fra passato e futuro: idee per un dibattito e una mostra (Lucca), in Supplemento a "La Polla", in occasione del 140° anno della costruzione della stazione di Lucca, Dopolavoro Ferroviario, Tip. Lazzareschi, Rughi (LU) 1986.
Fine di uno stato: il Ducato di Lucca (1817-1847), Convegno, Lucca 9-11 ottobre 1997, Ist. Storico Lucchese, in *Actum Luce*, Lucca 1997-2000, voll. 4.
FORNACIARI L., *Un uomo d'antica probità - Epistolario di L. F. scelto e illustrato nel centenario della sua nascita, 17 settembre 1898, per cura di Raffaello suo figlio*, Tip. G. Carnesecchi e Figli, G. C. Sansoni, Firenze 1899.
FRANCESCONI F., *Osservazioni al rapporto indirizzato dal sig. prof. P. Bandini agli azionisti della strada ferrata da Lucca a Pistoia il 15 luglio 1859*, Lucca 1859.
FRANCESCONI F., *Strada ferroviaria da Viareggio a Lucca: relazione al Consiglio Provinciale*, Tip. Giusti, Lucca 1874.
GABRIELLI ROSI C., *Il Palazzo delle Muse (I rapporti culturali tra Viareggio, Lucca e Firenze nella prima metà dell'800)*. M. Pacini Fazzi ed., Lucca 1973.
GANZONI G. A., *Strade ferrate*, in "Giornale di Commercio", 19 gennaio 1842.
GANZONI G. A., *Sul progetto di riunire alla società della strada ferrata Leopolda le due Società formatesi per due tronchi di strada ferrata da Pisa a*

Lucca e da Pistoja a Firenze, in "Annali di Statistica", 1842, vol. LXXI.
GIANNOTTI L., *S. Concordio in Contrada e il suo porto*, Nuova Grafica Lucchese, Lucca 1994.
GIUNTINI A., *Capitali, capitalisti e tecnici inglesi nelle ferrovie italiane. Un caso di studio nella Toscana granducale: la Maria Antonia (1845-1851)*, in *Atti del Convegno "La questione ferroviaria nella storia d'Italia, Problemi economici, sociali e urbanistici", Rieti 24-26 gennaio 1986*, Roma, Editori Riuniti 1989, pp. 55-61.
GIUNTINI A., *Contributo alla formazione di una bibliografia storica sulle ferrovie in Italia*, Soc. Naz. di Mutuo Soccorso fra Ferrovieri e Lavoratori dei Trasporti, Suppl. al "Il Treno", n. 7/89, Centro Grafico Linate, S. Donato Milanese, Milano 1989.
GIUNTINI A., *Le ferrovie nella storiografia italiana*, in "Italia Contemporanea", 1990, n. 179, pp. 325-352.
GIUNTINI A., *Leopoldo e il treno. Le ferrovie nel Granducato di Toscana (1824-1861)*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 1991.
GIUNTINI A., *Soltanto per denaro: la vita, gli affari, la ricchezza di Emanuele Fenzi negoziante banchiere fiorentino nel Granducato di Firenze*, Polistampa, Firenze [2002].
GIUSTI G., *Cronaca dei fatti di Toscana (1845-49) (a cura di P. Pancrazi)*, F. Le Monnier ed., Firenze 1948.
GOLZIO MIGLIORI C., *Storia delle ferrovie*, STIG, Loescher ed., Torino 1968.
GROTTANELLI DE SANTI S., *Sulla riedificazione del ponte della Spina sull'Arno in Pisa e suoi rapporti con le strade ferrate della Leopolda e della Lucchese*, 1847.
GUALAZZINI V., *Il legittimismo di M. L. di Borbone e le questioni giuridiche ad esso relative*, in "Studi Parmensi", Milano 1959, vol. 9, 2; Giuffré ed., Milano [1960 ?].
GUARDUCCI U., *Strade ferrate. Ragionamento storico-descrittivo sopra la costruzione, valore ed utilità delle medesime*, Stab. Tip. Fabris, Firenze 1844.
LANDI P. L., *La Leopolda. La ferrovia Firenze-Livorno e le sue vicende (1825-1860)*. Arti Grafiche Pacini Mariotti, Pacini ed., Pisa 1974.
LANDUCCI L., *Strade Ferroviarie Toscane. Strada da Lucca a Pisa. Motuproprio del 29 Luglio. Assicurazione del 4 per cento*, in "La Patria", 6 agosto 1847.
LAZZARESCHI E. - PARDI F., *Lucca nella storia, nell'arte e nella industria*, Unione Fascista Industriali Provincia di Lucca, Tip. Benedetti, Pescia 1941; M. Pacini Fazzi, Banca del Monte, Lucca 1978.
LAZZARINI P., *Il Volto Santo di Lucca*, M. Pacini Fazzi ed., Lucca 1982.
LERA G., *Lucca Città da scoprire*, M. Pacini Fazzi ed., Lucca 1980.
LOMBARDI I., *La strada ferrata Lucca-Pisa*, in "Rivista di Archeologia, ecc.", Lucca 1981, n. 1, pp. 41-46.
LOMBARDI LOTTI M., *Massimo D'Azeglio e le cose di Toscana e di Lucca*

nell'ottobre 1847, in *Atti dell'Accademia Lucchese di Scienze Lettere ed Arti*, Lucca 1961, n.s. II^a, t. IX, pp. 213-222.
LUCARELLI G., *Lo sconcertante Duca di Lucca Carlo Ludovico di Borbone Parma*, M. Pacini Fazzi ed., Lucca 1986 e 1988.
LUPO GENTILE M., *Come si costruì la linea ferroviaria Lucca-Pisa*, in "Bollettino Storico Lucchese", Lucca 1938, n. 3, pp. 161-166.
LUPO GENTILE M., *Un patriota del Risorgimento. Pasquale Berghini*, Tip. Pacini Mariotti, Pisa 1950.
MALENCHINI A., *Memoria a favore della Società anonima della strada ferrata Leopolda contro l'i. e r. amministratore generale del registro [...]*, L. Niccolai, Firenze 1850.
MALENCHINI A., *Voto per la verità sulla decadenza della concessione e della garanzia del 4 per cento delle azioni e sopra i diritti di credito e conseguenti esecuzioni minacciate dal R. Governo contro la Società Anonima della Strada Ferrata da Lucca a Pistoja*, Tip. G. Giusti, Lucca 1851.
MALENCHINI F., *Ai signori azionisti e componenti la commissione straordinaria della società della Strada ferrata per Lucca-Pistoia*, Tip. F. Vigo, Livorno 1859.
MANCINI A., *Il settembre del '47 a Lucca e G. Giusti*, in "Bollettino Storico Lucchese", Lucca 1942, n. 1, pp. 38-42.
MANCINI A., *Storia di Lucca*, Sansoni, Firenze 1950; M. Pacini Fazzi ed., Lucca 1975, 1981, 1986 e 1999.
MANNUCCI M., *Sul progetto d'una ferrovia da Lucca a Reggio*, dal "Giornale delle arti e delle industrie [...]", Tip. Landi, Lucca 1860.
Manuale dell'azionista della Strada ferrata da Lucca a Pisa e raccolta dei principali documenti riguardanti questa impresa, Tip. G. Giusti, Lucca 1844.
MARTELLI C., *Apertura della strada ferrata da Lucca a Pisa e nuovo esame intorno alla sua continuazione da Pisa a Livorno*, in "Giornale Agrario Toscano", 1844, vol. XVIII.
MARTELLI C., *Delle strade ferrate in Toscana, considerate come tronchi di strade italiane e dell'utilità di un nuovo sistema di rotaje per le locomotive e per le vetture tratte da cavalli, idee dell'Ingegnere Ridolfo Castinelli, con una carta topografica*, in "Giornale Agrario Toscano", Firenze 1842, vol. XVI, pp. 278-281.
MARTELLI C., *Idee sopra una strada ferrata da Firenze a Livorno*, in "Giornale Agrario Toscano", Firenze 1838, vol. XII, pp. 189-199.
MARTINA G., *Pio IX e Leopoldo II*, Pontificia Università Gregoriana, Roma 1967.
MASSEI C., *Storia civile di Lucca dall'anno 1796 al 1848*, Tip. del Serchio, Lucca 1878, 2 voll..
MASSEI C., *La Toscana nel 1847-48*, Tip. del Serchio, Lucca 1848.
MATTEI S., *La ferrovia Lucca - Modena*, Bologna 1877.
MAZZAROSA A., *Opere*, Tip. G. Giusti, Lucca 1841, voll. I-II; 1842, III e IV; 1886, V.

MERGER M., *Origini e sviluppo del management ferroviario italiano: 1850-1905*, in "Annali di storia dell'Impresa", 1992, n. 8, pp. 379-413.
MINARD M., *Lezioni fatte sulle strade di ferro nel 1833-1834 alla Scuola di Ponti e Strade*, Stamperia del Fibreno, Napoli 1840.
Ministero delle comunicazioni - Ferrovie dello Stato, *Sviluppo delle ferrovie italiane dal 1839 al 31 dicembre 1926*. Cecchini, Roma 1927.
MOMO G., *Quali vantaggi ha conseguito la società civile dalle Macchine a Vapore dalle Strade Ferrate e dalle Casse di Risparmio? Riflessioni interessantissime*, s. n., Firenze 1845.
MONTANELLI G., *Memorie sull'Italia e specialmente sulla Toscana dal 1814 al 1850*, Soc. Editrice Italiana, Torino 1853; Sansoni ed., Firenze 1963.
MORANDINI G., *Ferrovia da Lucca a Viareggio. Relazione*, Tip. Giusti, Lucca 1874.
MYERS J., *Baron Ward and the Duke of Parma*, Longmans, Green and Co. London (GB) 1938.
La nascita della ferrovia in Italia. Ricerca e scelta dei documenti e scheda storica di Alessandro Piccioni, La Nuova Italia ed., Firenze 1974.
NERI A., *Un condannato a morte del 1833, Pasquale Berghini*, in "Rivista Storica del Risorgimento Italiano", 1900, fasc. 9-10, pp. 895-964.
NERI D. L., *Strada di ferro. Agli abitanti lungo la strada regia e lungo l'Arno da Firenze a Livorno, sulla strada di ferro*, in "Giornale di Commercio", 22 agosto 1838.
OGLIARI F. - SAPI F., *Storia dei Trasporti Italiani. Segmenti di lavoro. Toscana – Umbria – Marche*, Milano 1971, vol. 11, 12, 13 e 14.
Osservazioni sulla scelta della linea per continuare la strada ferrata da Pisa a Firenze, Tip. G. Giusti, Lucca 1844.
Osservazioni sulla relazione della commissione governativa intorno al progetto della ferrovia da Lucca a Reggio, Lucca 1863.
PACINI P., *La strada ferrata da Lucca a Pisa*, in "Il Mondo Illustrato - Giornale Universale", Pomba &. C., Torino, n. 4 del 23 gennaio 1847.
PAPINI R., *Momenti e personaggi della cultura lucchese nel primo Ottocento. Premesse alla Fondazione della Cassa di Risparmio di Lucca*, in *Cassa di Risparmio di Lucca 150 Anni*, Matteoni stamp., Lucca 1987, pp.11-82.
PELLEGRINI A., *Giuseppe Giusti e Lucca*, in "Notiziario Storico Filatelico Numismatico", Lucca 1991, n. 242, pp. 2-6.
Per l'apertura della strada ferrata da Lucca a Pisa. Epigrafe e versi, Tip. G. Giusti, Lucca 1846.
Perizie giudiciali in atti del fallimento della Società Anonima della Strada ferrata da Lucca a Pisa, Tip. G. Giusti, Lucca 1857.
PIZZI R., *Rassegna storica dei periodici lucchesi: da "Il Giornale Enciclopedico di Liegi" alla stampa del regime (1756-1944)*, in "Documenti e Studi", Lucca 1991, nn. 12-13, pp. 5-76.
POTENTI G., *Osservazioni sullo stato attuale delle strade di ferro in Italia*, in "Giornale di Commercio", 9 marzo 1842.

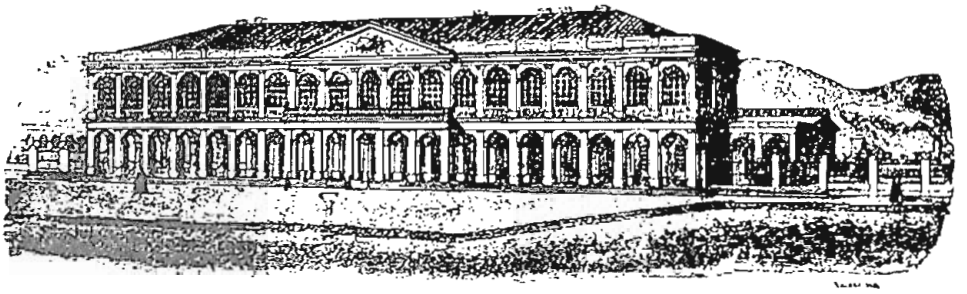
POZZI R., *Un filantropo cattolico di Lucca: Luigi Fornaciari (1798-1858)*, in "Critica storica", 1969, pp. 589-628.
Primo pensiero di una strada di ferro tra Firenze e Livorno, in "Annali Universali di Statistica, ecc.", 1836, vol. XLIX, pp. 233-235.
Proposizione di una strada ferrata per la Valle del Serchio diretta a mettere in comunicazione la strada ferrata toscana e lucchese con le grandi linee ferrate della Lombardia, in "Giornale di Commercio", 2 aprile 1845.
PROTCHE G. L., *Sul progetto di una strada ferrata da Aulla a Lucca*, Tip. G. Cenerelli, Bologna 1878.
La Lucca – Pontedera – Volterra: i progetti delle strade ferrate in Valdera, Valdinievole e Pontedera, L'Ancora, Viareggio 1999.
Rapporto della commissione toscana sulla scelta della linea di una strada ferrata da Firenze a Livorno, Firenze 1838.
REED B., *Norris locomotives*, Profile Pubblications Ltd., Windsor (USA) 1971.
Regolamento disciplinare pel Servizio della Strada ferrata da Lucca a Pisa, Tip. G. Giusti, Lucca 1846.
Regolamento per il servizio attivo delle Strade Ferrate Lucchesi, Tip. G. Giusti, Lucca 1854.
REPETTI E., *Dizionario corografico della Toscana*, Civelli, Milano 1955; Cassa di Risparmio, Firenze 1977; Cassa di risparmi, Livorno 1977; Cassa di Risparmio di S. Miniato, S. Miniato (PI) 1977.
REPETTI E., *Dizionario geografico fisico storico della Toscana*, Tovani, Firenze 1835, voll. I; Mazzoni, 1846, Suppl. vol. VI; Off. Stianti, S. Casciano Val di Pesa (FI), Cassa di Risparmio di Lucca, Lucca 1972.
REPETTI E., *Primo elemento della forza commerciale di Giuseppe De Welz*, Napoli 1826; in "Antologia", Firenze 1826, vol. XXIV, pp. 56-86.
Risposta di Giuseppe Vitali a due memorie calunniose pubblicate dai signori Plowden e French nella causa vertente fra questi e la Società Anonima della Strada Ferrata da Lucca a Pistoia, F. Le Monnier ed., Firenze 1855.
RIGHETTI M., *Ferrovia*, in *Enciclopedia Europea*, A. Garzanti ed., Milano 1977, vol. IV, pp. 843-846.
ROSI M., *Antonio Mazzarosa*, in *Dizionario del Risorgimento Nazionale*, Vallardi ed., Milano 1933, vol. III, f. 542.
ROSI M., *Il popolo italiano negli ultimi due secoli. Dalle origini del Risorgimento ai Patti Lateranensi (1700-1929)*, Stab. Tip. Garroni, Fondazione Leonardo, Roma 1924; s. n., s. l. [Roma] 1933.
ROSSI G., *I Caffè Letterari in Toscana. Memorie di una civiltà*, M. Pacini Fazzi ed., Lucca 1988.
ROSSINI P., *Cenni sopra la costruzione delle vie ferrate in Toscana e sugli effetti loro riguardo all'agricoltura ed al commercio nazionale*, in *Atti della R. Accademia Economico Agraria dei Georgofili*, Firenze 1848, vol. XXVI, pp. 65-68.
ROSSINI P., *Della necessità di vigilare al miglioramento delle nostre pianure*

per ovviare ai danni inferti dai possibili alzamenti dei fiumi da quelli occasionati dalla costruzione delle strade ferrate, in *Atti della R. Accademia Economico Agraria dei Georgofili*, Firenze 1847, vol. XXV, pp. 213-218.
ROTONDI C., *Bibliografia dei periodici toscani (1847-52)*, L. Olschki ed., Firenze 1952.
SACERDOTI G., *Osservazioni sul progetto di acquisto della strada ferrata da Lucca a Pisa*, Firenze 1855.
SAITTA A., *Le relazioni diplomatiche fra la Francia, il granducato di Toscana e il ducato di Lucca*, Ist. Storico Italiano per l'Età Moderna e Contemporanea, Roma 1960, 2ª S. (1830-48), vol. II.
SALUCCI T., *Nuova forza motrice, e sua applicazione alle strade ferrate*, in "Giornale Agrario Toscano", Firenze 1844, vol. XVII.
SALVAGNOLI V., *Società Anonime, Strade Ferrate, Motuproprio 2 luglio 1847*, in "La Patria", Firenze 3 agosto 1847.
SALVATORELLI L., *Pensiero e azione del Risorgimento*, G. Einaudi ed., Torino 1963, 1986.
SALVATORELLI L. *Il pensiero politico italiano dal 1700 al 1870*, G. Einaudi ed., Torino 1975, 1991.
SANTIN R., *La figura e l'opera del Tommaso Ward*, in "Actum Luce", Lucca 1972, n. 2, pp. 347-358.
SARDI C., *Lucca e il suo Ducato dal 1814 al 1859*, Ufficio della Rassegna Nazionale, Firenze 1912; Azienda Grafica Lucchese, Lucca 1966; A. Forni ed., Bologna 1972.
Scritti relativi al progetto della strada ferrata da Lucca a Reggio che deve congiungere il mar Tirreno alla maggior parte dell'Italia superiore e dell'Europa centrale, Tip. Landi, Lucca 1860.
SEGUIN M., *Dell'influenza delle strade di ferro e dell'arte di disegnarle e costruirle*, Ubicini, Milano 1840.
SERENI U., *La strada ferrata della Garfagnana*, M. Pacini Fazzi ed., Lucca 1986.
SERRISTORI L., *Alcune osservazioni sulla storia delle strade di ferro*, in "Giornale di Commercio", 25 luglio 1838.
SERRISTORI L., *Associazioni di reciproco soccorso fra gl'inservienti le strade ferrate*, in "Giornale di Commercio", 12 novembre 1845.
SERRISTORI L., *Delle strade di ferro in Italia*, in "Giornale di Commercio", 7 marzo 1838.
SFORZA G., *La fine di un ducato*, in "Nuova Antologia", Roma 1893, IIIª S., n. 8, pp. 306-331 e 675-710.
SFORZA G., *Ricordi e biografie lucchesi. Baroni*, Lucca 1916 e 1918; Forni ed., Bologna 1976.
SFORZA G., *L'ultimo Duca di Lucca*, in "Nuova Antologia", Roma 1893, S. IIIª, n. 46, pp. 447-467; n. 47, pp. 88-111.
SIMONI A., La reversione del Ducato Lucchese, in "Bollettino Storico Lucchese", Lucca 1941, n. 1, pp. 94-108.

Società anonima della Strada Ferrata da Lucca a Pisa. *Concessioni e capitoli*, a corredo della cartella d'incanto per la vendita della strada suddetta, Tip. G. Giusti, Lucca 1858.
Società anonima della Strada Ferrata da Lucca a Pisa. *Processo verbale della seconda adunata generale*, Lucca 16 settembre 1845.
Società anonima della Strada Ferrata da Lucca a Pistoia, *Avviso, ecc.*, Lucca 15 novembre 1845.
Società anonima della Strada Ferrata da Lucca a Pistoia, *Manifesto*, Lucca 26 agosto 1844.
Società anonima della Strada Ferrata da Lucca a Pistoia, *Processo della prima adunata generale*, Lucca 22 ottobre 1845.
Società anonima della Strada Ferrata da Lucca a Pistoia, *Processo verbale della terza adunanza generale tenuta in Lucca il 3 ottobre 1848*, Tip. G. Giusti, Lucca 1848.
Società anonima della Strada Ferrata da Lucca a Pistoia, *Processo verbale della quarta adunanza generale tenuta in Lucca il dì 30 ottobre 1849*, Tip. G. Giusti, Lucca 1849.
Sovrano decreto e statuti per lo stabilimento di una strada ferrata da Lucca a Pisa, Tip. Bertini, Lucca 1841.
SPRETI V., *Enciclopedia Storico Nobiliare Italiana*, A. Forni ed., Sala Bolognese (BO) 1969, vol. II.
Storia del mondo moderno. Il culmine della potenza europea (1830-1870) a cura di J .P. T. Bury, Cambridge University Press. - Garzanti ed., Milano 1970, vol. X.
Strada ferrata da Firenze a Livorno, in "Annali Universali di Statistica", 1838, vol. LXIII, p.99.
Strada Ferrata da Lucca a Pisa. Cartelle d'oneri, Tip. G. Giusti, Lucca 1858.
Strada Ferrata da Lucca a Pisa. Manifesto, Lucca 6 marzo 1846.
Strada Ferrata da Lucca a Pistoia. Manifesto deliberato il 3 giugno 1845, Tip. G. Giusti, Lucca 1845.
Strada Ferrata da Lucca a Pistoia. Manifesti del 28 e 29 maggio 1846.
Strada ferrata Leopolda, in "Giornale di Commercio", 30 marzo 1842.
Strada ferrata Leopolda, Processo verbale della seconda adunata generale [...] tenuta in Firenze il dì 11 Luglio 1842, [...] Stamperia Granducale, Firenze 1842.
Strada ferrata Leopolda da Pisa a Livorno, in "Giornale di Commercio", 7 febbraio e 20 marzo 1844.
Strada Ferrata Lucca – Viareggio. Deliberazioni della Giunta e rapporto dell'assessore A. Gambarini, Pescia (PT) 1880.
Strade ferrate toscane, in "Annali Universali di Statistica", 1846, vol. VIII, p. 327.
Strade maestre di ferro in Francia, in "Annali Universali di Statistica", 1825, vol. V, p. 315.
Sui progetti di una ferrovia da Parma a Spezia e Sarzana e da Modena a

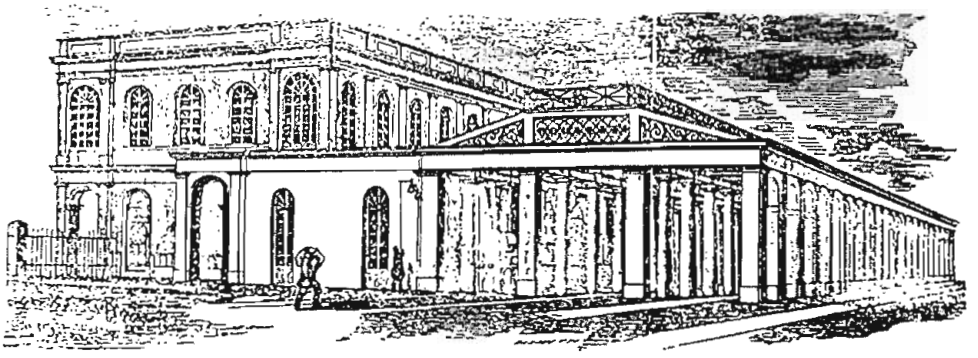
Pescia e Lucca. Osservazioni del Magg. Gen. Lombardini e dell'Ing. Emanuele Artom, Tip. Eredi Botta, Roma 1876.
Sulla costruzione di una strada ferrata fra Lucca e Modena. Petizione al Parlamento Nazionale, Tip. Benedini e Bartoli, Lucca 1878.
STANGHELLINI M. - TINTORI U. *Storia del movimento cattolico lucchese*, Cinque Lune, Roma 1958.
TAJANI F., *Il centenario delle ferrovie italiane*, Il Corriere della Sera, Milano 1922.
TAJANI F., *Storia delle ferrovie italiane. A cent'anni dall'apertura della prima linea*, A. Garzanti, Milano 1939.
TAJANI F., *Lo sviluppo delle ferrovie italiane dal 1830 al 31 dicembre 1936*. Roma 1937.
TIRELLI V., *La beneficenza a Lucca durante il secolo XIX. Istituzioni e società*, in *Cassa di Risparmio di Lucca 150 anni*, Matteoni stamp., Lucca 1987, pp. 85-194.
TOMMASI G., *Sommario della Storia di Lucca*, in "Archivio Storico Vieusseux", Firenze 1847; M. Pacini Fazzi ed., Lucca 1969; A. Forni ed., Bologna 1975.
TORI G. - D'ADDARIO A. - ROMITI A., *Inventario dell'Archivio di Stato in Lucca. Archivi Gentilizi*, Nuova Grafica Lucchese, Lucca 1980, vol. VII.
TREBILIANI M. L., *Carlo II di Borbone*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*. Ist. Enciclopedia Italiana Treccani, Roma 1977, vol. XX, pp. 251-258.
TREBILIANI M. L., *I Ducati dell'Italia Centrale*, in *Bibliografia del Risorgimento in onore di M. A. Ghisalberti*, L. Olschki ed., Firenze vol. III, pp. 38-64.
TREBILIANI M. L., *Studi storici lucchesi. Personaggi, avvenimenti, società nel XIX secolo*, M. Pacini Fazzi ed., Lucca 1992.
Ulteriori notizie sulle strade ferrate toscane, in "Annali Universali di Statistica", 1846, vol. X, p. 96.
URTOLER A. - ZANETTI L., *La progettata Modena – Lucca per la valle del Panaro e della Lima allacciata alla Porrettana corretta: studio di massima*, Modena 1902.
Varietà, in "L'Antologia", Firenze, 1832, vol. XLV, p. 189.
VEGNI A., *Strada a guide di ferro da Firenze a Livorno. Riflessioni sulla direzione*, Firenze 1838; Tip. G. Giusti, Lucca 1844.
Vetture a vapore, in "L'Antologia", Firenze 1824, vol. XV, p. 212.
VITALI G., *Strada Ferrata da Lucca a Pisa. Relazione del gerente della Società al Consiglio Direttivo e Amministrativo e prospetto delle spese fatte a tutto il 26 Novembre 1846 per la costruzione della detta strada*, Tip. G. Giusti, Lucca 1846.
ZOBI A., *Storia civile della Toscana dal 1737 al 1848*, Stamperia Ducale, Firenze 1852-1860; voll. 5: Molini, Firenze 1850-1852.

Stazione di Lucca



Esterno

Stazione di Lucca



Interno

Da «Il Mondo Illustrato», Torino 23 gennaio 1847.

ANNO II. NUOVA SERIE — LUCCA 10 GENNAJO 1847 — NUMERO I.

IL VAPORE

ASSOCIAZIONE

Pel Ducato lucchese. L. 4 per un trimestre. — L. 7 per un semestre. — L. 12 per un anno pagabili anticipatamente. — Per l'Estero. Franchi 4 per un trimestre. — Franchi 6 per un semestre. — Franchi 10 per un anno pagabili anticipatamente. — Un foglio fuori d'associazione soldi 10. — INSERZIONI — Soldi 5 per ogni riga.

Testata del periodico lucchese «Il Vapore».

150° Anniversario della Strada Ferrata da Lucca a Pisa e della Stazione di Lucca.

1846 - 1996

Programma delle manifestazioni

dal 28 Settembre al 17 Novembre 1996

Stazione di LUCCA

Domenica 29 SETTEMBRE

- *ore 13.00 arrivo a Lucca del treno storico a vapore " Belle Époque " Saluto delle Autorità.*
- *ore 15.01 partenza treno straordinario a vapore Lucca-Pisa*
- (utilizzabile da tutti i viaggiatori con biglietto ordinario)
- *ore 16.30 - esibizione della Banda Filarmonica " P.Mascagni ".*
- *ore 17.24 arrivo treno straordinario a vapore Pisa-Lucca.*
- (utilizzabile da tutti i viaggiatori con biglietto ordinario)
- *ore 17.30 - esibizione del Gruppo Folclorico " La Muffrina "*
- *ore 19.00 partenza da Lucca del treno storico a vapore " Belle Époque ".*

Venerdì 4 - 11 - 18 OTTOBRE ore 16.30 - *vivi la Stazione* incontri con la città

- *Letture di autori contemporanei lucchesi - " Treni in versi "* - (Sala di attesa)
- *Canzoni popolari - " Treni in musica "* (1° marciapiede)
- *Mostra di libri* su argomenti di carattere ferroviario (atrio biglietteria)

Programma a cura "Saletta Cesare Viviani" degli Scrittori Lucchesi e Lucca Libri

Sabato 5 - 12 - 19 OTTOBRE -ore 16.30 *incontri culturali in stazione* - Conferenze a cura Istituto Storico Lucchese - (sala di attesa).

- *5 Ottobre Sviluppo del sistema postale - ferroviario in Toscana* (Rodolfo Vanni)
- *12 Ottobre La costruzione della Ferrovia e la fine dell'indipendenza lucchese* (Nicola Laganà)
- *19 Ottobre La ferrovia Lucca - Pisa, Società per Azioni - Trasformazioni storico economiche della rete ferroviaria italiana* (Stefano Maggi)

Dal 4 al 12 OTTOBRE - *esposizione statica mezzi di trazione d'epoca*

Dal 19 OTTOBRE al 10 NOVEMBRE - *"treni di carta"* - Viaggio immaginario a bordo di un treno a fumetti (atrio di stazione, sala d attesa 1° marciapiede) a cura del D L F di Lucca e in collaborazione con l Ente Autonomo Max Massimino Garnier.

Dal 30 OTTOBRE al 07 NOVEMBRE - *" treni in miniatura "* Modellismo e mostra Museo Ferroviario realizzata all'interno di veicoli ferroviari storici dal Gruppo Ferramatori Imolese.

DAL 28 SETTEMBRE AL 17 NOVEMBRE - *locomotiva "Norris"* (atrio di stazione) riproduzione modellistica della prima locomotiva che ha circolato sulla linea (Realizzazione Renzo Grassi)

MOSTRA FOTOGRAFICA DOCUMENTARIA - *" la ferrovia e gli spalti "* - a cura Assessorato alla Cultura di Lucca (data da stabilire)

TRENO MOSTRA " ST-ART " - *arte in stazione* - (data da stabilire)

Per ulteriori informazioni rivolgersi all'Ufficio Assistenza Clienti di Lucca - Tel (0583-48360)

A.P.T. Lucca *Comune di Lucca* *Provincia di Lucca* *C.C.I.A.A. Lucca* *D.L.F. Lucca*
A.P.T. Pisa *Comune di Pisa* *Provincia di Pisa* *C.C.I.A.A. Pisa* *D.L.F Pisa*

FERROVIE DELLO STATO

Per il monumento al Soldato Alleato Sadao Munemori caduto sulla «Linea Gotica»[1]

[2000]

di
Pietro Del Giudice

La festa in Italia della Liberazione dal nazismo e dal fascismo, fissata nel giorno del 25 aprile, ha avuto quest'anno una clamorosa conferma dalla visita del nostro Presidente della Repubblica Azelio Ciampi a Sant'Anna di Stazzema, luogo del più mostruoso eccidio perpetrato dalle SS di Hitler, perché non ebbe giustificazione alcuna di carattere militare, ma il solo fine di creare nella popolazione il terrore nei confronti della divisa tedesca, e dalla presenza in Versilia, da cui partì la vittoriosa offensiva di primavera, dei reduci del 442° Reggimento di Fanteria Nippo-Americano che fu la punta di diamante

[1] Il 25 Aprile 2000, alle ore 16, in occasione del 55° della Liberazione, si svolse a Pietrasanta la cerimonia per l'inaugurazione del "Monumento al Soldato Alleato caduto sulla Linea Gotica", opera in bronzo dello scultore Marcello Tommasi che è stata posta, per iniziativa e volontà del Comune in collaborazione con le locali Associazioni combattentistiche e d'arma, sul Viale Apua, angolo Via del Crocialetto. In quella occasione Pietro Del Giudice, già Comandante dei "Patrioti Apuani", pronunciò il discorso inaugurale, di saluto e insieme di ringraziamento, per i Reduci presenti del 442° Reggimento Alleato. Siamo ora in grado di pubblicarlo nel testo originale, per la gentilezza dell'amico Paolo Capovani, nelle cui mani "Pietro" lo consegnò al termine della cerimonia.
Pietro Del Giudice da Montignoso (1914-2000), era stato frate domenicano del convento di S. Marco a Firenze. Dopo l'8 settembre, lasciato il convento, si recò nel massese, dove cominciò ad impegnarsi nella lotta clandestina, organizzando i primi gruppi partigiani. Divenuto comandante della formazione "Gruppo Patrioti Apuani", impegnò severamente i nazifascisti sul fronte della "Linea Gotica" fino al termine della guerra. Dopo la Liberazione, su designazione del C. L. N., fu nominato dal Governo Militare Alleato Prefetto della provincia di Massa Carrara. (Cfr., Pietro Del Giudice, *'La liberazione di Apuania. L'ultima battaglia della guerra nel fronte italiano'*, in "Atti del Convegno Internazionale di Studi storici sul settore occidentale della Linea Gotica – Eserciti Popolazione Resistenza sulle Alpi Apuane. Prima parte: Aspetti geografici e militari", a cura di G. Briglia, P. Del Giudice, M. Michelucci", Massa 1995, pp. 351-74; si veda anche: F. Bergamini – G. Bimbi, *'Antifascismo e Resistenza in Versilia'*, a cura dell'A.N.P.I. – Versilia, 1983, pp. 79, 99, 103, 105, 110, 113, 128, 174, 189).

di quella grande battaglia, per inaugurare insieme a noi il monumento al soldato alleato impersonato nella figura dell'eroe Sadao Munemori.

In questa giornata così importante per la storia d'Italia sento il bisogno di porgere ai rappresentanti del più coraggioso Reggimento di tutto l'Esercito Alleato il saluto riconoscente dei rappresentanti delle comunità di quella terra in cui fu combattuta l'ultima battaglia della guerra in Italia: del prof. Franco Gussoni Presidente dell'Amministrazione Provinciale di Massa-Carrara, decorata di medaglia d'Oro al Valor Militare, e dei Sindaci, citati in ordine di data della Liberazione delle loro comunità, di Montignoso, Massa, Carrara, Fosdinovo, Fivizzano, Casola, Licciana Nardi, Aulla, Pontremoli.

Un sentito ringraziamento al Comune di Pietrasanta per avere realizzato questo monumento in bronzo ad uno dei più grandi eroi dell'ultima guerra ed anche per aver organizzato nel periodo in cui l'Italia fu divisa in due dalla Linea Gotica un Centro di Assistenza nella propria sede per tutti i perseguitati e gli affamati che attraversavano il Fronte sui passi tenuti aperti dalla Resistenza Apuana e che non avevano punti di riferimento nell'Italia libera.

Monumento a Sadao S. Munemori ventiduenne di Los Angeles del 100° B.T.G. - 442 R.G.T. Fanteria degli Stati Uniti d'America caduto sulla Linea Gotica della Versilia il 5 Aprile 1945. Marina di Pietrasanta, bronzo dello scultore Marcello Tommasi.

Un saluto particolarmente caloroso a tutti voi del Gruppo Divisioni Partigiane "Patrioti Apuani": 3000 uomini[2] organizzati militarmente che ho avuto l'onore di comandare. Partigiani che hanno impedito ai tedeschi di realizzare le fortificazioni programmate sulle Apuane, dal Monte Altissimo al Monte Sagro e che hanno operato nei Comuni del Settore Tirrenico della Linea Gotica: Massa, Montignoso, Forte dei Marmi, Pietrasanta, Seravezza e Stazzema, anch'essa decorata di medaglia d'Oro al valor militare in rappresentanza della Versilia tutta. Patrioti che, dopo lo scioglimento della Divisione Lunense, hanno operato anche nei Comuni di Careggine, Vagli e Minucciano.

Nei Comuni della Versilia, quando il fronte si fermò inopinatamente per sette mesi, i "Patrioti Apuani" organizzarono un Gruppo di 200 specialisti che hanno tenuto e costantemente difeso il fianco destro della 92.a Divisione Alleata. Il fatto è confermato da attestati dei Comandi Alleati che sono conservati nell'Archivio del Centro Studi Linea Gotica. Il Gruppo si chiamò "Effe Tre" dai nomi delle tre Compagnie che lo costituivano: "Fulgor" con sede a Forte dei Marmi, "Falco" con sede a Seravezza e "Ferox" con sede a Stazzema. Il merito di quella organizzazione va tutto a Gino Briglia, il Comandante "Sergio", che fu insignito, insieme a me, dai Reduci dell'OSS[3], quando tornarono in Italia nel 1994, della medaglia d'Onore della Fondazione Donovan, che in questa solenne circostanza porto anch'io sul petto poiché in Toscana ne sono state assegnate solo tre.

Sono qui con me alcune di quelle 84 guide che vi hanno guidato sui sentieri delle Alpi Apuane e che sono venuti per rendere omaggio ai reduci, tornati tanti anni dopo in Italia, della più valorosa

---

[2] La consistenza di 3.000 uomini qui indicata da Pietro Del Giudice per il " Gruppo Patrioti Apuani", operante nella zona di Massa al suo comando, è un dato controverso. Emidio Mosti, nel suo libro *'La resistenza apuana'* (Longanesi & C., Milano 1973, pp.235-37), stima in 2.355 combattenti la consistenza raggiunta dal "Gruppo". Ma forse Del Giudice, nel numero di 3.000 intendeva comprendervi i molti civili che, nella vasta zona in cui i "Patrioti Apuani" si trovarono ad operare, prestarono in varie forme aiuto logistico ed organizzativo alle formazioni combattenti, in particolare con rifornimenti di viveri, armi e munizioni. (Cfr. in: M. Grazia Armanini, *'Il passaggio del fronte'*, in "Atti del Convegno Internazionale di studi storici nel settore occidentale della Linea Gotica", op. cit. pp. 325-34; per la *'Relazione del Gruppo Patrioti Apuani'*, si veda anche G. Cipollini, *'Montignoso nella Resistenza'*, Tip. Edigrafica. Sarzana 2002, p. 136).

[3] *Office of Strategic Service.*

Formazione Militare Alleata: il 442° Reggimento di fanteria [formato da soldati Nippo-Americani] che ha avuto tante citazioni al merito, ricompense e medaglie al Valor Militare, molte, molte di più di qualunque altra formazione militare che la storia ricordi! Sono presenti nella nostra memoria, e li ricordiamo commossi, i vostri 382 caduti in Italia, dei quali conserviamo il dettagliato elenco con grande rispetto e ammirazione.

Tra i nostri uomini è presente anche il Comandante della 4.a Compagnia dei "Patrioti Apuani" Vinci Nicodemi, che ha combattuto con voi nella decisiva battaglia di Pariana, sul Monte Belvedere, che portò alla liberazione delle città di Massa e Carrara.

Lo sfondamento della Linea Gotica nella nostra zona rappresenta un insieme di azioni che voglio, con voi, ricordare proprio perché videro come principale protagonista il 442° RGT.

Il piano d'attacco al Monte Folgorito del Comando della 92.a Divisione prevedeva la salita con le salmerie sulla mulattiera che portava alle cave di località Trambiserra, nel canale di Corniglia, e da lì la salita alla foce di Cerreta, sulla quale il 3° Battaglione, agli ordini del tenente colonnello Alfred Pursall, avrebbe dovuto arrivare alle ore 11 del giorno 4 aprile 1945.

Il Comando tedesco, che a mezzo delle spie che aveva nella zona di Viareggio, era a conoscenza di quel piano d'attacco, aveva mandato sul passo Cerreta una compagnia con armi adeguate. Ciò era stato rilevato tempestivamente dalle nostre guide e quando il Vice Comandante del 442° RGT tenente colonnello Alfred Pursall, che aveva assunto la responsabilità del primo attacco, convocò le 5 guide che erano state scelte dal comando "Effe Tre", tra le quali erano Luisi Pacifico detto "Sciamino" e Renzo Rossi ufficiale dei "Patrioti Apuani", si sentì dire che passando per il canale di Corniglia nessuno sarebbe arrivato alla mèta.

I nostri suggerirono quindi che per poter arrivare sulla Linea Gotica occorreva salire per il canale di Novello e cogliere di sorpresa, nel silenzio più assoluto, i soldati tedeschi che vigilavano la zona a nord del Monte Folgorito. Apprese queste informazioni, il Comandante del RGT Colonnello Virgil Miller, con grande sensibilità e prontezza, cambiò il piano d'attacco spostandolo alle ore 5 del 5

aprile ed inviò le compagnie destinate all'impresa, con le armi di reparto, le armi individuali ed i viveri per un giorno, dal fiume Serra sino al campo del Barga e da lì, nel più assoluto silenzio, alla località "le Forche", dove i tedeschi furono catturati con facilità. La salita, ripidissima e faticosa a causa della vegetazione selvaggia, durò più di 6 ore, ma la Linea Gotica fu superata senza colpo ferire.

In località "le Forche" i combattenti, che ormai si trovavano a 16 ore di distanza dai più vicini centri di rifornimento, si divisero. Un plotone fu inviato verso il Carchio lungo una 'impossibile' strada quasi aerea, scavata nella roccia dai cavatori, mentre gli altri scesero per conquistare il Monte Folgorito ed iniziare l'attacco al Catenaccio di Massa.

La giornata del 5 aprile si rivelò durissima, gli ultimi tedeschi furono, infatti, cacciati dalla cima, che difesero strenuamente, solo alle 5 del pomeriggio con un coraggioso attacco all'arma bianca.

Più fortuna ebbero gli uomini inviati sul Monte Carchio. Infatti, arrivati sul Carchietto, piazzarono le mitragliatrici e distrussero la compagnia nemica che li aveva attesi lungamente la notte del 4 aprile, sul passo Cerreta. Quei tedeschi avevano illuminato a giorno il Canale di Corniglia, e rimasero sorpresi di non vedere arrivare nessuno da quella parte, poi si erano ritirati nelle loro tende poste in località Campaccio, al di là del Monte Carchio. Quando, la mattina del 5, sentirono i primi spari della battaglia per il Monte Folgorito, ritornarono sui propri passi per dare man forte ai loro camerati che difendevano la vetta fortificata. Ma arrivati in località Raveta dovettero scendere allo scoperto per attraversare il ravaneto di detriti di marmo del Monte Carchio. I vostri compagni attesero che tutti arrivassero nella zona più scoperta e bianca e poi azionarono le mitragliatrici distruggendo l'intero reparto tedesco senza dargli alcuna possibilità di difesa.

Quella mattina, tutti i soldati tedeschi in servizio di vigilanza tra il Monte Carchio ed il Monte Focoraccia, si arresero ai vostri compagni.

Durissima fu invece la lotta contro il Triangolo della morte, rappresentato dal Monte Folgorito, dai Monti di Ripa e dal Castello Aghinolfi, nella quale rifulsero le doti di iniziativa e di coraggio del Sergente Arao e del Vice Comandante di squadra Sadao Munemori

che salvò i suoi compagni, bloccando tempestivamente, col suo corpo che rimase completamente straziato, una granata nemica che era stata lanciata in mezzo al gruppo. La memoria di quell'atto eroico che, oggi, noi tutti ricordiamo commossi, rimarrà viva nei secoli che verranno!

Ci vollero tre giorni di lotta per distruggere quel Triangolo di morte. Giorni che furono illuminati, in alto, sui monti, dall'azione del 442° RGT e dal gesto immortale di Sadao ed in basso, in pianura, dall'incredibile avanzata del tenente Baker della 92.a Divisione Buffalo, che per sette mesi operò con gravi perdite sul Fronte tirrenico. Baker, oggi presente tra noi, con una azione ritenuta impossibile arrivò, con il suo plotone, nei pressi del Castello Aghinolfi, ai limiti della Linea Gotica. Anche a lui va tutta la nostra ammirazione!

Il giorno 8 aprile i "Nisei", dopo aver rastrellatro i tedeschi ancora vivi e presenti nella zona, liberarono Montignoso e le ore di cammino per i loro rifornimenti si ridussero a due.

Il Comando tedesco tentò fanaticamente di bloccare l'avanzata facendo salire dalla località Capannelle, sulla Via Bassa Tambura, fino alla cima del Monte Belvedere il Battaglione Mitraglieri Kesserling, un'arma ancora intatta rimasta a disposizione del nemico, che fu affrontato e distrutto, nei giorni 8 e 9, dal 442° Reggimento e da tre Compagnie dei "Patrioti Apuani" comandate da "Naldo" (Arnaldo Pegollo). Fu lo scontro campale di Pariana che determinò la Liberazione di Apuania. "Naldo", che fu poi decorato di medaglia d'Oro al Valor Militare alla memoria, il giorno 10, prima di morire, a vittoria ormai raggiunta, sotto il fuoco rabbioso dell'ultima reazione nemica, inviò a chi vi sta parlando, una comunicazione in cui dava notizia della battaglia che si concludeva con la frase: *"Gli Alleati sono entusiasti di noi"*. In quelle parole, che non ho mai dimenticato, stava tutto l'orgoglio della nostra partecipazione alla lotta!

All'alba del giorno 10 aprile 1945, mentre i reparti del 442° RGT salivano in ordinate fila sul Monte Brugiana, la montagna inviolata della Resistenza Apuana, i "Patrioti Apuani" scendevano in Massa con il loro Comando e con una semplice cerimonia issarono sul Palazzo Ducale il loro tricolore senza stemmi e senza macchie.

Alle ore 11 si insediò in Palazzo Ducale, per poche ore, il

Colonnello Comandante del 473° RGT di fanteria, sopraggiunto in città con le armi in spalla.

La mattina del giorno 11, il 442° RGT fu accolto in Carrara, già in mano dei partigiani, con una manifestazione trionfale ed il Colonnello Miller pronunciò parole di grande apprezzamento per i partigiani delle Alpi Apuane.

Poi l'avanzata riprese più lentamente per ragioni di maltempo ed anche perché il Comando tedesco aveva, nel frattempo, trasferito in zona truppe fresche corazzate dalla valle del Po.

L'ultimo duro scontro avvenne tra Fosdinovo, liberato il giorno 20, e San Terenzo in cui la battaglia ebbe termine il giorno 23 aprile. I tedeschi, in quella zona, avevano fortificato il Monte Nebbione.

L'episodio più importante avvenne sul Colle Musatello ed ebbe per protagonista il Tenente Daniel Inouye, Comandante della Compagnia K. La sua azione ebbe un ritmo incalzante, tanto da poterlo raffigurare come un Rambo vivo e reale, non cinematografico. Mi piace raccontarla perché in essa rifulge il coraggio indomito del soldato Nippo/Americano.

Alla testa dei suoi uomini avanzò velocemente contro un nido di mitragliatrici e lo distrusse. Rimasto ferito allo stomaco, si rialzò e con una granata a mano uccise i nemici posti in un secondo fortino. Colpito quindi da una palla di mortaio ad un braccio, che gli restò penzoloni, rifiutò il soccorso dei suoi uomini e indicò loro l'ultimo fortino da attaccare, contro il quale ancora lui lanciò l'ultima bomba a mano di cui disponeva, che riuscì ad utilizzare con un braccio solo strappandone la sicurezza con i denti. Soccorso solo dopo l'occupazione del colle, subì l'amputazione del braccio ferito. Fu meritatamente decorato ed in seguito arrivò a rappresentare permanentemente i suoi uomini ed il popolo delle Hawai al Senato degli Stati Uniti.

I "Nisei", dopo quelle giornate, salirono fino a Torino, e prima di imbarcarsi per l'America tutto il Reggimento tornò da noi per sfilare con le sue bandiere ed i suoi comandanti nelle strade di Carrara il 14 aprile 1946. In testa al numeroso corteo di militari e cittadini marciava, per espresso volere del Comandante Miller, il partigiano più rappresentativo della zona, Dante Isoppi, comandante della Divisione

Apuana, organizzata nel gennaio del 1945 in pieno accordo con i Comandi Alleati.

A chiusura della manifestazione il Colonnello Miller prese la parola e disse: *"Non siamo noi che abbiamo liberato la zona, ma i vostri partigiani. Se non fosse stato per il loro coraggio e per la loro conoscenza del terreno, sarebbe stato difficile, se non impossibile, per l'esercito alleato avanzare lungo la costa della Liguria"*.

Il riconoscimento del nostro contributo nulla toglie al determinante apporto da voi dato alla Liberazione d'Italia, che mi piace ricordare con le parole che il Presidente Harry Truman pronunciò al vostro rientro negli Stati Uniti: *"Voi avete combattuto contro il nemico e contro il pregiudizio ed avete vinto!"*.

Voi soldati Nippo/Americani, ed i vostri caduti che degnamente rappresentate, avete infatti combattuto contro il nazismo ed in nome di una cosa di grande valore, quella democrazia che costituisce il patrimonio ideale della vostra nazione e di tutti i popoli liberi e contro l'aborrita teoria razzista per la quale gli uomini non sono tutti uguali se di colore diverso.

Noi partigiani italiani siamo felici di aver dato, accanto a voi, il nostro contributo a quella grande e vittoriosa battaglia per la libertà, permettendo così al nostro paese di sedersi di nuovo al tavolo delle democrazie, un posto che l'Italia non ha più abbandonato.

Ringrazio sinceramente, dal profondo del cuore, ancora una volta, tutti gli amici di Pietrasanta che hanno reso possibile questo nuovo incontro con voi.

Antologia di Letture

A sessant'anni dalla Liberazione
Voci della Resistenza

Dopo la prima 'Antologia della Resistenza' *di Luisa Sturani uscita nel 1951, molte ne sono seguite. Ma già Italo Calvino, due anni prima della Sturani, era intervenuto a proposito della letteratura nata in Italia dalla Resistenza* ('Movimento di Liberazione Italiano', 1, 1949), *e distingueva tra un bilancio positivo, allora possibile ove lo si fosse considerato dal punto di vista della Resistenza, ed un bilancio non ancora proponibile, se considerato dal punto di vista della letteratura. E se era possibile già riconoscere, diceva Calvino, un contributo dato dalla Resistenza alla letteratura ed ai letterati, una vera opera che rappresentasse la Resistenza, la letteratura italiana non l'aveva ancora data.*

Dovevano passare altri anni, infatti, perché fosse criticamente riconosciuta una rappresentazione di alta letteratura d'ispirazione partigiana e resistenziale. Che non fu però quella gramscianamente tentata e auspicata, nazionale e popolare, bensì un'altra, quella che la nostra tradizione chiedeva che ancora fosse, individuale, ed anche piuttosto ancorata alle sue profonde radici regionali. I nomi degli scrittori sono ormai noti e basta solo pronunciarli per richiamare alla mente titoli di opere divenute classiche, da 'Uomini e no' *di Vittorini a* 'La Ciociara' *di Moravia, passando per i libri più noti di Pavese, Calvino, Pratolini, Carlo Levi, Cassola, Fenoglio, Bassani, Ginzburg, Bilenchi, Tobino, Primo Levi e via dicendo.*

Questo è tanto vero, che Giorgio Luti, proponendo nel lontano 1975 - a cose fatte, si potrebbe dire - un bilancio su 'Resistenza e Letteratura' (Comitato Regionale per il XXX della Resistenza e della Liberazione, *"Fascismo – Lotta di liberazione – Dopoguerra"*, Firenze 1975, pp. 198-221), *distingueva, nella congerie di scritti prodotti o ispirati dalla resistenza e dalla lotta di liberazione, almeno cinque categorie o livelli di realtà, con una classificazione che tuttora sembra valida. Vi sarebbe stata:*

a) – "una letteratura spontanea e in gran parte anonima, nel duplice aspetto di cronaca e di epica popolare", da rintracciarsi soprattutto "nella stampa clandestina";

b) – "la diaristica e la memorialistica nate a caldo, cioè nel momento della lotta armata, questa volta con nomi e volti ben precisabili";

c) – le "rare testimonianze narrative e politiche di alta ascendenza letteraria", anche queste espressione però "dell'impegno diretto e immediato dei loro autori";

d) – "la letteratura della resistenza prospettata negli anni del dopoguerra come ripensamento e bilancio a posteriori di un'esperienza conclusa", sia sul piano narrativo che poetico;

e) – "la letteratura antifascista", infine, non più soltanto resistenziale, ossia "la letteratura dedicata all'esame critico del ventennio, alle tragiche testimonianze di guerra, alle deportazioni e ai campi di concentramento", e così via.

Ebbene, questa piccola campionatura di 'Voci della Resistenza' *della Lucchesia e delle Apuane, intende appunto riaccendere un interesse su Resistenza/Antifascismo e Letteratura, vale a dire su un rapporto che in quest'area metropolitana ha dato espressioni certo non secondarie anche nel panorama nazionale della cultura letteraria e artistica del '900. Esiti in ogni caso niente affatto marginali rispetto alla stessa prevalente tradizione storica della lotta di liberazione in Alta Italia.*

Anche le 'letture' qui riunite possono ricondursi, confermandola, entro quella classificazione dei materiali resistenziali proposta da Giorgio Luti: "Sant'Anna: 12 Agosto 1944", *è un caso di documentazione memoriale nata a caldo, non ancora conclusa la lotta armata; l'elzeviro di Enrico Pea,* "Il breviario di Don Aldo Mei", *vale come documento narrativo di alta ascendenza letteraria; alla letteratura spontanea e di anonima cronaca partigiana, appartiene la* 'Relazione' *sulla* "Liberazione di Lucca" *redatta dalla* Formazione "Mario Bonacchi"; *ancora un esempio di espressione diretta dell'impegno dell'autore, memoria documentata e letteraria, è il testo* "Versilia 1944 – 1945" *di Danilo Orlandi; ed anche la* "Visita a Pippo", *pur essendo una corrispondenza firmata, può ricadere fra gli esempi di letteratura spontanea e di cronaca partigiana, dal momento*

che il giornale 'La Gazzetta del Serchio', *che rappresentava di fatto il C.L.N. della Provincia lucchese, non era allora distribuito sull'intero territorio, non ancora del tutto 'liberato'. Quanto al* "Ritorno alla Libertà" *di Umberto Olobardi apparterrà al livello della letteratura antifascista dedicata anche alle esperienze vissute della deportazione e dei campi di concentramento; col racconto, invece,* "Fra i partigiani delle Apuane", *si entra nel campo della letteratura della resistenza ripensata nel Dopoguerra, sul piano narrativo in questo caso; per quello della lirica, invece, sono senza dubbio le tre* "Epigrafi" *qui trascelte fra quelle di Piero Calamandrei, a rappresentare l'espressione più alta della poesia epica della Resistenza.*

In quest'ultimo livello, inoltre, quello della letteratura antifascista e della resistenza ripensata nel Dopoguerra, vi dovranno entrare, di diritto, alcune opere di scrittori lucchesi ed apuani, opere che, senza dimenticare il libro postumo "Al confino e in carcere" *di Luigi Salvatori* (1958), *sono segnatamente:* "Paura all'alba" (1945) *di Arrigo Benedetti*; "Malaria di guerra" (1947) *di Enrico Pea;* "Il mondo è una prigione" (1948) *di Guglielmo Petroni;* "Il deserto della Libia" (1951) *ed* "Il clandestino" (1962) *di Mario Tobino;* "Le rose del ventennio" (1958) *di Giancarlo Fusco e* "Gli Scervellati" (2003), *l'ultimo dei libri di memoria di Manlio Cancogni.*

E. L.

Sant'Anna: 12 Agosto 1944[1]

di
Danilo Orlandi

All'alba del primo anniversario dell'eccidio il popolo della Versilia è salito a Sant'Anna.

---

[1] Queste 'cronache' comparvero già su *'La Nazione del Popolo'* nel primo annuale dell'eccidio. Sono state poi riunite nell'opuscolo *'Sant'Anna – 12 Agosto 1944' / Supplemento de La Nazione del Popolo'*, a cura di Danilo Orlandi, stampato nell'ottobre 1945 [pp. 46, cm. 16,8], coi tipi della Tip. Tecnografica di Lucca per conto dello stesso quotidiano. I testi qui riportati, fra quelli che compongono l'opuscolo, sono tratti direttamente da un rarissimo esemplare originale, posseduto dall'autore - Danilo Orlandi - che ci aveva fornito in copia poco prima di morire; una perdita che è stata anche per noi dolorosissima. Le documentazioni contenute nell'opuscolo erano comunque conosciute poiché ne esisteva un dattoloscritto, "*copia* [quasi] *conforme a cura di C. M., Lucca, 18 Novembre 1966*", conservato e spesso consultato presso l'Istituto Storico della Resistenza in Toscana.

Ebbene, questa, a cura di Danilo Orlandi, è probabilmente la prima organica e documentata pubblicazione apparsa su quel terribile evento, e contiene, oltre ai testi qui riportati – (unitamente alla descrizione de *'Le caratteristiche del Monumento Ossario'* [pp. 36-39], secondo il progetto dell'architetto Tito Salvatori e dello scultore Vincenzo Gasperetti, vincitori del concorso bandito dal comune di Stazzema), - anche l'importantissimo documento: *'Sopraluogo a Sant'Anna subito dopo l'eccidio del Sac. Giuseppe Vangelisti'* [pp. 24-35].

Ma l'opuscolo conteneva anche e soprattutto *'L'Elenco delle vittime'* [pp. 40-45] il quale, senza pretendere di essere o venir dichiarato definitivo, in considerazione delle difficoltà che si dovettero incontrare nell'identificare i resti bruciati d'intere famiglie sfollate, rappresenta un documento prezioso anche per un'analisi sociologica dell'eccidio. Oltre al sesso ed al Comune di provenienza e/o appartenenza, nell'*Elenco* infatti si indica anche l'età di gran parte delle vittime.

Ebbene, senza considerare i trucidati di altre efferate stragi compiute in area versiliese ed apuana fra la metà di Luglio e la metà del Settembre '44 - (molti dei resti di persone massacrate in quelle stragi furono in seguito deposti nell'Ossario comune insieme a quelli di Sant'Anna) -, le vittime del giorno 12 Agosto, secondo questo 'primo' *elenco*, risultavano essere state 327, di cui 158 di Stazzema, 103 di Pietrasanta [86 trucidati a Sant'Anna, 14 a Valdicastello, 3 a Capezzano], 24 di Camaiore, 9 di Seravezza, 7 di Forte dei Marmi, 9 di Livorno, 9 di La Spezia, 5 di Napoli e 4 di Genova. Considerando inoltre le vittime sicuramente identificate [320] in base al sesso, le femmine [197] superavano i maschi [123], rappresentando il 61,6 % del totale accertato. Prevalenti erano soprattutto le donne del comune di Stazzema [108], il doppio dei maschi [47].

Dalla città, da tutti i centri abitati e dai campi, un anno prima deserti e in balia dei tedeschi, la gente si è mossa, si è riunita, e, in pii pellegrinaggi, si è avviata verso il monte.

Per quelle strade e per quei sentieri dove l'anno precedente la stessa mattina, passò la soldataglia teutonica nelle sue tute mimetiche che la rendeva, anche nell'aspetto, simile a belve, una folla è passata, mesta, in preghiera. E' arrivata sotto la vetta del monte Lieto dove è ritornata da un pezzo la quiete, dove tumuli sparsi raccolgono le spoglie delle vittime. Si vede ancora la rovina nelle scheletriche case. C'è silenzio attorno, ma non c'è pace.

Lo strazio degli innocenti parla agli uomini che non possono dimenticare. E la fronte si china, reverente.

Pieni di questo sentimento, dal Gabberi al Colle di Val di Cava, in quella chiostra austera di monti – sacrario del martirio del nostro popolo – saranno sempre tutti i cuori della Versilia.

La lotta contro i tedeschi dal 1° Luglio 1944

La persecuzione sistematica di tutta la popolazione della Versilia, nell'anno tragico 1944, cominciò il primo di Luglio con l'ordine di sfol-

---

Passando ad analizzare i dati secondo l'età per tutti i casi in cui è indicata, se ne ricava un campione significativo di 285 vittime sulle 327 riportate. E suddividendo tale 'campione' per classi di età, se ne deduce la seguente e indicativa 'proiezione': i ragazzi assassinati, in età da zero a 14 anni [72], sarebbero stati il 25, 5% delle vittime; i giovani dai 15 ai 21 anni [n. 39, di cui solo 9 maschi], il 13,6%; gli adulti fra i 22 ed i 60 anni, prevalendo ampiamente le donne [102 su 150], rappresentavano il 52, 8%; gli anziani, oltre i 60 [24], erano l'8,2% del totale.

Trascorsi più di sessant'anni dall'eccidio di Sant'Anna, gli atti del processo recentemente celebrato a La Spezia, indipendentemente dalla esemplare sentenza emessa dal Tribunale militare, hanno incontrovertibilmente accertato che non si trattò di 'rappresaglia', nel senso comunemente attribuito a questo termine, ma di un'azione premeditata, allora militarmente definita "variante di battuta circolare", cioè un accerchiamento simultaneo con attacco sistematico della zona da *epurare*, e che fu condotta da quattro compagnie del II° Battaglione, 35° Reggimento, XVI Divisione Panzergrenadier SS, con la collaborazione accertata di italiani fra i massacratori.

Non è opportuno aggiungere altro per il momento: *Documenti e Studi* tornerà sull'eccidio di Sant'Anna in un suo prossimo fascicolo, per riesaminare complessivamente l'immane tragedia, sia alla luce delle risultanze processuali e dei nuovi studi storici già in corso al riguardo, sia sotto l'aspetto delle vicende che sono seguite, dai giorni della prima scoperta fino ad oggi. [E.L.].

lamento del Comune di Forte dei Marmi per cui i tedeschi diedero poche ore di tempo. Seguì, il 5, quello per la zona che da Strettoia va al Cinquale dove tutto fu raso al suolo per la sistemazione della linea di resistenza su cui i tedeschi sostarono sino alla sera del 7 Aprile 1945. Poi fu la volta del Comune di Seravezza, il 15 Luglio.

Metà della Versilia a questo giorno fu dunque sfrattata di casa. L'ordine era di andare al Nord, a Sala Baganza nell'Emilia. Ma i Versiliesi non sono stati mai docili agli ordini di Hitler; e certamente per questo subirono l'inenarrabile martirio di quella estate.

Si caricarono delle masserizie e dei viveri che poterono e si ritirarono sui loro monti Apuani. I paesi e i casolari dello Stazzemese furono i loro rifugi.

E quando i profughi del piano nel loro esodo – che nella via lungo il fiume Versilia assunse aspetti biblici – giunsero a Stazzema (era la metà di luglio), quivi si villeggiava ancora.

Le prime requisizioni di uomini

Si poteva prendere anche un libro di amena lettura e cercare un bel posticino in una selva, e poi, a sera, col libro sotto il braccio passeggiare dall'Albergo "Procinto" alla piazza del "Saldone".

Sembrava che quella gente volesse speculare sulla tranquillità di quei giorni. Dei tedeschi lassù se ne era sentito, fino allora, soltanto parlare. Pontestazzemese era la base di rifornimento dove scendevano tutti i rifugiati delle due vallate delle Molina e del Cardoso.

Pattuglie partigiane perlustravano per tutta la zona senza dimostrare, veramente, di preoccuparsi troppo della oculatezza con cui era necessario svolgere il compito assegnato loro, nell'interesse di tutti.

Una sera i tedeschi giunsero a Pontestazzemese. Entrarono nel Municipio, si presentarono al Podestà con termini perentori. Intimarono la consegna, entro una cert'ora, di un quantitativo di legname sufficiente e adatto a ricostruire, a Ruosina, il ponte sul torrente che scende da Cansoli. Informarono le stesse autorità comunali che essi conoscevano come nella zona esistessero partigiani. Pertanto le ritenevano responsabili dei nuovi eventuali atti di sabotaggio, verificandosi i quali avrebbe-

ro messo a ferro e fuoco il paese. Era il loro sistema, secondo il quale, dato l'avvertimento, essi ritenevano legittima ogni barbarie, come se questa, una volta che ha delle cause, non fosse più tale.

Il legname fu procurato. Ma siccome non avevano più uomini sufficienti per impiegare nei lavori di retrovia, ricorrevano alla requisizione.

Sulla strada che scende lungo il Versilia verso Seravezza, gli uomini, però, viaggiavano ormai rari. Quando c'erano i soldati delle S.S. per la requisizione, erano le donne che davano l'allarme; così che, una mattina, i tedeschi impedirono anche a costoro di circolare, fermandole. Nonostante tutto questo, l'elemento umano per il lavoro, non lo trovarono.

A Pontestazzemese, anche i germanici l'avevano visto, c'era il centro dei rifugiati. Lì gli uomini c'erano; bisognava saperli prendere. La mattina del 22 Luglio, di buon'ora, arrivarono nel paese squadre di soldati; bloccarono l'abitato piazzando mitragliatrici sulle strade che seguono il corso delle vallate e quindi cominciarono ad entrare nelle abitazioni. Mitragliatori e "Mauser" alla mano gettavano, quasi letteralmente, fuori gli uomini, li concentravano in un dato punto e poi li portavano dov'era loro necessario.

Contro i tedeschi in Stazzema

Ci fu spargimento di sangue. C'erano delle persone che ad ogni costo non volevano sapere affatto di tedeschi. Chi riuscì raggiunse il bosco saltando dalle finestre, camminando per fogne.

Ma un sott'ufficiale di marina che voleva anche questa volta evitare assolutamente quanto stava accadendo, nel suo tentativo di fuggire al rastrellamento fu raggiunto da una raffica di fucile mitragliatore e fu ucciso nel fiume sotto gli occhi della giovane sposa. Uguale procedimento venne usato verso un altro che tentava la stessa cosa, che anche egli pagò con la vita.

Finché, quand'ebbero il numero che volevano, i tedeschi se ne andarono. Le puntate, come si è visto, si addentravano nelle vallate stazzemesi.

A Stazzema si ricevevano le informazioni; ma con una ostinatezza

ammirabile si diceva e si voleva ad ogni costo dimostrare che lassù i tedeschi non sarebbero arrivati. Argomenti non ne mancavano. Un'auto, una mattina, era arrivata sino al paese. Ma ciò, si disse, era stato per la solita gita turistica. Il giorno dopo il rastrellamento di Pontestazzemese, quattro soldati attraversarono Stazzema.

Scendevano dal "Matanna", dove nel frattempo si era portato un presidio germanico. La situazione, quindi, veniva complicandosi. Per Stazzema c'era la normale pattuglia partigiana di servizio. La possibilità di un conflitto tra i due piccoli reparti si profilò subito agli occhi della popolazione e se ne temettero immediatamente le conseguenze. Ma poi la calma subentrò. Fu accertato che le pattuglie partigiane avevano ordine dal comando di Brigata di non attaccare i tedeschi e di svolgere soltanto servizio di informazione. La pattuglia tedesca scese, pertanto indisturbata alle Mulina, e vi pernottò. Quello che fu l'atteggiamento dei tre partigiani in quella notte fra la domenica e il lunedì anche oggi rimane difficile a spiegare.

Gli attacchi delle S.S. e la resistenza dei patrioti

Verso una cert'ora della sera fu dato l'allarme. *"I tedeschi salgono dalle Molina"*, si disse. *"Quanti sono non si sa"*. Ma sembrava che dovessero prendere d'assalto il paese. La gente che affollava la strada e la piazza si dileguò. Il paese divenne deserto. C'era il silenzio sospeso dei momenti incombenti. Infine si sentì lacerare l'aria da raffiche e colpi singoli alternati, come se si trattasse di segnali convenuti. In seguito, una sparatoria quasi continua e colpi di bombe a mano.

La gente rifugiata e che non poteva controllare la situazione se non dai colpi si immaginava battaglia grossa. Poi tutto cessò.

All'alba, quando i più coraggiosi ritornarono prudentemente al paese, si scoprì che le chiome degli alberelli sulla piazza della Torre dell'orologio erano tutte schiantate e un barroccio vicino tutto sforacchiato. La gente commentò il fatto come un'azione donchisciottesca.

Ci si apprestò a riprendere la vita di tutti gli altri giorni. Era nelle prime ore del mattino quando la pattuglia tedesca risalì dalle Molina per la mulattiera attraverso la Madonnina del Piastraio. Entrò in paese, ma

verso la estremità superiore sostò. Qui ricomparve la pattuglia partigiana. Attaccò. I tedeschi ebbero la peggio. Ma alcuni di essi riuscirono a fuggire.

Le conseguenze erano facili a dedursi. Coloro che si erano salvati, sarebbero rientrati al loro reparto, e, raccontati gli avvenimenti, sarebbero tornati in forte compagnia. Infatti fu così.

Stazzema fu abbandonata celermente, tutti si ritirarono per i monti, nelle selve, e nei boschi soprastanti. Poche donne rimasero nel paese. Era questione di ore, poi i tedeschi sarebbero arrivati. Giunsero sul mezzogiorno. Dalla piazza del "Saldone" cominciarono a sparare verso il "Monte" e si stavano dirigendo da quella parte dove si era rifugiata la maggior parte della gente di Stazzema. Ma una donna salvò la situazione richiamandoli al luogo dove era il loro "camerata" morto, verso il quale il comandante ordinò i rituali onori militari. La pattuglia partigiana frattanto si era ritirata nel grosso della formazione, dislocata sulla catena montana verso il mare, dal Gabberi a Monte Ornato. Quivi, i reparti, intanto, si erano posti in stato di allarme. Gli osservatori con binocoli osservavano le strade nel fondo delle valli e quanto si poteva scorgere dei movimenti in Stazzema. La situazione ormai stava precipitando. Ai tedeschi non mancava altro che precisare la dislocazione delle formazioni partigiane per poi passare decisamente all'attacco.

E' quanto poterono fare in quei giorni. Poi la loro azione di rappresaglia fu violenta e delle più barbare che essi abbiano compiuto.

I quindici giorni successivi furono giorni di tempesta che travolse l'intera Versilia e che culminarono a Sant'Anna.

L'esodo della popolazione

Le forze partigiane a chi percorse in quel giorno, 24 Luglio, il loro schieramento, apparvero più che altro in preda a nervosismo, come se non si sentissero sicure del fatto loro nella eventualità di un serio attacco tedesco, così come si prospettava.

C'era inoltre, nella zona, rifugiata la popolazione di mezza Versilia, e il timore di una rappresaglia verso di essa influiva certamente.

A Stazzema i tedeschi, dopo essersi resi conto come era andato il

fatto che portò alla morte dei loro commilitoni, si astennero da ogni atto non senza prima aver ispezionato il paese.

Poi, dopo qualche giorno, comparve il noto manifesto. Bisognava sfollare - Destinazione, come al solito, era Sala Baganza, di là dall'Appennino. Oppure occorreva iscriversi alla organizzazione Todt per i lavori di fortificazione che urgeva terminare dalle Apuane al mare nel settore della Linea Gotica.

Qualcuno, allora, si diresse al Nord; altri si iscrissero alla Todt, altri si gettarono ancor più alla macchia. Ma nei paesi, per i monti circostanti, da Pomezzana a Farnocchia a S. Anna, dove ancora la truppa germanica non si era avvicinata perché vi erano le posizioni patriottiche, i rifugiati non si muovevano.

Il 30 Luglio su Monte Ornato – caposaldo nord occidentale dello schieramento – si sviluppò un attacco in forze delle S.S. - La brigata partigiana – che era la 10.a bis "Garibaldi", gruppo "Gino Lombardi" - ebbe l'ordine di resistere. E resistette per tutta la giornata agli attacchi provenienti da Gallena di Seravezza, da Capezzano, da Valdicastello, da Solaio. La resistenza si irrigidì sulla linea Foce di Santa Barbara, Foce di Compito, mulattiera per Farnocchia.

Era un cerchio sulla displuviale intorno all'avvallamento di Sant'Anna. Alle 17 i partigiani avevano quattro morti e cinque feriti, ma i tedeschi battevano in ritirata. Verso le 15 del 31 Luglio a Farnocchia corse voce che sulla mulattiera che porta al paese salivano dei soldati tedeschi.

La popolazione, che nonostante i fatti dei giorni precedenti era ancora lì, pensò subito a quello che poteva accadere.

In paese c'erano inoltre molti partigiani e uno scontro fra questi e quelli sembrava inevitabile. Quando i soldati giunsero nell'abitato la gente, impaurita, si era nascosta. Si attendeva da un attimo all'altro il canto delle mitraglie.

I tedeschi erano in dodici e sembrò non avessero intenzioni bellicose. Presero contatto con qualche civile che trovarono non rimpiattato e diedero ordine di sfollamento per le ore 17 dello stesso giorno. Nemmeno due ore di tempo.

Bisognava dunque scendere a Pontestazzemese, incolonnarsi, e partire verso il Nord; ma i rifugiati di Farnocchia non ce la intendevano.

Intanto il Pievano, Don Innocenzo Lazzeri, che morì poi a

Sant'Anna, avvicinò i tedeschi cercando di convincerli per una proroga. Ma niente proroghe. Soltanto gli ammalati e gli infermi potevano rimandare la partenza entro le ore 9 del giorno dopo, previa autorizzazione del Comando Militare di Pontestazzemese. Don Innocenzo si raccomandò ed invocò pietà, ma il maresciallo rispose ripetutamente e in tono canzonatorio: *"Niente còre, niente còre"*.

Molte persone frattanto erano tornate nelle strette e scoscese vie per avere notizie e decidere sul da farsi, quando si disse che i partigiani avevano dato ordine di sgombrare le strade perché avevano intenzione attaccare. Si videro infatti prepararsi. La gente, presa dal panico, fuggì. Tuttavia i soldati germanici abbandonarono il paese senza alcun incidente. Ma dopo pochi minuti si udirono raffiche di mitragliatori nelle selve sottostanti.

La popolazione capì la gravità del momento, previde la rappresaglia e decise di lasciare subito Farnocchia. Raccolse nelle abitazioni quello che le capitò fra le mani, fuggì quasi all'impazzata, abbandonando al loro destino casa, roba, bestiame e raccolto.

Nello scontro fra partigiani e tedeschi alcuni di questi ultimi morirono; fra essi il maresciallo; altri rimasero feriti.

La fuga da Farnocchia in quel pomeriggio ebbe aspetti indescrivibili. Oltre gli abitanti abituali del paese c'erano gli sfollati che, cacciati dal piano e fuggiti dalle valli stazzemesi per i fatti del 24, si erano rifugiati in gran parte lassù, portandovi anche quanto potevano per il sostentamento.

Partirono senza una mèta stabilita. Tutti tendevano ad allontanarsi dal luogo per sfuggire alla morte, all'incendio, all'eccidio. Varcare i monti; ecco ciò che interessava. E così, chi si ritirò a La Culla, chi a Valdicastello, chi a San Rocchino, chi a Casoli, chi a Greppolungo, paeselli e casolari intorno alle pendici del Gabberi. Molti rimasero addirittura in mezzo al boschi. Nessuno dei rifugiati di Farnocchia si diresse verso Pontestazzemese, per andare la nord.

Ma tutti questi paesi erano già gremiti di sfollati di Viareggio, di Camaiore, e di tutta quella pianura. In una stretta zona da Valdicastello al mare, - dichiarata in quei giorni "zona bianca" - era ammassato tutto il Comune di Pietrasanta. Perciò, dei nuovi arrivati, fortunato chi trovò una capanna. Per gli altri ci furono le grotte e le caverne o addirittura l'addiaccio.

Testimonianze di un partigiano

La mattina del 1 Agosto di buon'ora, una sessantina di tedeschi salirono verso Farnocchia per vendicare i compagni caduti nel pomeriggio precedente. Poco prima del paese ebbero sbarrata la strada dai partigiani. Ne seguì un combattimento accanito, e nemmeno questa volta i tedeschi passarono. Dovettero contentarsi di incendiare soltanto le prime due case ai margini del paese e poi battere in ritirata.

Ormai anche da questi contatti i tedeschi erano venuti in possesso dei dati precisi sulla dislocazione e sullo schieramento delle forze partigiane. Gli assaggi lo confermarono chiaramente – era uno schieramento dal Gabberi a Le Mandrie, a Farnocchia, Foce di Compito, Monte Ornato.

Pertanto il giorno successivo, 2 Agosto, nel settore intorno a Sant'Anna, l'attacco fu rinnovato da parte germanica con l'appoggio di mortai, e a prezzo di nuove perdite i patrioti respinsero ancora le S.S. che si ritirarono sulla sera.

Fu in questi giorni che sulla porta della chiesa di Sant'Anna apparve un manifesto invitando la popolazione a non sfollare.

Ecco come un partigiano della 10.a bis, Brigata d'assalto "Garibaldi" Gruppo "Gino Lombardi", presente ai fatti di quell'epoca, ci racconta l'incriminato evento[2]:

"Nella piazza del paese apparve attaccato un foglio del Comando partigiano – foglio che lessi anch'io, dove si invitava la popolazione a non ubbidire ai tedeschi, ad armarsi ed aiutare i partigiani che con tutte le loro forze avrebbero difeso la zona - ".

"Il firmatario del foglio non ricordo chi sia – c'è chi dice che sia Ottorino Balestri (Libertas), Comandante militare della Brigata, ma di questo non ricordo. Però è certo, e questo perché si diceva già in

---

[2] Nota al testo dell'Autore: *"Quanto riportiamo è esposto in una lettera del partigiano Marcello Iacopi, indirizzata alla Redazione Versiliese della "Nazione del Popolo"".*

Questo "foglio" che sarebbe stato affisso, di cui parlava il partigiano Iacopi, e la cui notizia l'Orlandi, in quanto allora corrispondente versiliese de *'La Nazione del Popolo'*, non poteva non riferire, era in realtà una 'circolare' inviata a tutte le formazioni partigiane dal Comando del C. L. N., contenente, oltre al connsueto appello 'patriottico' alle popolazioni, le normali direttive generali o raccomandazioni operative per le formazioni, le quali, oltretutto, non ci risulta fossero poi tenute in gran

quell'epoca, che sia stato fatto attaccare dal suddetto Ottorino e dal commissario Paolo".

"La dichiarazione, che si può dire ufficiale, di difendere la zona e i civili, mise in noi tutti un fermento guerriero pieno di patriottismo. Iniziammo così a fare i preparativi per fronteggiare la conseguente reazione tedesca".

Vennero i combattimenti e su di essi la lettera si esprime:

"Durante la lotta ci accorgemmo di essere rimasti in pochi. In ogni posto che si andava, sempre i soliti volti, si vedevano – i rimasti – che si trasferivano da un luogo all'altro a seconda del bisogno".

"Infatti alla sera, quando il nemico era ricacciato e che tutti si ritornava, meno i caduti, alla casetta dove era il Comando, si apprese la notizia che Ottorino si era ritirato, andando verso il Lucese con numerose squadre. Solo il presidio comandato da Villa era rimasto".

"Mi ricordo il tumulto che facemmo nel piccolo spazio livellato attinente alla casetta. Nel frattempo arrivò una missiva da Ottorino dove invitava tutti noi, partigiani rimasti, a seguirlo nel Lucese. Di nuovo contradittori fra noi. Qualcuno depositò le armi e se ne andò per conto proprio".

"Dopo una riunione tenuta nella piazzetta stessa tra Bandelloni, Villa e Dal Porto e altri comandanti, fra cui i Capi Squadra, si fu consenzienti a rimanere a resistere alla difesa, per la parola oramai data anche senza la consultazione di tutti; parola che comprometteva il nome di noi patrioti".

"Ed infatti rimanemmo. Fu deciso di ritirarci sul Monte Gabberi perché, nell'esiguo numero in cui eravamo, non potevamo mantenere le posizioni di Monte Ornato, Foce di Compito, etc.".

"Nella notte ci ritirammo sul Gabberi e al mattino ci schierammo sulla nuova linea: Farnocchia, Le Mandrie, Gabberi, San Rocchino."

---

conto da chi operava realmente sul terreno. Ora, stando alla dicerìa che circolava coonestata anche dal *'si dice'* dello Iacòpi, se davvero il Comandante Balestri, magari per un eccesso di zelo verso il CLN, ha davvero esposto in pubblico tale *foglio*, definibile come una *circolare* di significato generale, che del resto conosciamo anche per essere stata pubblicata, lo si potrà tutt'al più censurare per essere stato imprudente.

La sopraffazione dei patrioti – Saccheggio e incendio di Farnocchia

I partigiani vennero così a frazionarsi e ad assumere nuove posizioni abbandonando Sant'Anna, dove la popolazione, allontanatasi, una volta, era poi ritornata per certe assicurazioni date dal Comando tedesco a taluni che si erano presentati a lui.

Ma fino a quel giorno, le S.S. non avevano eliminate le formazioni patriottiche. Perciò ecco un nuovo attacco in più grande stile. Fu l'8 di agosto. Diverse centinaia di tedeschi, dopo una preparazione di bombardamento con mortai, attaccarono la zona di Farnocchia e delle Mandrie provenendo da più direzioni. Al termine del combattimento rimasero padroni delle posizioni.

Il paese di Farnocchia, che la popolazione aveva abbandonato in quel pomeriggio del 31 luglio, fu allora saccheggiato e incendiato. Due o tre case soltanto furono risparmiate, forse per distrazione. Verso sera i tedeschi scesero a valle.

La formazione partigiana che era rimasta sul Gabberi e che aveva sostenuto l'urto del giorno era stata scompaginata.

Adesso tutto il contrafforte dal Gabberi al Lieto e a Monte Ornato era senza difesa in balìa dei nazisti che lo sapevano posizione partigiana. Pertanto, vi si doveva seminare la distruzione.

Farnocchia era già incendiata, ma senza vittime umane perché le persone erano fuggite da giorni.

Il 12 agosto la sorte toccava a Sant'Anna con ben altre conseguenze.

Come avvenne il massacro

di
Manlio Cancogni[3]

Avuta notizia che i partigiani s'erano spostati dalla zona di Sant'Anna, e che non c'era indizio di un loro ritorno, il comando tedesco aveva preso il suo partito. Il giorno 12 di agosto, alcune colonne di S.S., in tutto 500 uomini circa, guidate da spie salirono da più parti la montagna senza incontrare l'ombra di un partigiano. Alle sette del mattino avevano circondato il paese nel quale nessuno sapeva o sospettava il loro arrivo. Quando se ne accorsero era troppo tardi; tuttavia molti uomini fecero in tempo a mettersi in salvo nei boschi circostanti. I più rimasero, convinti che si trattasse di una normale operazione di rastrellamento, increduli della sorte che li aspettava finché non videro le canne delle mitragliatrici puntate verso di loro, non udirono le prime scariche, non videro le prime vittime cadere e le fiamme lambire le mura delle case.

---

[3] Manlio Cancogni , scrittore giornalista e insegnante di lettere e filosofia, versiliese nato a Bologna nel 1916, oggi vive tra Pietrasanta e New York. Dopo una intensa attività di inviato e direttore di settimanali e periodici, è prevalsa in lui la vocazione dello scrittore di razza e a partire dal 1958 i suoi romanzi e racconti hanno cominciato ad uscire con continuità e frequenza. Con *'Quella strana felicità'*, nel 1985 vinse il *'Premio Viareggio'*. Ma gli interessi di Cancogni scrittore si sono proiettati in più direzioni, specialmente in una sfera etico-civile, dove il suo appassionato impegno umano e letterario lo spinge a non trascurare nemmeno le vicende del quotidiano, e a ricercare soprattutto nella memoria le ragioni della sua 'verità', tanto che proprio i motivi interiori e autobiografici sempre più spesso nella sua maturità sono quelli che animano e tengono in tensione la sua pagina. Parte di questi scritti evocano la sua esperienza vissuta di antifascista e resistente, a cominciare dalla *'Storia dello Squadrismo'* (Milano, 1959), poi divenuta *'Gli Squadristi'* (Milano, 1980). Ma non va trascurato, ultimamente, uno dei suoi libri più belli, *'Gli Scervellati - La seconda Guerra Mondiale nei ricordi di uno di loro'* (Diabasis , Reggio Emilia, 2003), in cui *si narra* per quello che è stato, un sofferto testimone antipatriota e disobbediente della coscienza, che fa rivivere l'esperienza interiore del tipico intellettuale del ceto medio, e del giovane ufficiale che, richiamato alle armi, non "diserta" dalla responsabilità verso i suoi quarantacinque soldati che gli sono stati affidati, ma al tempo stesso si schiera con decisione, anzi, con cattiveria, contro quella "patria" che ha voluto la guerra in Spagna, in Abissinia, in Europa, tanto da augurarsene la sconfitta, che l'avrebbe rovinata, sì, ma avrebbe fatto cadere il Fascismo.

L'azione fu eseguita in poche ore. A mezzogiorno tutte le case del paese erano incendiate; i suoi abitanti fissi e occasionali trucidati e dati alle fiamme. Le vittime superavano di molto i cinquecento; ma non se ne potrà mai sapere il numero preciso perché le salme ritrovate intatte erano poche e delle altre non era rimasto che un ammasso di ossa e di carni bruciacchiate.

Alcuni scampati all'eccidio erano corsi in basso a portare la notizia agli abitanti della pianura raccolti in gran numero nella conca di Valdicastello. La notizia la portavano sui loro volti esterrefatti, nelle parole monche che erano appena capaci di pronunciare e dalle quali chi li incontrava capiva che qualcosa di terribile era accaduto pur senza immaginarne le proporzioni. Della verità cominciarono invece a sospettare nelle prime ore del pomeriggio quando le prime squadre di assassini scendendo dalle alture di Sant'Anna, si annunciarono sull'imbocco della vallata a monte del paese. Li sentivano venir giù precipitosi, accompagnati dal suono di organetti e di canzoni esaltate, e quel che è peggio dal rumore di nuovi spari, da nuove grida, che, non convinti di aver ben speso quella giornata, i tedeschi la completavano uccidendo quanti incontravano sul sentiero della montagna. Alcuni che al loro passaggio s'erano nascosti nelle anfrattuosità della roccia vi furono bruciati dentro vivi dal getto dei lanciafiamme. Una donna che correva disperata portando in salvo la sua creatura, raggiunta che fu, le strapparono dalle braccia il prezioso fardello, lo scagliarono nella scarpata e lei stessa la uccisero a colpi di rivoltella nel cranio. Molti altri furono raggiunti dalle raffiche di mitragliatori mentre fuggivano saltando per le balze della montagna, come capre selvatiche contro le quali si esercita la bravura del cacciatore.

Quando i tedeschi raggiunsero Valdicastello cominciando a rastrellarne gli abitanti, il paese era già stretto dall'angoscia; gli abitanti, serrati nelle case e nascosti alla meglio; la strada deserta; tutti oppressi da un incubo di morte. Il passaggio dei tedeschi dal paese si chiuse con la discesa del buio nella valle, dopoché ottocento uomini erano stati strappati dalle case e condotti via, e un' ultima raffica di mitragliatrice accompagnata da un suono più sguaiato e atroce di organetto, aveva tolto la vita a altri 14 infelici scelti a caso, per un ultimo divertimento. Gli abitanti avevano visto ora, avevano sotto gli occhi i cadaveri, ascoltavano i pianti dei congiunti delle vittime, sapevano tutti i

particolari delle atrocità commesse nell'altro paese, a Sant'Anna. La costernazione era generale, i più non avevano parola per fare commenti.

I tedeschi, a Sant'Anna, condussero più di 140 esseri umani, strappati a viva forza dalle case, sulla piazza della chiesa. Li avevano presi quasi nei loro letti; erano mezzi vestiti, avevano le membra ancora intorpidite dal sonno; tutti pensavano che sarebbero stati allontanati da quei luoghi verso altri e guardavano i loro carnefici con meraviglia ma senza timore né odio. Li ammassarono prima contro la facciata della chiesa, poi li spinsero nel mezzo della piazza, una piazza non più lunga di venti metri e larga altrettanto, una piazza di tenera erba, tra giovani piante di platani, chiusa in fra due brevi muriccioli. E quando puntarono le canne dei mitragliatori contro quei corpi li avevano tanto vicini che potevano leggere negli occhi esterrefatti delle vittime che cadevano sotto i colpi senza avere tempo nemmeno di gridare. Breve è la giustizia dei mitragliatori; le mani dei carnefici avevano troppo presto finito e già fremevano di impazienza. Così ammassarono sul mucchio di corpi ancora tiepidi e forse ancora viventi, le panche della chiesa devastata, i materassi presi nelle case, e appiccarono loro il fuoco. E assistendo insoddisfatti alla consumazione dei corpi spingevano nel braciere altri uomini e donne che esanimi dal terrore erano condotti sul luogo, e che non offrivano alcuna resistenza. Intanto le case sparse sulle alture, le povere case di montagna costruite pietra su pietra, senza intonaco, senza armature, povere come la vita degli uomini che ci vivevano erano bloccate. Gli abitanti erano spinti negli anditi, nelle stanze a pianterreno e ivi mitragliati e, prima che tutti fossero spirati, era dato fuoco alla casa; e le mura, i mobili, i cadaveri, i corpi vivi, le bestie nelle stalle, bruciavano in un'unica fiamma. Poi c'erano quelli che cercavano di fuggire correndo fra i campi, e quelli li colpivano a volo con raffiche di mitragliatrici, abbattendoli quando con un grido di angoscia e di suprema speranza erano già sul limitare del bosco che li avrebbe salvati. Poi c'erano i bambini, i teneri corpi dei bimbi a eccitare quella libidine pazza di distruzione. Fracassavano loro il capo con il calcio della "Pistolmachine", e infilato loro nel ventre un bastone li appiccavano ai muri delle case. Sette ne presero e li misero nel forno preparato quella mattina per il pane e ivi li lasciarono cuocere a fuoco lento. E non aveva-

no ancora finito. Scesero perciò il sentiero della valle ancora smaniosi di colpire di distruggere, compiendo nuovi delitti fino a sera.

***

C'erano anche italiani fra quelle bande; ed erano italiani dei luoghi. Ancora vive chi li intese parlare mentre attraversavano i paesi sulla strada di Sant'Anna all'andata e al ritorno. Gli scampati all'eccidio raccontano di averli uditi bestemmiare con l'accento proprio della regione nel bel mezzo della strage. Raccontano che quelle voci partivano da uomini che avevano l'elmetto abbassato sugli occhi; che due di essi erano persino mascherati. Un fatto può confermare questa "voce".

Addossate al campanile, discosto dai resti pietosi delle ossa e delle carni bruciacchiate furono trovate sette salme. Questi cadaveri non erano stati dati alle fiamme. Sei giacevano riversi gli uni sugli altri nello spazio di pochi metri, nel sangue rappreso sulle membra sfigurate, sulle vesti e sulle erbe. Il settimo giaceva quasi sul ciglio del breve spiazzo e il sangue delle sue numerose ferite era colato in basso lungo il pendìo coagulandosi fra i cespugli. Furono riconosciute per quelle di alcuni giovani che la mattina i tedeschi avevano preso in un paese vicino perché trasportassero le armi pesanti. Chi aveva atteso il loro ritorno da quella macabra "corvée", fiducioso, perché sui sette giovani non poteva gravare neppure una generica condanna, aveva atteso invano.

Non è difficile spiegarci le cause della loro fine. Avendo percorso qualche ora di strada con gli assassini, avevano certamente ben conosciuto le sembianze di molti di loro. Durante una sosta della marcia, quando gli uomini si raggruppano e sollevano i visi, guardandosi l'un l'altro, li avevano visti meglio, e forse fra i molti ne avevano riconosciuti qualcuno. E la meraviglia dimostrata in un semplice balenare degli occhi aveva messo sull'avviso i traditori. Forse un'esclamazione soffocata fu la loro condanna. E' probabile che nei loro riguardi si sia svolto un breve processo. Cammin facendo gli assassini si saranno messi d'accordo: li avrebbero uccisi e strage ultimata. E' facile prevedere il resto. Condotti dietro il campanile avranno assistito tremanti all'eccidio. In uno spasimo di agonia avranno guardato per l'ultima

volta le pendici della valle aperta sotto i loro piedi, tranquilla come sempre, e forse, temendo il peggio si saranno stretti l'uno all'altro nascondendosi reciprocamente la vista del massacro. E ne avrebbero certo riportata l'immagine più tremenda se i carnefici non li avessero infine tolti di mezzo da una fastidiosa testimonianza.

***

Due bambine, una di undici anni, l'altra di dodici anni, sorelle, scamparono per miracolo l'eccidio. E se non sono gli unici testimoni sono per noi i più attendibili. Gli occhi dei bambini, chiari come specchi, registrano i fatti per quel che sono, senza alterazioni, perché al loro sguardo non s'accompagna un giudizio mentale che ne muti la verità fisica, l'unica che in questo caso, come in molti altri del genere, abbia diritto di farsi ascoltare e rechi già in sé perfetto il giudizio morale che ci preme.

Illese sotto la scarica della mitragliatrice affacciata dagli assassini sulla porta di casa, caddero anch'esse con gli altri, e giacquero nel mucchio dei cadaveri. Ma erano vive, erano deste, e vedevano i corpi dei loro genitori fino a poco prima vivi, e ora spaventosamente lontani nel gelo della morte. Potevano toccarli con le mani e rabbrividirne; vedevano i cari visi che la sera prima s'erano piegati sorridenti su di loro per la buonanotte, ora tesi e stravolti; e goffamente scomposti i corpi di altre due sorelline, e di quanti s'erano riuniti in quella stanza del pianterreno ubbidendo allo spietato ordine degli assassini. Accanto a loro giaceva la zia, dissanguata da numerose ferite, ma ancora viva. Con un filo di voce essa raccomandava loro di star ferme, mentre di fuori udivano la furia degli uomini imbestialiti, ora lontani, ma minacciosamente vicini. Tutte le verità di quella giornata, le raccoglievano dai loro occhi, fissi alle labbra esangui della zia che prossima a morire faceva loro le ultime raccomandazioni. Essa consigliava loro il da farsi: stessero ferme finché non fosse cessato ogni rumore; dove sentivano passo d'uomo si nascondessero; lì c'era la morte. Cominciavano presto a capire da quelle parole la verità sugli uomini e quanto si debba aver fiducia di loro. E la zia diceva loro altre cose: prendessero il denaro e i gioielli ch'essa aveva nella borsetta; sole nel mondo non ne avrebbero mai avuto abbastanza.

Cercassero anche nella tasca del padre il portafoglio e l'orologio; li conservassero per ricordo. Non sappiamo quanto tempo restarono le due bambine abbracciate al mucchio dei cadaveri. La zia era morta ed esse sentivano soltanto il battito dei loro cuori. E non sappiamo se ebbero le mani abbastanza ferme per fare ciò che la zia aveva loro raccomandato.

Quando uscirono dalla casa, furono le prime a vedere lo spettacolo che gli altri uomini videro soltanto nel pomeriggio del giorno dopo. Le case erano crollate all'interno; sulle balze c'erano mucchi di cadaveri; dalla piazza della chiesa saliva il lezzo del braciere umano; e giù per il sentiero che esse percorrevano come insensate verso il fondo della valle vedevano altre prove di ciò che possono la mano dell'uomo, la volontà e l'intelligenza dell'uomo.

Esse hanno visto e non chiederanno ai grandi altre spiegazioni dell' accaduto.

***

Sono montagne silenziose le Apuane. Non c'è rumore di macchine che ne turbi la quiete. Lo stesso silenzio di una volta cala sulla valle di S. Anna e ritorna alle case svuotate.

Spesso salgono dalla pianura gruppi di visitatori; in genere parenti delle vittime. Percorrendo il sentiero arrivano fin sotto il paese senza nemmeno accorgersene. Pare che nulla sia mutato in quei luoghi. Eppure lungo questo sentiero furono ritrovati numerosi cadaveri. Un padre che fra i primi accorse sul luogo vi riconobbe il cadavere della propria moglie, e in fondo alla scarpata, irriconoscibile quello del proprio bambino. Ma i giorni sono passati. Di quelle lacrime non c'è più traccia. I castagni dànno la stessa ombra, il torrente della valle lo stesso rumore.

Si passa accanto alla prima casa: è disabitata. Si guarda meglio: dentro non c'è rimasto niente. Niente tetto, niente pavimenti, qualche ammasso di travi bruciacchiate e di pietre. Le fu fatto fuoco e con la casa arsero tutti i suoi abitanti. Un tappeto di foglie secche e di ricci, copre la terra accanto alle mura. I passi di chi ne usciva giornalmente e vi tornava la sera, e vi girava intorno, non dànno più eco.

Poi si scopre il campanile e l'abside della chiesa, e non si scorge

ancora un indizio. Ma il prete della Culla vi giunse, con altro animo il giorno seguente alla strage. Era abituato ad andarvi settimanalmente per dire la messa ai suoi fedeli. Quel giorno vi correva per un dovere diverso, e ben doloroso. Assai prima delle ultime svolte del sentiero l'aria era appesantita dal lezzo dei cadaveri. Uomini e bestie giacevano già corrotti sul sentiero. I superstiti sparpagliati dalla bufera portavano addosso i segni manifesti della tragedia.

Si passa accanto alla fontana e al lavatoio, si passa sotto i primi gruppi di case; sono vuote come la prima che abbiamo incontrata, non più derelitte né meno quiete di una volta. S'incontrano anche i primi paesani che salutano col solito "buon giorno" senza aggiungervi una parola.

Infine si sbocca sulla piazza. La prima impressione è che niente di ciò che vi è successo sia vero. Manca il "decoro" necessario a una tragedia di tale proporzione. La piazza è incredibilmente piccola e si stenta a immaginare il gruppo delle centocinquanta creature che vi fu ammassato mentre gli assassini apprestavano le armi omicide.

Ora tutte quelle vite, le loro memorie, i loro affetti, e la storia che recavano seco, e infine i loro spasimi e la loro agonia, sono chiuse nelle due fosse comuni, sotto i due brevi tumuli. Mescolati e irriconoscibili vi sono sepolti i resti di quattrocento e più persone: centocinquanta più i resti di altri trecento che raccolti altrove vi furono radunati. Sopra i due tumuli incredibilmente piccoli, sono poche croci di legno senza nomi, e qualche mazzo di fiori. Accanto c'è il platano ancora scortecciato dalle fiamme.

La pietra di un piccolo monumento che vi fu eretto tanti anni prima, è scheggiata in qualche punto dalle pallottole passate attraverso i corpi umani. Sono delle scalfiture; ed è tutto. Si leva lo sguardo intorno; le case del paese sono disseminate sulle balze. A prima vista non presentano nulla di nuovo. Poi si vede che dentro non c'è rimasto niente. Ma erano così povere anche prima, che l'effetto non è mutato. E le croci sparse qua e là nei brevi campicelli ricavati sul pendìo sono così piccole che si vedono appena e si confondono col colore bruno delle zolle.

Intorno i monti sono gli stessi.

Il breviario di Don Aldo Mei

di
Enrico Pea[5]

Questo insolito corteo di automobili, che si arrampica stamane sui colli del Compitese per raggiungere il paesino di Ruota, su in alto (la pieve più distante della provincia di Lucca) e a cui, memore della guerra, anch'io partecipo, questo corteo, ripeto, è poco dirlo "Cerimonia per la traslazione dei resti mortali di un eroico cittadino caduto". Ché va oltre, il fatto, all'etimologia dei vocaboli. E altrimenti non importerebbe nulla, né il senso burocratico delle parole, né le autorità che sono presenti cogli stendardi, se le "onoranze funebri" al sacerdote Aldo Mei, fucilato dai tedeschi dietro le mura di Lucca la sera del 4 agosto 1944, non significasse piuttosto manifestazione di esultanza religiosa e civile: orgoglio di un popolo cosciente che, virilmente, trasporta le reliquie del suo martire al paese nativo. Nella casa nativa: apprestata nell'eccezione di un rito, a sacrario, dalla stessa vecchia madre, col sacrificio del proprio soldo, al figlio, di qui partito ieri infante. Perché qui riposi, presso il focolare di casa sua in pace per sempre.

Ieri, 1924, Aldo Mei, aveva appena 12 anni. "Piccolo e gracilino, mio figlio..." dice la madre. Piccolo e gracilino, Aldo Mei, ma già, a

---

[5] Da: E. Pea, *Sui margini del breviario scrisse l'addio alla vita*, Corriere della Sera, 1. V. 1949, pag. 3; poi raccolto nel volume postumo, *L'Arca di Noè – Racconti, memorie, elzeviri 1945-1953*, a cura di E. Lorenzetti, Viareggio-Lucca 1997.

Per il martirio del Parroco di Fiano che fu arrestato la mattina del 2 Agosto '44 dopo aver celebrato la messa, e che tradotto e incarcerato alla *'Pia Casa'* di Lucca, venne torturato, processato e condannato a morte nel pomeriggio del 4 Agosto, per essere poi fucilato la sera stessa fuori Porta Elisa, si veda anche: Maria Eletta Martini, *'Don Aldo Mei'*, in *'Profili di Patrioti della provincia di Lucca'*, Num. Unico de *La Provincia di Lucca*, a cura del Comitato Provinciale della F. I. V. L., Lucca, s.d. [1964], pp. 59-61, in cui si riporta esattamente il *'testamento spirituale'* di don Aldo Mei tracciato sulla pagina bianca del suo Breviario. Ma una delle rievocazione più dettagliate del martirio di Don Aldo Mei si trova nel servizio: *'Nell'anniversario della morte di D. Aldo Mei fucilato dai tedeschi a Porta Elisa*, apparso ad un anno dalla morte sul quotidiano lucchese *'La Gazzetta del Serchio'* , n. 110, A. II, del 4-5. VIII. 1945, alle pp. 1-2.

12 anni, forte di volontà, quando la madre, (anche allora era aprile?) scese da questi colli festosi di olivi di viti di pini per condurlo, quel gracile figliolo, nel luogo della sua vocazione: al Seminario arcivescovile di Lucca. Da dove, undici anni dopo, il 29 giugno 1935, Aldo Mei, adolescente d'aspetto, ma addottorato e ferrato di fede, ne uscì, ordinato sacerdote da mons. Antonio Torrini. Lo stesso pastore che oggi, primo, tra il numero imponente di cittadini lucchesi, lo riaccompagna santo al paesino di Ruota. E, a riaffidarlo alla custodia dell'amorosa devota dolorosa madre, ora lo colloca nell'arca da lei predisposta, là, nelle umili stanze dove Aldo Mei 'bamboro' ebbe latte materno e culla. Affinché resti viva, nella memoria dei conterranei, la storia di un martire: esempio di perfetto cittadino, per fedeltà a Cristo e all'Italia,

Dentro la cerchia della città di Lucca, Aldo Mei, può considerarsi l'ultima vittima della ferocia nemica. Adesso, erano arrivati i Tedeschi, su questa "linea Gotica", ad aver paura anche delle ombre. Gli alleati avevano ormai passato l'Arno. I cannoni si facevano sentir fiatare, rimpiattati dietro i monti di Pisa. Gli eserciti inseguitori, fra qualche giorno, si sarebbero insinuati nelle gole che sfociano qui. I soldati tedeschi non hanno spirito d'ironia. Non sanno, di loro iniziativa, giudicare con relatività: vagliare persone e atti. Il Tedesco non ha senso individualistico. Non ha civismo, se non collettivo. Non ha pietà, il singolo, quando è comandato. E se un qualunque superiore, putacaso, terrorizzato e magari impazzito, ordina inutili rigori, il soldato si fa bestiale d'inutili strazi anche alle donne, ai minori, agli inermi. Così per i 10 monaci della certosa di Farneta, contemplativi: lontani dalle pratiche del mondo. Impiccati con il filo spinato. Bruciacchiati i loro volti. Deturpati: alcuni irriconoscibili. Così di due giovani, torturati affinché parlassero, furono uditi un giorno ed una notte i lamenti, imploranti piuttosto subito la morte. I giovani di cui dico erano colpevoli di aver disegnato, con una matita, un cannone sopra un quaderno di scuola. Anche un cannone disegnato con il lapis poteva dunque vomitare palle infuocate sui Tedeschi in fuga? Tutto dava loro sospetto. E tutto era perciò documentato e prova di tradimento italiano verso di loro. Per cui la condanna di morte era giusta e perfino poca, onde la tortura e il dileggio. Così avvenne al parroco di

Fiano (sobborgo sulla strada che vien su dalla Versilia, traversa la Lucchesia e va la Brennero). Al parroco di Fiano, don Aldo Mei, reo di aver tenuto l'uscio di casa sua aperto a tutti. Ed era vero, ché, sentendosi missionario di Cristo, chiunque, anche il nemico, poteva entrare: lui, i conforti cristiani non li avrebbe negati a nessuno. Ma anche reo di essere italiano. E italiano, Aldo Mei, certo lo era. E al sommo grado, lo era. Soldato della giusta causa, non si sottraeva al pericolo di poter morire per mano nemica. Ansioso di libertà, italiano e apostolo ad un tempo, la sua attività di assistenza non aveva limiti.

Trenta furono i partigiani rastrellati il giorno del suo arresto. E lui, intrepido tra quei "cari figlioli", serenamente percorse la prima tappa del suo calvario, dalla chiesa al carcere. Era la mattina del 2 agosto 1944.

Due giorni durarono le torture e i processi.

- Anche un ebreo, hai tenuto nascosto?

- Sì – risponde Aldo Mei, senza paura e senza enfasi- - Sì: me lo aveva affidato Gesù.

- E dov'è, adesso, l'ebreo?

- Grazie a Dio, al sicuro, colla sua famiglia – risponde.

- Cane! Pagherai anche per questo! – E lo condannano a morte.

E subito si dispone a morire, con l'accettazione rassegnata dei primi martiri. Soltanto vorrebbe avere un poco di tempo, per poter salutare, ricordare, meditare. Cito a memoria qualche pensiero scritto con il lapis, sui margini del breviario.

"A te, mio fratello Natalino, lascio il breviario, invocando dal Signore che tu sia apostolo di carità".

"Ad Amedeo, e agli altri tutti carissimi, non ho nulla, in questo momento solenne, da lasciare, all'infuori di un immenso amore, fatto sublime nella solenne aspettazione della morte".

E vorrebbe ricordare tutti, ad uno ad uno, prima che sia notte ed arrivi l'orda di esecuzione.

"A Basilio, Beppe moglie e figli. Alla nonna e Argia. Alla zia Annina. Carolina. Livia, Giorgina, Dante. Silvio. Annunziato. E a tutti i parenti. A tutti i conoscenti. A tutti i "ruotesi", cosa dirò? Che dirò, se non di stare uniti, senza paura, in grazia di Cristo?".

"Non piangere o cara mamma. Non piangete o amatissimo babbo,

poiché ci rivedremo presto, fuori degli spaventi di questa tristissima terra. Arrivederci, vi dice, con un bacio e una benedizione, il vostro Aldo".

"Di nascosto alle sentinelle, un altro pensiero a voi, mamma e babbo, perché stiate tranquilli. Sono sereno in quest'ora solenne. In coscienza non ho commesso delitti. Ho amato, invece, come mi è stato possibile. La mia condanna a morte è motivata così: 'Per avere protetto nascosto e fato fuggire un ebreo. Per avere somministrato i Sacramenti ai partigiani. (Il terzo motivo non è nobile quanto i precedenti). Per avere tenuta nascosta la 'radio'.

Muoio travolto dalla tenebrosa bufera. Ma non muore Dio, non muore l'amore. Io prego per coloro stessi che mi uccidono".

Adesso si rivolge al suo protetto.

"Adolfo caro quanto la mia vita.

"Io muoio sereno per la salvezza tua e di tutta la tua famiglia. Godo, di dare pure io (indegnamente), come il mio Maestro Gesù, la vita per la salvezza delle anime. Una grande festa farò in Paradiso, quando diventerai cristiano, e perché no?, se il Signore lo vuole, anche sacerdote, a sostituire, nella Santa Chiesa, questo tuo povero affezionatissimo Aldo Mei".

All'or di notte vennero i carnefici a prelevarlo. L'ultima fatica fisica della sua giornata terrena fu la fossa che dové scavare da sé. Poi, strette le braccia in croce sul petto, attese la scarica delle mitraglie.

Come fu liberata Lucca (3-5 Settembre 1944)[5]

Relazione del Comitato di Liberazione Nazionale di Lucca sull'attività svolta dalla Formazione "Mario Bonacchi"

—

[...] - ATTIVITA' OPERATIVA SVOLTA CONTRO TRUPPE TEDESCHE.

I) *Insurrezione generale e occupazione della città di Lucca.*

La sera del 3 Settembre 1944 giunse notizia che pattuglie di punta Americane, provenienti da Sud, erano giunte in prossimità del canale Ozzeri, posto a Km. 2 a Sud della città, sulla cui sponda settentrionale i tedeschi avevano stabilito una linea di resistenza.

Prevedendo un attacco alla città, Renato Bitossi del C.L.N., d'intesa col Commissario Politico, Vannuccio Vanni (*Alfredo*), e col comandante la formazione, Mario Bonacchi, ordinò la mobilitazione generale e improvvisa delle forze dei patrioti, mentre ai tedeschi si era riusciti a tenere segreti fino all'ultimo momento il numero delle forze, il loro armamento e il luogo di raduno. Nel piano d'azione fu previsto il passaggio al Comando delle Unità Alleate della zona, del seguente messaggio in lingua inglese, inviato dal C.L.N. di Lucca, debitamente timbrato e firmato dal commissario politico *'Alfredo'*. Eccone il testo in italiano:

"Al Comando delle Truppe Alleate.

Venuti a conoscenza dell'approssimarsi delle truppe alleate a Lucca, è stato deciso che i patrioti procedano nella notte dal 3 al 4 Settembre all'occupazione della medesima. Si rende perciò inutile

---

[5] La *"Relazione dell'attività svolta dalle Squadre di Azione Patriottica, appartenenti alla formazione 'M. Bonacchi'"* è pubblicata in: Vannuccio Vanni (Alfredo), *Memorie di un partigiano lucchese*, Istituto Storico della Resistenza e dell'Età Contemporanea in Provincia di Lucca, Biblioteca F. Serantini, Pisa 1995 [cfr.,*'Appendice documentaria – Comitato di Liberazione Nazionale di Lucca'*, pp. 102-09].

ogni bombardamento di essa. Si attendono istruzioni tramite la pattuglia, latrice della presente.

F.to: *Alfredo.*"

Il piano d'azione fu quindi il seguente:

1) Stabilire il contatto con il Comando Alleato della zona al fine di evitare l'eventuale bombardamento della città, e nello stesso tempo ricevere istruzioni.

2) Procedere all'occupazione della città a tergo della linea di resistenza tedesca sul Canale Ozzeri.

3) Attaccare alle spalle detta linea al fine di provocare l'arretramento del fronte, o, per lo meno, di facilitare alle truppe Alleate il superamento della medesima.

Gli uomini disponibili furono 231 – Essi erano così ripartiti:

I meglio armati circa 100 dovevano attaccare la linea tedesca.

Altri 50 circa dovevano svolgere servizio di pattuglia all'esterno della città, fuori delle mura, per seguire i movimenti delle truppe tedesche in prossimità della medesima.

Circa 50 uomini all'interno della città dovevano eliminare la resistenza dei tedeschi con azioni improvvise.

I rimanenti servivano di rinforzo.

I tre plotoni della forza di 100 armati, al comando del capo formazione, alle ore una del giorno 4 effettuarono la marcia di avvicinamento alla linea tedesca, muovendo dal cimitero della città, dove si era effettuato il concentramento degli uomini. Sotto il bombardamento degli obici americani, particolarmente intenso per tutta la notte del 3 Settembre, le squadre dei patrioti, militarmente disposte, giunsero nella zona di S. Concordio, dove effettuarono una sosta al fine di passare dal dispositivo di marcia a quello dell'attacco alla linea tedesca di resistenza sul canale Ozzeri. Tale linea, come risulta dalla riproduzione topografica allegata, comprendente il settore Gattaiola-Ponte alle Murelle, era costituita da centri di resistenza, posti alla distanza di circa m. 500 l'uno dall'altro. Ogni centro di resistenza possedeva una mitragliatrice pesante, una mitragliatrice leggera, alcune pistole mitragliatrici con la forza di cerca 25-30 uomini. Nel punto chiamato Ponte dei Frati vi erano circa 25 uomini con due mitragliatrici pesanti, due

mitragliatrici leggere e altre armi individuali. In una boscaglia presso Corte Nomellini si trovavano circa 40 tedeschi in buona parte armati di armi automatiche, e forse impiegati per rinforzo. Nelle retrovie in prossimità della città si trovavano alcune pattuglie tedesche.

In totale in tale settore e nelle retrovie – tra il Canale Ozzeri e il fiume Serchio – si calcolavano esistenti 300-350 tedeschi con circa 12 mitragliatrici pesanti, 15 mitragliatrici leggere ed altre armi automatiche individuali. A sostegno di questa linea stavano più indietro – in località Monte S. Quirico – alcuni pezzi di artiglieria tedesca da 88 m/m.

L'attacco a detta linea di resistenza fu svolto secondo i seguenti concetti:

1°) Attacco a uno dei principali centri di resistenza, posto presso il Ponte dei Frati con improvvisa azione di fuoco e passaggio di una pattuglia di 4 uomini recanti il messaggio del C.L.N. per il Comando Americano di Vorno.

2°) Azioni di disturbo eseguite da pattuglie su due centri di resistenza limitrofi.

Si voleva raggiungere l'effetto 'materiale' di recare il maggiore danno possibile alla linea tedesca unitamente all'effetto 'morale' esercitato dall'improvvisa e insospettata comparsa di forze partigiane ragguardevoli. Alle ore 5,30 due plotoni, dopo avere strisciato fra i granturchi, si avvicinavano a 50 metri circa dal Corpo di guardia tedesco presso il Ponte dei Frati, e apriva su di esso un improvviso fuoco di fucileria, sostenuto dalle armi automatiche.

Si effettuarono due riprese intensissime, mentre la pattuglia recante il messaggio riuscì a passare, dopo aver sparato sulle sentinelle a guardia del ponte. I 4 patrioti (Alberto Mencacci, Guglielmo Bini, Giuseppe Lenzi, Alfonso Pardini) ricevettero per quest'azione l'encomio scritto del Comandante del 370° "Combat Team" U.S.A., Colonnello Raymond Sherman.

Azioni simili furono svolte da piccole pattuglie, poste a tergo dei due centri di resistenza vicini. Prima dell'alba imminente, tutte le forze furono concentrate in alcuni punti ben nascosti, della zona di S. Concordio, deserta per precedenti bombardamenti aerei alleati, e posta in prossimità della linea tedesca. Immediatamente furono

distaccate pattuglie di informazione per la constatazione degli effetti avvenuti.

Fu riferito che in totale erano stati uccisi tre tedeschi e che altri erano stati gravemente feriti. Vedemmo infatti due auto-ambulanze procedere lentamente da detta località verso la città.

ITALIANI!

La volontà del popolo e l'aspirazione profonda del nostro valoroso esercito sono state soddisfatte: Mussolini è stato cacciato dal potere. Spunta sul nostro Paese in rovina, l'aurora della libertà e della pace.

I partiti antifascisti che da vent'anni hanno condannato e decisamente combattuto la funesta dittatura fascista, dando contributo di sangue e di dolore nelle piazze, nelle carceri, nell'esilio, proclamano la loro comune volontà di agire in piena solidarietà per il raggiungimento dei seguenti scopi:

Liquidazione totale del fascismo e di tutti i suoi strumenti di oppressione.

Ripristino di tutte le libertà civili e politiche prima fra tutte la libertà di stampa.

Liberazione immediata di tutti i detenuti politici.

Ristabilimento di una giustizia esemplare, senza procedimenti sommari, ma inesorabile nei confronti di tutti i responsabili.

Abolizione delle leggi razziali.

Costituzione di un governo formato dai rappresentanti di tutti i partiti che esprimono la volontà nazionale.

I partiti antifascisti invitano gli italiani a non limitarsi a manifestazioni di giubilo; ma, consci della gravità dell'ora, ad organizzarsi per far valere la irremovibile volontà che la nuova situazione non sia da alcuno sfruttata a fini reazionari e di salvataggio di interessi che hanno sostenuto il fascismo e sono stati dal fascismo sostenuti.

I partiti antifascisti hanno perciò deciso che tutte le masse lavoratrici, operai, contadini, impiegati, artigiani, professionisti, studenti, combattenti, devono considerarsi in stato permanente di allarme e di vigilanza per affermare con l'azione la loro incoercibile volontà di pace e di libertà.

Partito d'Azione.
Partito Comunista.
Partito Socialista.
Movimento di Unità Proletaria per la Repubblica Socialista.
Democrazia cristiana.
Gruppo di ricostruzione liberale.

25 luglio 1943

CARABINIERI, UFFICIALI e AGENTI DI P. S.

Il regime che ha tentato disonorare la vostra divisa è prossimo a cadere.

Specialmente nella nostra regione può essere questione di giorni: tenete ben alto il vostro nome e preparatevi a resistere e proteggere il popolo italiano che ha come sempre fiducia in voi.

I pochi traviati e venduti che sono nelle vostre file non vi impediscano di accorrere in armi in difesa della Patria e del popolo.

Il Comitato di Liberazione Nazionale

Soldati dell'esercito fascista repubblicano!

SI AVVICINA LA VOSTRA FINE!

Che cosa avverrà di voi? Il 3 febbraio, i Russi erano a 80 chilometri da Berlino. I tedeschi stanno facendo preparativi per abbandonare l'Italia. Una divisione è già partita. Il vostro Governo Fascista Repubblicano si sposta in Austria.

State per essere abbandonati nel peggiore dei modi. Siete stati lasciati nella linea degli Appennini per servire come carne da cannone ai nazisti e ai gerarchi in fuga. Vi troverete fra l'avanzata delle truppe Alleate e le armi dei patrioti italiani che combattono dietro di voi.

Dopo la battaglia di El Alamein, in Egitto, i tedeschi sacrificarono 4 divisioni italiane — Folgore, Pavia, Brescia e Bologna — per poter meglio fuggire. Nella ritirata da Stalingrado, l'intera Ottava Armata Italiana fu lasciata indietro dai tedeschi in fuga onde perire fra le nevi della Russia. Ora siete stati posti negli Appennini, per sacrificarvi una volta di più, per proteggere una armata tedesca alla vigilia della ritirata.

Ora dovete riflettere e scegliere.

Noi non siamo particolarmente interessati delle vostre preferenze; ne siamo interessati unicamente in quanto siete in grado di ostacolarci.

Potete scegliere: o essere uccisi o abbandonare le armi.

Dovete decidervi al più presto

La popolazione del luogo fu presa dal panico per il timore di rappresaglie. I tedeschi infatti fermarono alcuni civili, a cui fecero scavare le fosse per i caduti, ma poi li lasciarono liberi.

In giornata si seppe che metà delle armi automatiche tedesche continuavano ad essere rivolte verso le truppe americane, e l'altra metà furono invece rivolte verso le retrovie e furono stabiliti nuovi servizi di guardia. Contrariamente alle abitudini, i tedeschi non distaccarono pattuglie di perlustrazione della zona e tanto meno di rappresaglia.

Tutta la zona fu battuta intensamente durante il giorno 4 dalle artiglierie americane, mentre le squadre rimasero ai loro posti.

Le squadre poste entro la città, al comando del S. Tenente Luigi Giusti, si concentrarono nell'Ospedale Militare N° 4, col compito di eliminare i tedeschi superstiti ridotti in numero esiguo. Questi ultimi la mattina del 4 Settembre avevano iniziato a saccheggiare una casa nei pressi della Farmacia Baldi, in Via Vittorio Veneto. Elementi delle squadre intervennero contro di loro, e nell'azione rimase ucciso il maresciallo dei Carabinieri Domenico Botindari, colpito da raffica di mitragliatore. Quindi le squadre percorsero armate le vie della città, che da quel momento si poté dire definitivamente in mano dei patrioti.

Ma i tedeschi abbandonarono la città, stabilendosi nella periferia.

A sera alle ore 21,30 circa, elementi delle squadre, poste a tergo della linea tedesca sul Canale Ozzeri, ritornarono a molestare il nemico con improvvise azioni di pattuglie. In qualche punto i tedeschi risposero con raffiche di mitragliatore. Fu deciso per la mattina successiva un altro attacco contro i centri di resistenza tedesca.

Verso il mattino, prima dell'azione, fu inviata una pattuglia in ricognizione su tutta la zona agli ordini del Capo-plotone De Servi Ernesto, già distintosi nelle precedenti azioni. Al ritorno il De Servi riferiva che da informazioni fornite dalla popolazione locale, confermate da accertamento personale, i tedeschi posti nei centri di resistenza si erano ritirati con armi e bagagli. Si procedette allora alla più accurata ricognizione di tutti i centri di resistenza tedesca dal ponte di Gattaiola fino al Ponte delle Murelle e risultò concordemente che i tedeschi avevano abbandonato la linea. Intanto, arrivato il giorno, dalle pattuglie dislocate alla periferia della città, giunse notizia che i tedeschi nella nottata avevano stabilito dei centri di resistenza e di osservazione ad Ovest, ad Est, e a Nord della città e precisamente:

- Ad Ovest in S. Anna trovavasi il nucleo più importante, di tedeschi, all'incrocio della Via Pisana con la via Sarzanese, asserragliati nella chiesa, dov'erano penetrati in numero di 8, e nelle case vicine, e sostenuti da tre mitragliatrici pesanti ed altre armi automatiche individuali e da un mortaio. Sul campanile della chiesa avevano stabilito l'osservatorio,

- Ad Est presso Porta Elisa circa 40 tedeschi avevano stabilito una vedetta sulla torretta dello Stadio e avevano distaccato pattuglie di controllo sulla Via Pesciatina.

- A Nord presso Borgo Giannotti circa 30 tedeschi erano chiusi nelle case davanti alla Porta omonima a guardia della via per Ponte a Moriano. Essi disponevano di una mitragliatrice leggera e di altre armi automatiche.

- A Nord-Est davanti il Foro Nuovo altri 60 tedeschi circa controllavano la strada secondaria che si congiunge in definitiva con la strada per Ponte a Moriano.

Questi nuclei costituivano le propaggini più avanzate tedesche a controllo della città dopo il ritiro delle forze dislocate sul Canale Ozzeri. Venuti a conoscenza della situazione, fu decisa l'occupazione diciamo così, solenne della città.

Le squadre che avevano operato sull'Ozzeri, inquadrate e con bandiera in testa alle ore 8 del 5 Settembre entrarono per Porta S. Pietro e, tra le acclamazioni della folla, si portarono al Palazzo del Governo, già occupato e presidiato dalle squadre lasciate in città. Le rimanenti forze furono suddivise tra i vari servizi di guardia alle porte della città col compito di eliminare i centri di resistenza e di osservazione tedeschi.

Alle ore 8,30 a S. Anna si iniziò un duello di armi automatiche e di fucileria fra i tedeschi asserragliati nelle case ed i nostri disposti sulle mura e fuori delle mura. Una pattuglia costituita da 4 elementi coraggiosi, incuranti del fuoco tedesco, si spinsero fin sotto la chiesa e appostatisi nei giardini uccisero un tedesco, e ne ferirono altri. I nomi dei quattro coraggiosi sono: Ezio Angeli - Alberto Angeli - Aldo Marchegiani - Marcello Fava.

Dopo circa tre quarti d'ora di fuoco i tedeschi si ritirarono a Nord del fiume Serchio. Alcuni di essi venivano sorretti dai compagni e procedevano lentamente fra i campi di granturco.

Similmente avvenne a Porta Elisa, dove i tedeschi dopo una breve fucileria si ritirarono in direzione di S. Vito. Qui furono snidati nel pomeriggio con azioni di pattuglie. Insistenti furono gli attacchi al Foro Nuovo a Nord-Est della città, dove i tedeschi, stabilito un centro più a Nord presso la chiesa di S. Marco, ritornarono a molestare a più riprese con azioni improvvise e brevi la guarnigione della Porta. Fu uno scambio intermittente di fucileria e di armi automatiche. **Quando verso mezzogiorno, guidata dai patrioti, entrò in città la prima Pattuglia Americana (30 uomini) al Comando del Capitano Gandy del 370th "Combat Team", V.a Armata, la città era già totalmente occupata dai Patrioti e i centri di resistenza immediatamente fuori delle porte erano stati eliminati.**

Le pattuglie più avanzate tedesche erano a circa un chilometro a Nord della città, e precisamente in località detta 'Cornacchie', dove avevano stabilito un centro di osservazione, presso l''Acquacalda' e a S. Vito dove si dedicavano a rapine e vessazioni a danno della popolazione, la quale sollecitava l'intervento dei patrioti.

Conseguenza dell'occupazione aperta e completa della città e dell'eliminazione dei centri tedeschi posti presso le porte, ad Ovest, ad Est e a Nord della città, fu il bombardamento iniziato vero le ore 11 dai tedeschi sulla città stessa e sulle porte presso le quali erano stati annientati. Sono ancora visibili presso Porta S. Anna, Porta Giannotti e Porta Elisa le tracce delle granate tedesche.

La sera del 5 Settembre i tedeschi profilarono un attacco alla città, presso Porta Giannotti; ma esso fu stroncato dal fuoco dei patrioti e delle truppe americane (30 uomini circa). Da allora si allontanarono definitivamente.

II) - *Azioni di pattuglia con truppe americane del "370th Combat Team".*

Nel pomeriggio del giorno 5 Settembre e nei giorni successivi l'attività fu caratterizzata da azioni di pattuglia col concorso di truppe Americane, svolte nelle seguenti località: S. Vito, Acquacalda, le Cornacchie, Ponte S. Quirico, Ponte S. Pietro, dove operavano pattuglie tedesche, che furono impegnate frequentemente in scambi di fucileria e fuoco d'armi automatiche. Tale attività fu svolta fino allo scio-

glimento della formazione avvenuta l'11 Settembre 1944 su ordine degli Alleati.

Per questa attività ininterrotta di pattugliamento i tedeschi furono costretti a ritirarsi definitivamente a Nord del fiume Serchio.

III) - *Servizio di Ordine pubblico.*

Dopo la liberazione della città al comando dei patrioti, stabilitisi nella Caserma di S. Maria Bianca, il capo provvisorio della Polizia Alleata, Capitano Schlosser del "370 th Combat Team" Americano, affidò il servizio di ordine pubblico in città e periferia.

Di conseguenza circa 40 patrioti, al comando del Capo-plotone, Rodrigo Masone, passò alle dipendenze del Questore provvisorio, Capitano Pietro Mori, membro del Comitato Militare Clandestino. Parte degli altri patrioti furono adibiti ai servizi di vigilanza notturna e diurna delle numerose porte cittadine alle dipendenze dirette del Comandante la formazione e del Vice Comandante. In tale servizio furono impiegati circa 150 uomini. Da notare che durante questo servizio furono effettuati circa 200 arresti di fascisti con trasferimento alle locali Carceri di S. Giorgio. Il Comando dei patrioti, contro la volontà di alcune squadre, riuscì ad ottenere che nessuna esecuzione sommaria avesse luogo per iniziativa di singoli patrioti e dei capi-squadra.[...].

Versilia 1944 – 1945

Settembre 1944, a Pietrasanta liberata le campane di San Martino squillarono a festa Aprile 1945, sulla terra desolata della Linea Gotica[6]

di
Danilo Orlandi[7]

In deroga ai loro ordini di sfollamento emanati nell'estate 1944 i tedeschi avevano delimitato, dalla Val di Castello al mare, una zona in cui potevano rifugiarsi quei cittadini che non volessero trasferirsi al nord. Quella zona venne detta "zona bianca". Ad abitarla, però non c'erano rimasti che donne, bambini e vecchi. Gli uomini validi, che avevano potuto sottrarsi ai rastrellamenti e alla deportazione del 5 settembre dopo il concentramento a Strettoia, erano assai pochi.

---

[6] Le due memorie che, accogliendo il suggerimento dell'autore, abbiamo qui riunito sotto il titolo *'Versilia 1944 – 1945'*, sono pubblicate: - la prima, ne *'La Nazione del Popolo – Organo del C. T. L .N.'*, il 19. IX. 1945, e quindi, in versione completa e corretta, fu ripresa col titolo *'1944: nella Versilia liberata'*, ne *Il Tirreno* del 18. IX. 1994; - la seconda memoria, nel volume *'Omaggio agli Eroi / Il Monumento di Beatrice Fineschi* – "11 Settembre 2001" *a Marina di Pietrasanta'*, a cura di L. Gierut, Ripa di Seravezza, 2002, alle pp. 91-96.

[7] Danilo Orlandi, storico e insegnante, deceduto il 17 agosto 2005 dopo grave malattia nella sua casa di Pietrasanta, era nato a Strettoia di Pietrasanta il 23 maggio 1919. Vedovo della moglie Luisa, insegnannte di francese alla fine degli anni '70, viveva da sempre in via Jacopo della Quercia confortato dall'affetto dei figli, Lucia e Giovanni (neurologo all'Ospedale di Pisa), dei suoi sette nipoti, dei parenti e dei suoi più stretti amici.

Prima di laurearsi all'Università di Firenze in Lingue e Letterature Straniere ed in Materie Letterarie, Orlandi era stato chiamato alle armi come Sottotenente di prima nomina e, com'egli stesso ci ha narrato (cfr. in *Documenti e Studi*, 22, 1999, pp. 397-402), raggiunse il deposito del I° Granatieri di Sardegna a Roma il 5 Settembre 1943. Il giorno 10, quando gli uomini del I° Granatieri con altri gruppi di paracadutisti, dopo i sanguinosi combattimenti alla Magliana ed alla Montagnola, avevano ripiegato dalla linea di resistenza ai tedeschi riducendosi a Porta San Paolo, anche la I.a Compagnia in cui era inquadrato l'Orlandi, uscì col Battaglione Reclute dalla caserma per fare la sua parte. Ebbe così il battesimo del fuoco in Piazza Venezia quando le quattro compagnie del Battaglione, improvvisamente investite da scariche di artiglieria tedesca, dopo un primo momento di smarrimanto presero posizione, e la tennero

La Versilia sembrava disabitata. Anche il grosso delle truppe tedesche si era ritirato. Rimanevano gli elementi del loro scaglione di sicurezza di retroguardia, per ritardare l'avanzata degli alleati. Dopo la guerriglia sui monti, la guerra fra grandi unità stava entrando in Versilia. In quel momento i tedeschi diedero il loro ultimo ordine, che ai più parve capriccioso. Era il 16 settembre: la popolazione doveva sfollare ancora una volta. Dalla "zona bianca" doveva rientrare in Pietrasanta. Che cosa sarebbe accaduto nella campagna e nei dintorni della città se non scontri di combattenti? Dalla pianura pietrasantese due batterie degli elementi di sicurezza germanici facevano già fuoco di interdizione sulle strade. Dalla collina si individuavano i punti di concentramento del fuoco dei loro cannoni: a Viareggio sui nodi stradali del Varignano; alcune salve sibilavano sopra il monte di Capezzano dirette a Camaiore, altre a Montramito.

La prima divisione corazzata americana progrediva lentamente verso Pietrasanta. La formazione partigiana "Marcello Garosi" era scesa a Massarosa. Nella notte dal 16 al 17 dalla cresta di San Rocchino, dove si era riorganizzata dopo i combattimenti dell'8 agosto, la formazione "Bandelloni", di circa centotrenta uomini, scese su Camaiore, dove peraltro le sue pattuglie perlustravano già dall'11.

---

finché il comando, avuta notizia dell'Armistizio, ordinò loro il rientro in caserma che avvenne non senza perdite.

Rientrato in Versilia, Orlandi fece parte delle Formazioni dei Gruppi Patrioti Apuani di Massa Carrara al comando di Pietro Del Giudice. Dedicatosi dopo la liberazione all'insegnamento, fu maestro, insegnante di scuola media e poi Preside alla "Barsanti" di Pietrasanta. Sempre impegnato in attività al servizio della comunità (nella Commissione Alloggi nel '45, per la Croce Verde e il C. A. I. dal '46, nel direttivo del Patronato Scolastico, in quello della Biblioteca comunale e in altri comitati del Municipio), Orlandi per quindici anni fu l'attivo e indipendente cronista dalla Versilia per *'La Nazione del Popolo'* e *'La Nazione'* di Firenze. Collaborò anche a *'Il Tirreno'* di Livorno nonché a *'Il Tempo'* di Roma. Oltre alla cura di pregevoli volumi, fra le numerose pubblicazione di studi storici e di carattere letterario per Riviste, Accademie, Istituti e Società storiche toscane e romane, le sue opere che vanno particolarmente ricordate sono: *Pietrasanta fra Granducato e Risorgimento*, Sarzana, 1965; *L'ospedale di Pietrasanta nel centenario della sua apertura, 1865 – 1965*, Sarzana 1965; *La Madonna del Sole nella storia di Pietrasanta*, Pietrasanta 1968; *La Versilia nel Risorgimento*, Roma 1976; *Prodromi della cospirazione risorgimentale empolese*, Empoli, 1977; *L'escavazione e la lavorazione del marmo in Versilia*, Lucca, 1978; *Storia e caratteri del teatro dialettale versiliese*, Pietrasanta 1991: *Pietrasanta, la storia, i monumenti, gli artigiani*, Pietrasanta 2001; *I Francescani a Pietrasanta. Aspetti della storia della Versilia*, Pietrasanta 2002.

Avvenne l'incontro con alcuni elementi della "Garosi", quindi, fra Viareggio e Pian di Mommio, quello con le pattuglie esploranti americane. Entrati in contatto con il comando dell'avanguardia alleata e presi gli ordini, i partigiani della "Garosi" e della "Bandelloni" si accordarono sulle azioni da svolgere.

La mattina del 19 reparti di patrioti, seguiti da americani, si fecero sotto. I partigiani si erano già divisi i compiti. Alcune squadre agivano lungo la costa, puntando su Forte dei Marmi. Incontrarono resistenze, ma prima di sera raggiunsero quella cittadina. Le altre, della "Bandelloni", si diressero su Pietrasanta guidate da Leonida Parma e Lorenzo Jacopi.

I tedeschi avevano abbandonato, il giorno prima, il forte di Rotaio e la Val di Castello.

I partigiani, giunti nei pressi del cimitero, furono colti dalla reazione nemica con fuoco d'artiglieria e di armi automatiche. Si individuarono le prime postazioni tedesche. Erano tre: una nei pressi delle 'Pilette', lungo la ferrovia, un'altra alla casa Simoncini, sulla Sarzanese, da cui si batteva d'infilata la strada d'accesso alla città, e una terza alla curva della via di Capezzano, per proteggere la seconda da eventuali attacchi dal monte.

La resistenza tedesca vi fu accanita. Nella giornata gli uomini del Parma attaccarono più volte, ma soltanto verso le 16 ebbero la meglio. Uno dei partigiani, Luca Bigi di Valdicastello, rimase ferito ad una spalla. Intanto sulla via Aurelia anche quelli di Lorenzo Jacopi avevano sopraffatto i nemici, che si erano difesi con tenacia ed accortezza da Ponte Nuovo all'Osterietta. Qui nella Villa Lavagnini si trovava l'ultimo comando tattico della retroguardia tedesca. Da lì pattuglie di rinforzo furono avviate al Ponte Nuovo e verso la Sarzanese. A Ponte Nuovo-Osterietta lo scontro si fece più aspro dopo le 13. Tedeschi feriti si ritirarono ed altri si dileguarono alla spicciolata attraverso i campi verso Pontestrada. Infine il comando lasciò Villa Lavagnini. L'ultimo ufficiale, con qualche soldato, partì frettolosamente con un automezzo. Nel salire sulla vettura perse una lettera e un libro. Fabiola Giannoni, un'adolescente che abitava in una casa di fronte, vide la scena e, appena poté, uscì per raccogliere quegli oggetti. Il libro era intitolato *«Französiche Liebesbriefe»* (*'Lettere d'amore francesi'*) edito a Weimar nel 1914, e nella lettera, indirizzata ad una

"Frau", c'era anche una foglia d'olivo.

La pattuglia di Jacopi giunse in città nell'ex Piazza Littorio, da dove prese sotto il fuoco altri tedeschi asserragliati nell'edificio Ragaglini.

Sulla torre civica del Marzocco, in quel frangente, comparve il tricolore.

Per le vie della città c'era odore di polvere. Da dietro una persiana del mezzanino di Palazzo Masini, in via Garibaldi sull'angolo della Piazza del Duomo, una voce di donna raccomandò a me e ai miei due compagni di avanzare con prudenza. Era la voce di Erminia Galeotti. La via di Mezzo poteva essere battuta d'infilata. Infatti una raffica si sgranò sul suo selciato.

Qualche colpo d'artiglieria arrivava ogni tanto. Sull'angolo della piazza dello Statuto, un tedesco, col fucile in caccia, inquieto si guardava intorno, perlustrando. Subito dopo se ne andò. Rimanevano quelli asserragliati nella casa Ragaglini. In città, però, non si erano ancora visti gli alleati. Sul far della notte giunsero alcuni carri armati del 260° reparto esplorante della 1.a divisione corazzata. Sui carri c'erano tanti partigiani. Le loro divise li rendevano simili ai soldati alleati; e la Franca Pardini, una biondina diciassettenne, che, sulla piazza del Duomo, si affrettò a chiedere la cioccolata, spalancò gli occhi quando udì rispondersi: "O sciocchina, non lo vedi che sono Gio' del Pacini?". Un carro armato si portò a breve distanza dalla casa Ragaglini e la cannoneggiò. I tedeschi abbandonarono l'edificio da una porta laterale dirigendosi verso Pontestrada.

La mattina del 20 Pietrasanta era affollata. Le campane di San Martino, dopo tanto tempo, suonarono a festa. Le forze americane erano affluite in massa. I soldati si comportavano come si deve fare in prima linea, ma la popolazione passeggiava. Stava allo scoperto come se tutto fosse finito. Appariva sconsiderata. Sulla città cadeva il fuoco d'artiglieria, che doveva durare fino al 7 aprile dell'anno dopo.

Presto ci fu qualche vittima tra i civili. Ma si sapeva che il peggior pericolo, la cosa più in odio, il tedesco, era scacciato. Il resto importava poco.

***

Nel settembre del 1944 i vigneti sui monti di Strettoia erano stracarichi di uva, che una stagione particolarmente propizia stava portando al miglior grado di maturazione. Ma si sapeva che quella grazia di Dio sarebbe andata perduta.

La Linea Gotica era ormai un fatto compiuto. Dalla foce del Cinquale quel sistema di fortificazioni risaliva lungo il corso del fiume fino sotto il colle di Palatina nei pressi del Salto della Cervia e, lungo la sponda destra del Rio, lambiva le pendici meridionali del Monticello fino al colle di San Cassiano sopra il cimitero. Dai piedi di questa altura un reticolato, protetto da mine sistemate nell'uliveto del Tonini, sbarrava l'accesso al centro del paese, dal Rio alla base del costone dell'Albetreta dalla parte opposta, al di là della strada che scende verso Ripa. La linea fortificata saliva quindi verso il monte della Canala, poi, lungo lo spartiacque fra la valle di Riomagno e il versante strettoiese, si portava sul Monte Folgorito e, di lì, al Passo della Focaraccia, a Monte Altissimo, al Corchia e alla Pania. Sui monti di Strettoia, centri di fuoco, caposaldi e postazioni di mortai erano scaglionati in profondità per oltre un chilometro.

Davanti, da Seravezza al Cinquale, i tedeschi avevano cominciato, fino dal 20 luglio, ad abbattere edifici e coltivazioni. Prima distrussero i borghi di Corvaia e di Ripa. Poi per tutto il mese di agosto e i primi di settembre fecero saltare le case situate ai margini della pianura. Nugoli di polvere s'innalzavano nel cielo. Di volta in volta la terra aveva un sussulto e tremava come in preda ad un attacco epilettico.

Dopo la liberazione di Pietrasanta, alleati e tedeschi, nell'ultima settimana di settembre, si trovarono faccia a faccia su quel fronte. Da allora, per più di sei mesi piovve ferro e fuoco. Ogni sera, sul far del tramonto centinaia di mitragliere scagliavano proiettili traccianti multicolori. Strisce bianche, rosse, gialle, azzurre, viola solcavano il cielo intersecandosi, e declinavano le loro parabole a formare un 'berceau' surreale. Sembrava un'allucinazione. In altri momenti del giorno sparavano le artiglierie. Dal Monticello al Centro di Strettoia, da Collepiano allo Strinato, all'Albetreta, la terra ribolliva. Ne guizzavano lingue di fuoco come quelle che si accendevano nella mia fantasia quand'ero un bambino suggestionato dalle figure del quadro delle anime del Purgatorio, che si trovava accanto all'altare della Madonna delle Grazie nella chiesa del mio paese.

L'8 febbraio 1945, la 92.a divisione americana Buffalo, tutta di negri, schierata in Versilia, scatenò dalle Apuane al mare, con entrambi i suoi reggimenti, il 366° nella pianura e il 370° sui monti, una violenta offensiva, con l'obiettivo di raggiungere La Spezia. Il piano era stato dilatato a queste dimensioni su iniziativa del comando divisionale che per ragioni di prestigio di razza voleva spingersi oltre i compiti di logoramento e di assaggio assegnatigli dai comandi superiori. Dopo tre giorni di violenti combattimenti il piano fallì.

Passarono due mesi e si giunse a Pasqua, che cadeva il primo aprile.

Due giorni dopo, di pomeriggio, numerosi automezzi, provenienti dalla parte di Lucca, portarono all'inizio della Val di Castello nuovi reparti di soldati, che si accamparono negli uliveti della Pieve di San Giovanni. Erano uomini di piccola statura e dalla pelle giallastra. Chi li disse hawaiani, chi filippini. Appartenevano alla 442.a unità da combattimento formata da elementi che la storiografia della guerra definisce giapponesi-americani. Attendati a ridosso del colle di Santa Caterina, addossati a poggi soffici di erba nuova d'aprile, sotto l'ombrello argenteo degli ulivi, potevano dire di stare in un'oasi di pace, su cui vegliava l'antica torre della pieve romanica. In effetti si trovavano a cinque chilometri dalla linea di combattimento, pronti alla prova del fuoco, che per loro, poi, ebbe luogo nel punto più impervio delle difese tedesche lungo la direttrice del Folgorito.

Li vidi due volte, e tentai anche di scambiare qualche parola con qualcuno di loro. In quei giorni, infatti, passavo spesso sulla via di Val di Castello, perché in quel paese, sfollata in un fondo sotto lo spaccio della Cooperativa, consumava la sua agonia mia nonna Marianna, che morì, lei nata suddita del granduca Leopoldo II, la mattina del 5 aprile all'età di 92 anni, mentre la volta del cielo sembrava crollasse squarciata dal rombo dei cannoni.

Allora avevo il rifugio a Pietrasanta in un edificio di Vicolo San Biagio, con una finestrella distante una quindicina di metri da Via di Mezzo. Nel cuore della notte dal mercoledì al giovedì, mi svegliai per il rumore pesante di passi di truppa in marcia, e riconobbi facilmente i soldati piccoletti della Pieve di San Giovanni che passavano per la via centrale della città diretti alla prima linea. Non so quanto tempo dormissi dopo il passaggio di quei reparti, che mi parve non finisse mai. So, invece, che fui svegliato dal rombo infernale delle artiglierie

schierate su tutta l'ampiezza e profondità del fronte. Il tambureggiare ininterrotto rullava come un unico tuono immenso e assordante. Ad oriente non trapelava nessun biancore d'alba, ma il cielo era tutto una vampa.

Segni inequivocabili che si trattava dell'inizio di una nuova massiccia offensiva erano l'ora di apertura di quel fuoco e la sua intensità, che non scendeva al di sotto di un certo livello, mentre a tratti aumentava con ondate rabbiose. Così si annunciò in Versilia l'alba del 5 aprile 1945.

In quel modo, salvo qualche rallentamento di ritmo e rari intervalli, si andò avanti fino a sabato. Quel giorno le batterie allungarono il tiro, e verso sera si sparse la notizia che il fronte di Strettoia, da Folgorito a Palatina, munitissimo baluardo da cui i tedeschi dominavano l'intera pianura, era caduto, e la valle doveva considerarsi libera. Sulla mia agendina di quell'anno, alla data *"Aprile 7, sabato, S. Epifanio vescovo"*, sta scritto: *"Nel pomeriggio il fronte di Strettoia è sfondato"*.

La mattina dopo era la Domenica in Albis. In simile giorno i primi cristiani catecumeni deponevano le vesti bianche dopo aver ricevuto il battesimo.

Poco prima delle sette partii da Pietrasanta con mia sorella e mio fratello. Si unirono a noi altri strettoiesi: Elia Mazzei, Francesco Tomagnini e la Prassede Bascherini. Ci eravamo accordati, nei giorni precedenti, di ritornare al paese subito dietro ai soldati alleati. *"S'ha da esse' i primi a ritornà a Strettoia"*, aveva commentato il Mazzei.

Partimmo, ma eravamo incerti di arrivarci quella mattina. Non ci incamminammo per la via provinciale di Vallecchia. I neri della Buffalo le avevano messo nome *"The 88 avenue"*, con esplicito riferimento ai pezzi d'artiglieria tedeschi di calibro 88 mm, che la battevano inesorabilmente d'infilata. E noi, malgrado tutto, temevamo che qualche batteria germanica dalla montagna di Montignoso giocasse ancora qualche scherzaccio. Perciò prendemmo il sentiero, diventato oggi Via dei Frati, che dal convento di S. Francesco, attraverso la località del Sobardino, conduceva sopra Ponte Aranci e in Campiglione. In questo modo dimezzammo il percorso del *'viale dell'88'*.

Il cielo era sereno, l'aria fresca e il suolo umido di rugiada. A Ripa, sul crocevia di Blanchard, al momento di imboccare la via di Strettoia, ci prese il timore di incocciare in qualche mina. Ci trovavamo ai margini della zona fortificata ed una simile eventualità non era da scartare. Sulla strada, però, si vedevano bene le tracce lasciate dai cingoli dei carri armati. Ci disponemmo in fila indiana e proseguimmo sopra di esse, attenti a non porre piede più in là e fiduciosi che dopo esservi transitati quei mezzi avremmo potuto passarsi incolumi.

Giungemmo a Risciolo di sotto, alla fontana di Baltrò, dove la strada curva e aumenta la pendenza. Avevamo incontrato macerie e macerie, ma soltanto macerie, senza vedere né udire anima viva. Da quel punto cominciammo ad incontrare dei morti.

A sinistra, dove fino all'estate precedente esisteva la vigna di Peghetto, due uniformi tedesche non rivestivano che due scheletri, i resti di soldati forse usciti di pattuglia dalle loro linee e colti dalla morte chissà da quanto tempo prima. Duecento metri più avanti, davanti al cancello di Sebastiano Barsi, dovemmo scavalcare quello che rimaneva di Amos Raghelli. Era costui un vecchio ottantenne che aveva deciso di uscire dalla Linea Gotica quando si combatteva già da alcuni giorni. Abbattuto in quel punto da una mitragliatrice, il suo cadavere ora appariva dissolto. Sulla strada bianca una macchia giallastra debordava dalla stoffa della veste e disegnava la sagoma deformata di un corpo umano.

Il reticolato posto dal colle di San Cassiano a quello dell'Albetreta per ostacolare l'accesso alla valle distava ancora più di trecento metri, e l'andamento del terreno ci impediva di vederlo. Avvicinandoci vi scorgemmo davanti, press'a poco sulla stessa linea, tre carri armati Sherman con i cingoli schiantati. Stavano in mezzo al campo minato sul ciglio del fosso del Goriello.

Sulla via si notavano i resti di due giovani paesani, fratello e sorella, Tullio e Dina Storietti, falciati da una raffica mentre, in un tentativo inconsulto quanto sublime, cercavano di raggiungere casa loro per recuperare oggetti utili o particolarmente cari. Accanto, in un groviglio di filo spinato, una ciocca di capelli sotto il sole mattutino.

Sulla mia agendina si legge, a quel giorno: *"Ore otto: arrivo a Strettoia"*. La casa dove avevo abitato fino all'anno prima si trovava

circa duecento metri all'interno del reticolato. Posta sulla sinistra, i tedeschi non l'avevano fatta saltare perché dalla sua cantina, dai muri massicci, si controllavano molto bene la strada e l'accesso della valle in tutta la sua ampiezza. Davanti a quella casa stava un altro Sherman bloccato nel mezzo della via. Un centinaio di metri prima che lo raggiungessimo, vedemmo uscirne un uomo con dello scatolame di viveri. Lo riconoscemmo per un anziano muratore del luogo, chiamato Liberato.

Quella vista ci dimostrò che la nostra ambizione era andata delusa. Non eravamo i primi a rientrare a Strettoia.

Lo Sherman era stato colpito dal tiro diretto di un pezzo anticarro da 47/32, di fabbricazione italiana, che trovammo ancora in batteria sulla porta del macello del paese, dirimpetto al rettilineo stradale.

A quel punto del cammino cominciammo a credere che gli spettri ci ballassero intorno e le streghe ci conducessero per mano.

Fino al centro dell'abitato la strada era cosparsa di cadaveri. Non riuscii a contarli, ma so che più di una volta per evitarne uno rischiammo di calpestarne un altro. Li giudicammo tutti poveri neri. Soltanto uno, dall'uniforme e all'elmetto che il sottogola gli teneva fermo sulla testa, lo riconobbi per tedesco: era disteso bocconi e a capo in giù sulle scalette della Carmela, che dalla via portano anche oggi al primo poggio di una vigna.

Sulla piazza, un troncone a forma di corpo umano, candido come la neve, accanto a un cadavere nero, luccicava al sole primaverile. Era la statua infranta del fantaccino che gli strettoiesi avevano innalzato, nel 1923, come monumento in memoria dei loro caduti nella prima guerra mondiale. Quel simulacro era divenuto anch'esso vittima di massacro, analogo a quello di cui per molti anni era stato un simbolo che avrebbe dovuto significare più ammonimento che esaltazione.

La nostra meta era una casa situata sulla montagna, ai limiti dei boschi, al Cerro Grosso. Lassù era rimasto Angiòlo Bascherini, suo nepote Colombo con la famiglia e una coppia di sposi di mezza età. Anche qualche altro strettoiese aveva rifiutato, come loro, di sfollare, mettendo a rischio la vita. Angiòlo era uno dei patriarchi del socialismo versiliese. Cavatore, ne aveva fatto parte fino dalla fondazione. Si professava fedelissimo di Turati e Treves, e raccontava di aver par-

tecipato al congresso di Livorno, stando fermamente dalla parte unitaria contro la scissione comunista.

Passammo dal mulino di Alessio Benedetti. Mia zia Agostina aveva creduto di mettervi al sicuro un pianoforte che Michele Orselli, noto musicista viareggino, mi aveva venduto, alcuni anni prima, di seconda mano per quattrocento lire, dandomi credito, sulla mia parola, di un pagamento rateale in sei mesi. (Avevo allora diciassette anni, e l'Orselli mi incontrava per la prima volta, ma il suo amore per la musica era tale da portarlo a compiere azioni come quella). Il mulino sembrava danneggiato assai meno degli altri edifici, ed io vi entrai subito, convinto che il pianoforte fosse rimasto illeso. Invece lo trovai spezzato in due parti. Una cannonata aveva prodotto una breccia proprio nel punto del muro al di là del quale era collocato lo strumento.

Appena entrarono anche i miei compagni, udimmo una specie di ululo proveniente dal sottoscala. Ci dirigemmo verso quel luogo un po' circospetti, incerti se si trattasse di una persona o di una bestia.

Al sottoscala una figura spettrale si protese dalla penombra verso di noi, ululando di nuovo nel medesimo modo. Era un vecchio, dalla cintola in giù completamente nudo. Si reggeva sui ginocchi immersi in uno strato di sterco umano. Aveva il volto scarnificato come un teschio. Gli occhi spalancati ma spenti e le mani che brancolavano in cerca di un appiglio ci convinsero che fosse cieco.

Sul punto di tirarci indietro sgomenti, Francesco Tomagnini lo riconobbe.

- E' Nino! E' Nino, il fratello di Amos! – esclamò.

Egli capì e, in un tentativo spasmodico di esprimersi, atteggiò la bocca come nemmeno una figura di Goya può farci immaginare; emise dei suoni incomprensibili e raccapriccianti e si abbatté nel letamaio. Non restava più nulla da fare. Era fratello di Amos Raghelli, il vecchio ucciso davanti al cancello di Sebastiano Barsi.

Giunti al Casone, abbandonammo la via maestra e salimmo il monte verso il Cerro Grosso. La casa dove eravamo diretti era diroccata. Sotto quelle macerie stavano sepolte anche tre casse di libri che mia madre vi aveva portato nel luglio dell'anno prima, sperando di preservarli. Angiòlo e i suoi compagni erano vivi e incolumi. Avevano trascorso quei mesi in una galleria scavata apposta, a mo' di rifugio, dietro una proda del monte verso Collepiano, e perciò defilata

al tiro delle artiglierie. Ma una delle donne che a settembre, senza ombra di tintura, aveva i capelli bruni si presentò ai nostri occhi completamente incanutita.

La valle, vista dall'alto, aveva l'aspetto di una terra desolata: il suolo sconvolto da crateri, gli alberi schiantati e abbruciacchiati. Delle case, per lo più, non rimaneva, come nell'immagine ungarettiana, che "qualche brandello di muro".

Il tempo dei vigneti ubertosi appariva infinitamente lontano. Tuttavia nel cielo luminosissimo brillava la luce della primavera. Ma dov'erano i colli di smeraldo e le macchie bianche e rosa dei peschi e dei ciliegi in fiore, che una volta li adornavano dei colori dei giardini? Era proprio esistito quel tempo? O si trattava di una favola nemmeno mai udita, ma soltanto sognata e che adesso svaniva sempre di più nel fondo ingannevole della memoria?

Tanto il senso della realtà mi si era alterato che, sul sentiero del ritorno, scorgendo in un anfratto un bronco di biancospino fiorito, credetti nell'esistenza dei miracoli, mentre quel fiore era solo il più elementare atto di vita.

Lo colsi e, arrivato a Pietrasanta lo donai a Luisa, la ragazza degli occhi azzurri e dai capelli di lino che diventò mia moglie.

Una visita a 'Pippo'

Manrico Ducceschi, un autentico capo senza gradi né spalline

di
Rolando Anzilotti[8]

Una macchina fila rapida sulla via incassata fra i monti. Ogni tanto qualche pesante autocarro guidato da un negro con i due occhioni spalancati ci schiaccia a un lato della strada, e allora posso riudire il rimbombo del cannone farsi più vicino. Fra poco saremo arrivati; i tedeschi devono essere dietro quel crinale che chiude l'orizzonte a nord.

Rileggo il biglietto che Pippo, il Comandante dell'XI Zona, ha lasciato per me: *"Bene, vieni domani nel pomeriggio. Non posso dirti a che ora sarò al Comando, perché pare che non riesca più ad essere preciso. Ma tu aspettami"*. Sorrido. *"...pare che non riesca..."*. Si vede che il senso dell'umorismo, quello che non è altro che controllo di se stessi, che impedisce di dare troppa importanza e sopravvalutare fatti e persone, non l'ha abbandonato. Ed è bene. Perché sarebbe facile per un giovane di ventitré anni, con tanti uomini sotto il suo controllo, tante responsabilità (son chilometri di fronte quelli tenuti dalla sua formazione), e tanto onore acquistatosi, sarebbe facile perdere l'equilibrio dell'uomo saggio, inorgoglirsi, assumere atteggiamenti e pose importanti di gran capo; molto più, quando è capitato di crescere in tempi di dittatori sensibili agli appellativi roboanti, alle lodi sviscerate, e che amavano mettersi le mani sui fianchi con piglio severo e autoritario. E ci sarebbe davvero da montare in superbia, per Pippo.

L'8 settembre 1943 egli s'era trovato a fuggire come un cane bastonato dall'esercito, dove stava completando un corso per allievi

---

[8] Da: Rolando Anzilotti, *'Ricordi di Vita Partigiana – Una visita a Pippo – Da studente di filosofia a comandante di una zona d'operazioni partigiane – Un autentico capo senza gradi né spalline – Il pieno riconoscimento degli Alleati'*, La Gazzetta del Serchio, n. 72, A. II, 22-23. V. 1945 [*Nostro servizio particolare ritardato*], p. 1.

Rolando Anzilotti, docente di Letteratura americana all'Università di Firenze, è stato membro del C.L.N. pesciatino e Sindaco di Pescia nel 1951. Nel 1963 fu eletto deputato per la DC.

ufficiali di complemento. Fu uno di quei tanti che tornarono a casa in borghese, a piedi, con l'umiliazione e la rabbia nel cuore, ma con il proposito di non arrendersi mai. E mai si arrese. Con tre compagni e due ex prigionieri inglesi si ritirò sui monti che guardano il corso della Lima; non aveva mezzi, né armi sufficienti almeno per difendersi, ma il coraggio, la determinazione e quella che si chiama una fede incrollabile nella giusta causa erano in lui grandissime. Immense furono le difficoltà di quei primi mesi, non ultima la fame. Mentre però gran parte dei giovani a quel tempo, pur covando l'odio e la rivolta, braccati dai delatori e dalle spie fasciste, dovettero riscendere abbasso per "regolare la loro posizione", aspettando il "momento buono", quando cioè ci fossero state le armi e gli alleati incominciassero l'avanzata, lui, Manrico, non si sgomentò, non ebbe un momento di dubbio, e rimase lassù con un pugno di valorosi a disturbare come poteva i tedeschi e fascisti. Finché non vennero gli aiuti dal cielo...

Ripenso ora a quel Manrico Ducceschi che incontrai tre anni fa all'Università di Firenze, e non so capacitarmi come in lui fossero tante qualità di uomo d'azione. Era iscritto a filosofia, e io lo incontravo a certe lezioni, e spesso facevamo insieme il viaggio di ritorno fino a Pistoia, dov'era la sua casa. Un ragazzo di media statura gracile, mi pareva allora, vestito alla buona, mite, calmo, riflessivo. Si discuteva a quei tempi di Montale e Ungaretti, di Cecchi e Baldini, di quei "numi" delle moderne lettere italiane per i quali il prof. De Robertis si infervorava alla sua cattedra; si parlava di arte, di cui egli era assai più competente e appassionato di me; certe volte poi entrava in ballo la politica, ma non se ne discorreva sottovoce, e non ci importava che le altre buone persone distribuite nello scompartimento fingessero di immergersi nei giornali, guardassero distrattamente fuori del finestrino, oppure reprimessero esclamazioni o modi di approvazione standoci a sentire. Di rado si parlava di sport: a lui piaceva la montagna, ed era anche un bravo sciatore (questo si capisce, oriundo com'è della montagna pistoiese), mentre io non ero che un appassionato di ciclismo. Qui non c'era davvero un terreno su cui potessimo incontrarci.

- Ecco il Comando – dice il patriota che mi accompagna.

Siamo arrivati. Me ne accorgo dall'andirivieni di gente vestita con l'uniforme americana, nel giardino, e soprattutto dal trillare del cam-

CITTADINI!

La tirannide nazi-fascista sta per crollare: le truppe alleate sono alle porte della nostra cittá.

Voi che avete potuto sperimentare e constatare la bestiale furia distruggitrice delle orde tedesche favorita dalla complicità vile dei loro servi fascisti, accoglierete con gioia questa notizia.

Le formazioni dei patriotti, emanazione armata del Comitato di Liberazione Nazionale, stanno per giungere nella nostra città per difenderne e garantirne la libertà.
Forse può esservi lotta, forse anche lotta aspra, ma certamente i nostri patriotti riusciranno a trionfare sui nemici interni ed allontanare da Lucca i barbari invasori.

La cittadinanza tutta NON PUO' e NON DEVE rimanere passiva spettatrice nel momento così grave e nello stesso tempo glorioso in cui si decidono le sorti della nostra città.

Ognuno porti il suo fattivo contributo alle forze armate del C. L. N. con disciplina e spirito di dedizione.

Non vogliamo sorprusi nè vendette personali; i colpevoli d'ogni sorta e d'ogni ceto saranno puniti inesorabimente dagli organi giudiziari che la nazione liberata avrà nominato.

In quest'ora in cui stanno per mutare le sorti della nostra città, dopo lunghi anni di oppressione, di sacrifici e di sangue, uniamoci compatti per l'ultima lotta nel nome di tutti i caduti per un ideale di libertá.

VIVA L'ITALIA LIBERA!

IN PROVINCIA DI LUCCA

Partito Comunista Italiano
Partito Repubblicano
Democrazia Cristiana
Partito d'Azione
Partito Democratico Liberale

panello del telefono. Saliamo la scalinata d'accesso, entriamo in un ufficio dove due luogotenenti di Pippo stanno discutendo, chini su una carta topografica. Scambiamo saluti e sigarette, poi io domando:

- E Pippo,... il Comandante?

- Il "Comandante" non è ancora ritornato dalla linea – risponde uno di loro. – Lo aspettiamo anche noi, dovrebbe esser già qui.

Ha pronunciato la parola Comandante con un sorriso: gli chiedo se Comandante non è appropriato per Pippo, se devo chiamarlo colonnello o generale, oppure semplicemente capitano.

- No, basta Pippo. Tutti lo conosciamo per Pippo e gli diamo del tu.

- Ma, - ribatto io – ci deve essere pure una gerarchia, dei gradi, anche in una formazione partigiana.

- Certamente. A noi però non interessa la forma, come sarebbero titoli, spalline, o distintivi speciali. Così ci chiamiamo tutti per nome, o magari per soprannome. Un capo, poi, viene obbedito se ha prestigio, se riesce ad essere il migliore fra tutti gli altri in ogni cosa. La disciplina qui è basata tutta sull'esempio di quelli che comandano e sullo spirito generoso, volontaristico di quelli che eseguono. Perché credi che tanti uomini, spesso più anziani di lui abbiano voluto seguire Pippo per mesi e mesi? Perché Pippo era quello che rimaneva eventualmente il più affamato, se i viveri non bastavano; perché, colla febbre a 39, si toglieva i pantaloni per farli indossare al compagno che non aveva che un paio di brache e doveva montar di guardia; perché era capace di camminare e affaticarsi per giornate intere prendendosi meno riposo di ogni altro; perché insomma erano in lui grandi quelle doti di abnegazione, di intelligenza, di intrepidezza e di vera bontà che sono necessarie per essere prima amati, poi obbediti.

- Questo è giusto; però credo che nella guerra partigiana, fatta da piccoli gruppi di uomini, ciò che più conta è il coraggio. E' il coraggio che trascina.

- Già, avevo dimenticato il coraggio. Forse perché mi sembra naturale che uno sia coraggioso, in coerenza con la propria dignità di uomo. Certo che Pippo non l'ho mai visto secondo a nessuno e non ricordo impresa difficile e pericolosa davanti alla quale abbia mai indietreggiato. La sicurezza di sé nei momenti critici lo fa rimanere calmo, quasi freddo, ragionatore, come se si trattasse di un gioco; pronto piuttosto a sorridere invece che ad esaltarsi...

- Ho capito, - dico io,- il senso dell'umorismo...

- Si, proprio la tendenza a scoprire sempre il lato ridicolo della faccenda. Bisognava vedere con quale gusto rispose a quegli ufficiali repubblicani della Macchia Antonini che imploravano pietà e si raccomandavano a tutti i santi. Fu la prima nostra impresa. In quattordici, non eravamo di più allora, disarmammo di notte l'intera compagnia d'addestramento, compresi i sottufficiali tedeschi, caricammo sulle spalle tutto ciò che era possibile portar via, e siccome non sapevamo cosa fare dei prigionieri, Pippo come se fosse un vecchio colonnello con barba e baffi, si mise a rimproverarli, lì nel cuor della notte, come se si trattasse di ragazzacci colti a rubar l'uva, che poi cominciano a piangere e giurano di non farlo più... Il giorno che facemmo saltare il ponte di Palleggio eravamo insieme sulla strada. Mangiava le ciliegie...

Il discorso si interrompe perché la pesante moto tedesca (preda bellica certamente) è entrata dentro il cancello, e Pippo ne è disceso sorridendo a coloro che gli sono andati subito incontro. E' più magro dell'ultima volta che ci siam visti, i suoi capelli mi pare si siano ancor più diradati, dovrei dire è diventato più calvo. Veste, una giacca a vento americana, calzoni inglesi, scarpe da montagna italiane; nessun segno di riconoscimento.

Ci guardiamo. Esita un momento a riconoscermi, gli pare strano che proprio io sia lì. Poi ci abbracciamo.

- Come va? – dice – Bravo, finalmente, finalmente venuto! – e sorride.- Senti, ora disbrigo questi ragazzi, poi parliamo. –

Faccio per tirarmi indietro.

- No, rimani, è un momento. –

Ascolta serio, con la testa un po' inclinata, quello che gli riferiscono. A chi gli chiede qualcosa risponde calmo, pensando; tanto che mi vien fatto di dubitare che sia molto stanco: ma ricordo che è sempre stato così, un po' assorto, quasi che faccia fatica a scegliere le parole. Per chi fosse abituato a pensare agli uomini di guerra come a persone che torreggiano sugli altri, con un fascino tutto personale, gli occhi pronti a penetrare gli animi dei gregari, i gesti e le parole brevi e concise, Pippo credo che costituirebbe davvero una delusione. Nessuno si sente a disagio davanti a lui; ha solo l'impressione di trovarsi insieme

ad un amico comprensivo e intelligente, fermo e risoluto.

- Eccomi, ora possiamo chiacchierare. –

Sediamo, ed è lui che comincia a farmi domande, a chiedere di conoscenze comuni, dell'Università, di quel mondo da cui manca da un paio d'anni.

Intanto qualcuno ha portato da mangiare e glielo ha messo davanti richiamando la sua attenzione.

- Scusami, - dice - ma non ho avuto tempo finora. –

Son sicuro che è da stamani che non mangia. Si capisce dal desiderio con cui porta il cibo alla bocca.

Ora finalmente sono io a domandare. Gli chiedo se è contento.

Dice di sì, dice che è contento di essere riuscito a far rimanere i suoi uomini sul fronte e di poter dimostrare agli alleati quello che possono valere i patriotti anche sulle linee.

- In un primo tempo, precisamente dopo che gli americani giunsero a Bagni di Lucca, da noi liberata, l'ordine fu di consegnare le armi e andarsene a casa; ma ben presto, diminuendo anche il ritmo dell'avanzata, si convinsero che avremmo saputo continuare a combattere così bene come avevamo fatto sino allora.

La zona dell'Appennino era la nostra zona, che conoscevamo palmo a palmo, il nostro rifugio di mesi e mesi, non potevamo abbandonarla. E ci dispiaceva tornare alle nostre case quando sapevamo che c'erano tanti altri fratelli che aspettavano e soffrivano. Così gli alleati cominciarono ad accordarci la loro completa fiducia, ci rifornirono di tutti i mezzi necessari, sicché oggi siamo un piccolo esercito ordinato, una parte dell'Italia che può ancora sventolare il tricolore davanti al nemico. -

Quando ha parlato dell'Italia una sfumatura di passione era nella sua voce. Le parole ora escono più rapide. Dice che bisogna aver fiducia nel futuro del nostro disgraziato paese.

Per ora non ha aderito ad alcun partito politico.

- Sarà che io faccio la guerra e che null'altro può ora interessarmi.

- Quali sono i tuoi propositi per il futuro?

- Per quel che riguarda me, non so, non mi interessa. Ma a liberazione d'Italia avvenuta, bisognerà che faccia di tutto, per quel che posso, affinché gli uomini tornino a casa contenti di aver adempiuto a questo sacro dovere, consci di aver dato le loro energie e il loro san-

gue per la ricostruzione della patria. Ci saranno tanti problemi pratici da affrontare e che potremo interamente risolvere con l'aiuto del competente ministero. Bisognerà cioè, assicurarsi che ciascuno, e specialmente i caduti, abbiano il loro adeguato riconoscimento e premio. Altro dovere che mi si impone, la cui gravità sento moltissimo, è quello di rifondere come sarà possibile coloro che ci hanno aiutato nel periodo dell'occupazione tedesca, ai quali fu rilasciato un buono di prelevamento. La mia più ferma intenzione è di fare onore agli obblighi assunti, e sono certo che il governo mi darà i mezzi necessari. Dopodiché... mah, non saprei. Non riesco per ora a vedere più in là. Può darsi che torni anche a studiare...

Il campanello del telefono ha squillato nell'altra stanza. Entra il telefonista:

- E' K2. Vogliono parlare con te.

Mi preparo a congedarmi:

- Forse ho rubato troppo tempo al Comandante, ...

- Via vecchio buffone, – mi dice - Sono sempre la solita matricola di tre anni fa! Con molti capelli in meno, ma mica tanto più furbo...

Ci abbracciammo.

Dal lager di Fullen. Ritorno alla Libertà[9]

di
Umberto Olobardi [10]

1.

Alla metà del marzo del 1945, mi trovavo nel campo di Fullen, pochi chilometri a ovest di Meppen, lungo il confine con l'Olanda. Ufficialmente anche quello di Fullen, come l'altro da cui venivo di Sandbostel, era un campo-ospedale, un *Lazaret*: in realtà era un campo di morte.

---

[9] Da: U. Olobardi, '*Ritorno alla libertà*', Il Ponte, VIII-IX, 1957, pp. 585-90.

[10] Umberto Olobardi, nato a Terrinca di Stazzema il 27. XI. 1915 da modestissima famiglia, è morto a Viareggio il 17. IX. 1957. Sposato con una figlia, compì gli studi liceali al Collegio dei Salesiani di Colle Salvetti, e poi, sempre con notevoli sacrifici della famiglia, frequentò a Pisa la facoltà di Lettere e si perfezionò alla Scuola Normale. Si laureò nel marzo 1939, discutendo con Luigi Russo una tesi su *Tozzi e Pea*, che, rielaborata, fu poi pubblicata ('*Saggi su Tozzi e Pea*', Vallerini, Pisa, 1940). Studente universitario, era entrato in rapporto col gruppo liberal-socialista di Guido Calogero, che durò fino al '41, quando fu richiamato negli Alpini. Fece la scuola allievi ufficiali a Cuneo, ma anche durante il servizio militare continuò a tenersi in contatto con Enzo Enriques Agnoletti, che aveva conosciuto da studente, insieme al gruppo degli antifascisti fiorentini. Dopo il 25 Luglio '43, dal Piemonte, dove, fra i compagni alpini, era divenuto fraterno amico di Nardo Dunchi di Carrara, che fu poi un *leggendario* partigiano del Cuneese e sulle Alpi Apuane, venne trasferito a Bolzano. Qui, il 9 Settembre del '43, in uno scontro con i tedeschi, fu fatto prigioniero e tradotto prima in Germania, e poi in Polonia e nei peggiori campi a seguito del suo rifiuto di aderire alla Repubblica di Salò. Ammalatosi abbastanza gravemente fu internato nel cosidetto Lazzaretto di Fullen nella Germania occidentale. Liberato dalle forze della la. Armata canadese che aveva raggiunto Meppen ai primi d'aprile '45, e rimessosi in salute in ospedale in Italia, andò a Roma a lavorare alla segreteria organizzativa del Partito d'Azione, collaborando anche all'*'Italia Libera'* e all'*'Italia Socialista'*. Tornato a Firenze riprese l'insegnamento d'Italiano e Storia all'Istituto Tecnico "Galilei", lavorando anche per la Casa Editrice La Nuova Italia. Ma Olobardi non cessava di collaborare con articoli e recensioni letterarie a varie riviste e giornali, e soprattutto a *'Il Ponte'* di Piero Calamandrei, nella cui redazione entrò a far parte dalla fine del '54, dedicando alla rivista la maggior parte del suo tempo. Malgrado di nuovo risentisse dell'invalidità contratta in prigionia, quando improvvisamente spirò all'ospedale di Viareggio, aveva assunto a Firenze con suo sacrificio anche l'incarico della segreteria di Unità Popolare ed era comandato alla Biblioteca Nazionale per ricerche su carteggi dell'800. (Cfr., E. Enriques Agnoletti, *'A Umberto Olobardi'*, Il Ponte, VIII-IX, 1957, pp. 1148-50).

In cinque baracche si moriva di tubercolosi: tre, quattro il giorno; nella sesta, quella dei feriti dai bombardamenti, di infezioni atroci. Io in questa baracca c'entrai solo una volta per vedere se mi riusciva cambiare del tabacco con roba da mangiare, ma mi toccò uscirne quasi subito senza aver combinato nulla, perché il lezzo delle ferite andate in cancrena pigliava lo stomaco.

Non c'erano medicinali, di nessun genere; e il vitto si faceva presto a distribuirlo: una gavetta di erba bollita, senza sale, un'erba lunga e legnosa che non ho mai ben capito che cosa fosse, e centocinquanta grammi di pane scuro e molliccio, che andava e veniva a fisarmonica come la gomma da masticare. In compenso, girava in perpetuo per le baracche un medico italiano con un apparecchio per fare il pneumatorace, che egli stesso aveva ingegnosamente costruito. Era un ometto dal viso tondo e biondo, un angelo di Melozzo, che bucava e bucava, con il suo ago, dalla mattina alla sera, saltando da una baracca all'altra, da un castello all'altro, giulivo ed enigmatico come uno gnomo. Io lo guardavo qualche volta con ammirazione quest'ometto festoso e frenetico, perché, veramente, bisognava avere il fisico dell'eroe, con quell'erbaccia bollita nello stomaco, a non darsi posa un minuto; ma più spesso provavo verso di lui un senso di irritazione, perché mi pareva che fra tutti noi egli fosse l'unico estremamente soddisfatto di sé e del tutto estraneo al suo prossimo.

Che quello fosse un campo da lasciarci la pelle in tre o quattro mesi, lo capimmo appena arrivati. Eravamo ancora nel vorlager con i nostri zaini per terra e già ci assediava una folla così macilenta e stracciata, che noi, al confronto, pur essendo tutti ammalati, sembravamo fiori di salute e di benessere. Ma la sensazione netta di essere caduto nel fondo, la ricevetti la mattina dopo, mentre mi stavo lavando. C'era accanto a me Guidi, un tenente di cavalleria, torinese, giovane, perbenino. Anche lui s'insaponava adagio le braccia, quelle braccia bianche e sottili che formavano la disperazione del colonnello medico di Sandbostel ogni volta che gli faceva l'*endovena*. Inforcava gli occhiali allora il colonnello, calvo, ma con la barba, una bella barba brizzolata, divisa in due: con la siringa in mano, il busto eretto, il cranio luminoso, sembrava il ritratto di uno scienziato, uno di quelli veri, tedeschi. La vena di Guidi, però, la trovava solo dopo avergli sforacchiato il braccio cinque o sei volte.

- Ma che venuzze le ha fatto la sua mammina! – esclamava, mentre gli andava palpando il braccio. E Guidi, le prime volte arrossiva e sorrideva. Poi, stando con noi toscani, aveva imparato e diceva, a denti stretti:

- Tu' ma'....

Il colonnello sollevava la barba, interdetto, ma siccome era anche un po' sordo la riabbassava subito e tornava a cercar la vena.

Adesso Guidi portava due specie di rose sugli avambracci, e si lavava piano anche per quello. Fuori tirava un gran vento: passava a folate, mulinando tra i vetri chiusi della finestra e il fianco di un casotto che vedevamo di fronte.

- Ma che cosa c'è là? – fece a un tratto Guidi, cessando di insaponarsi.

- Dove?

- Là, in quel casotto.

Dal tono della voce mi sembrava allarmato. Io mi stavo lavando la faccia e m'ero perciò tolto gli occhiali. Me li rimisi subito, e vidi Guidi, che s'era accostato alla finestra, e diventar pallido.

- Che c'è?– chiesi, e mi avvicinai.

Guidi non parlava. Dalla porta socchiusa del casotto si vedeva sporgere un pezzo di coperta militare, che il vento agitava come una bandiera. Poi il vento la rovesciò e, per un attimo, restò scoperto, nell'aria, un piede magro, bianchissimo.

Uscimmo, e in due passi fummo davanti al casotto: dentro, c'erano quattro morti, nudi, uno sull'altro. Sull'ultimo, la coperta che sventolava.

II.

Erano giornate di sole, splendide. Il campo si trovava al centro di una torbiera, ma tutto intorno, alla distanza di due o tre chilometri, si stendevano boschi scuri, bellissimi. Non ho mai veduto boschi maestosi e solenni, e vivi, come in Germania: l'albero, lassù, non dà l'impressione, come da noi, d'essere alla mercè dell'uomo: l'albero è un patriarca, più guida che compagno, ed è una parola profonda e maestosa: *Baum*. Passeggiavo lungo il reticolato e mi sembrava che

quelle macchie nere, intorno, rappresentassero vita e civiltà e che non fossimo quindi abbandonati del tutto, come quando invece scendeva la notte e c'erano più soltanto il reticolato e il lampo dei riflettori dalle torrette.

Il cielo era in permanenza gremito di apparecchi. Volavano alti, ma il sole li faceva scintillare come se fossero stati d'argento, e anche per questo noi eravamo sempre con gli occhi per aria a guardare. Scoprivamo allora che volavano in formazione: prima i caccia, spericolati e leggeri; poi i bombardieri, lenti e cupi come calabroni; quindi ancora i caccia; e caccia a destra e a sinistra, come cavalleggeri eleganti e festosi ai fianchi della carrozza reale nei grandi cortei. Ricordo che ci dicevamo queste cose futili, e anche altre più serie. Ma eravamo allegri: ci sembrava che quegli apparecchi fossero sempre gli stessi, fossero amici nostri personali che avevano preso le nostre parti nella sfida lanciata ai tedeschi quasi diciannove mesi prima e che avevamo continuato a lanciare ogni giorno, negando loro qualsiasi collaborazione. Dalle torrette le sentinelle ci osservavano fredde, con le mani sull'impugnatura della mitragliatrice. E noi allora non guardavamo più in su e giravamo al largo, perché c'era il caso che davvero si mettessero a sparare, matti com'erano di paura e di odio.

- La va a pochi, crucco maledetto! – urlava Bertoli appena svoltato l'angolo della baracca, dove la sentinella non ci poteva vedere.

- Daje, daje! – diceva Deambris, col naso in su, verso le ali d'argento. – Manco la puzza ce deve restà de 'sti zozzoni!

Ma la sera, in baracca, quando ci stendevamo in quei nostri castelli e il buio e il silenzio ci piombavano addosso, veniva il quarto d'ora della pena amara, a volte della disperazione. Fuori si sentivano correre i cani poliziotti, sbattere nella corsa contro le pareti della baracca, e il fischio e l'aspro richiamo dei tedeschi. Sì, stava crollando l'incubo del millennio hitleriano: stava crollando anche per opera nostra. I tedeschi avrebbero perso la guerra, la lebbra nazista sarebbe stata spazzata dalla faccia della terra. Ma quando? Fra quanti mesi? Quattro o cinque, come dicono? Quest'estate? Ma chi di noi arriverà a quest'estate?

Mugolavano i cani nel buio ed era un tonfo lugubre quello che facevano sbattendo nel legno della baracca. La lama del riflettore traversava la finestra d'improvviso, investiva me, il mio compagno di

fronte, sorprendendoci nello stesso pensiero. Bruscamente, ci coprivamo la faccia con la giubba che ci serviva da cuscino.

III.

La libertà arrivò invece all'improvviso, il 5 di aprile. Veramente, già da qualche giorno circolavano notizie meravigliose: hanno preso Oldenzaal, sono arrivati a Neunhaus, hanno liberato il campo di Oberlangen. La sera del 4 aprile si diceva addirittura che alcuni carri armati avessero fatto una puntata fino a Gross Hesepe, a pochi chilometri da noi. Ci crediamo? Non ci crediamo? Vero? Non vero? Se ne discusse vivacemente anche nel mio gruppo. Eravamo stati scottati troppe volte per poterci ormai abbandonare senza resistenza alle voci di "Radio Fante", "Radio Gavetta", "Radio Naja", come dicevamo. Anche D'Alessandro, che per tre o quattro mesi, in Polonia, non aveva fatto altro che portarci notizie clamorose, arrabbiandosi e offendendoci se non gli credevamo, aveva perso quasi tutto il suo immenso carico di ottimismo.

- A crederci siamo sempre in tempo – disse alla fine Platania, un siciliano nero e scontroso come un cipresso; e poiché interpretava la nostra volontà di difenderci dagli alti e bassi degli entusiasmi e degli sconforti, gli demmo tutti ragione, non ne parlammo più se non per prendere in giro chi ci credeva e, appena scuro, ci infilammo nei nostri castelli.

Mi svegliai con Deambris che mi soffiava sul viso.

- Olobbà, Olobbà! E svejate Olobbà ...

- Ci siamo – dissi, e ruzzolai giù dal castello dietro Deambris che correva verso la porta spalancata della baracca. C'era già un gruppetto di ombre, che parlavano sottovoce, ma stavano con tutto il corpo dentro la baracca, mettendo fuori solo la testa, di tanto in tanto.

- Non ci sono più, sono partiti – mi sussurrava, per tenermi indietro, uno che occupava quasi tutta la porta. Ma io lo spinsi avanti con forza, lui si schiacciò contro lo stipite e così mi trovai proiettato fuori della baracca. Non dimenticherò mai quell'istante. C'era la luna alta e tutto era chiaro come di giorno, ma con quel senso di indefinito e di magico che prendono le cose sotto la luna. Le torrette, agli angoli,

abbandonate, deserte; vuoto e silenzio lungo il reticolato. Solo chi ha visto per mesi e mesi, sulle torrette dei lager, il freddo viso tedesco sotto l'elmetto e la canna scura della mitragliatrice puntata, può capire perché allora io ebbi paura. No, non erano partiti i tedeschi! Quello era un incanto maligno, creato dalla nostra disperata attesa. O forse erano i tedeschi che ci schermivano: piegate sotto i parapetti delle torrette, le sentinelle ai quattro angoli del campo ci spiavano, aspettavano che tutti fossimo fuori, stracci impazziti di gioia, e si sarebbero sollevati di colpo, a mezzo busto, ghignando e ridendo sopra la nostra paura.

Fu un attimo, ma così intenso, che ancora oggi lo sogno. Poi la ragione riprese il sopravvento: sì, erano andati via; precipitosamente. Una fuga certo. Non ci avevano mitragliato in mezzo al campo, come qualcuno diceva, non ci avevano portato con loro, secondo il timore dei più. Eravamo soli, adesso; la terra di nessuno eravamo. Proprio come nei bollettini di guerra.

Rientrai di corsa nella baracca.

IV.

Ci volle l'alba a riaddormentarci, ma per poco. Un colpo secco, violento. Aprii gli occhi e vidi la finestra di fronte spalancata. Il fracasso dei vetri rotti era ora il più forte. Ma subito dopo sentii il rumore frenetico delle gavette appese ai castelli, poi gli urli di tutti. La baracca era al buio, perché non avevamo luce nelle baracche, e la luna era ormai tramontata. Io non vidi perciò il volto dei miei compagni in quel momento. Ma ne sentii gli urli, coi miei: urli insensati, come fossero i nostri corpi ad esplodere. Feci per scendere dal castello, sporgendo le gambe nel vuoto, e mi sentii tirar giù sul paglericcio di sotto: Bertoli m'era addosso, mi dava dei pugni, strillava. Riuscii alla fine a svincolarmi e a infilare il piccolo corridoio. In un salto fui sulla porta. Di fronte, lungo tutto il reticolato, correva una fila di pallottole traccianti, un segmento dietro l'altro, come nelle insegne luminose scorrevoli. Più indietro, nascevano i boati che facevano oscillar la baracca: ne vedevamo i lampi: uno, due; uno, due, tre; uno. E le groppe dei carri armati apparivano e sparivano subito, ringoiate nel buio.

Ormai eravamo tutti fuori, quelli che ce la facevano a stare in piedi. Addossati alla parete delle baracca, avvolti nelle coperte, avevamo riacquistato un po' di controllo: qualcuno addirittura faceva dei commenti tecnici, alzo, distanza, obbiettivo. Io ripensavo a diciannove mesi prima, alla notte del 9 settembre, quando i tedeschi ci avevano attaccato e per la prima volta avevo visto il lampo dei carri armati e il telegrafo luminoso dei proiettili traccianti. "Che fate, signor tenente?" mi aveva urlato l'attendente, vedendomi stordito, con la testa per aria. Ed io m'ero buttato giù, a capo fitto, dietro un muretto che l'avrebbe forato una pistola.

V.

Stemmo tre giorni senza veder nessuno, volontariamente chiusi nel campo. Si diceva che circolassero per la pianura gruppi sbandati di S.S. e che ci fossero mine seminate un po' dappertutto. Probabilmente erano le solite voci di "Radio Gavetta"; ma non ci demmo pensiero di controllarle. Di uscire, infatti, per il momento, non c'interessava. Una sola cosa era importante: mangiare. E mangiammo patate, tutto il giorno patate, per tre giorni patate, con una avidità incontrollata e felice. Ne avevamo trovato un deposito sottoterra, subito fuori del campo; ma la cucina non faceva a tempo a cuocerne a sufficienza per la nostra fame e noi cominciammo allora a cercarne anche di crude e a cuocerle qua e là, come si poteva. Il campo si trasformò in un immenso bivacco: c'erano fuochi accesi dovunque, in ogni ora della giornata. Un andare e venire fitto e continuo dalle baracche ai fuochi, dai fuochi alle baracche dava al campo l'aspetto di un gran formicaio. Il tempo era splendido, con un cielo chiaro, celeste, e stracci di nuvole che volavano qua e là, e un vento rapido e leggero carico di profumi. Più che guardarlo quel cielo, lo sentivamo, benigno, paterno, sopra di noi, perché noi la testa l'avevamo sempre china sulle gavette, o per cuocere o per mangiare. L'alzavamo solo ogni tanto, quando i colpi di facevano più grossi, proprio di fronte a noi, verso Meppen. A Meppen i tedeschi resistettero tre giorni: non so cosa difendessero: forse i ponti sull'Ems, per dar tempo ad altre forze di ritirarsi, oppure si erano asserragliati, come dicevano alcuni, in una grossa fabbrica di munizioni. Il fatto è che noi vedemmo per tre giorni di seguito gli

apparecchi alleati girare in tondo nel cielo della città e poi, proprio come fa il falco, buttarsi giù a picco e risollevarsi immediatamente. I tonfi, sordi, scuotevano le baracche. Noi alzavamo la testa dalle gavette, guardavamo un istante le colonne di fumo che si levavano sull'orizzonte e, mentre tornavamo a chinarci sui nostri fuochi, ci strizzavamo l'occhio contenti.

La mattina del quarto giorno ero con Bertoli al lavandino che pulivo la gavetta, quando sentii un gran vocìo. Bertoli si spaventò.

- Sono tornati i tedeschi – disse.

- Sì, i tedeschi.... Hanno da far altro che dar dietro a noi.

Ma nel dir così mi sentii un vuoto dentro. E se gli Alleati avessero ripiegato per davvero? Una rettifica di fronte, un saliente da eliminare, una delle solite dannate mosse strategiche! Pensai perfino, per un istante, alla peste. La peste era scoppiata fra gli Alleati e a questi non restava che ritirarsi, disordinatamente ritirarsi! E' chiaro: era un ricordo scolastico, il più astratto dei miei ricordi scolastici; ma tant'è: per un momento, anche quella ridicolezza mi attraversò il cervello.

Il vocìo intanto era cresciuto, era più vicino, si sentiva ormai chiaramente che erano grida di gioia. Bertoli ed io ci guardammo, forse volevamo anche sorriderci, ma non vi riuscimmo. Posammo di colpo le gavette sul lavandino e ci lanciammo fuori della baracca.

Tutti correvano verso l'ingresso: anche dalla baracca dei feriti vidi che uscivano alcuni e sembrava volassero sulle stampelle. Al reticolato che divideva il lager dal vorlager mi fermai: affannavo, non potevo parlare. Di là, sul piazzale, tre autoblinde erano strette fra i cenci grigi e verdi di una folla impazzita. Non ricordo un volto, ma solo braccia: braccia bianche, stecchite e le maniche larghe dei cappotti che ricadevano verso il gomito, nel gesto di chi prega o ringrazia. Alti sulle autoblinde, tre soldati canadesi ci guardavano stupiti. Erano biondi, rosei, accuratamente sbarbati.

Stetti a lungo a osservarli. Mi sarei anche avvicinato volentieri, toccare almeno un momento le autoblinde; ma era impossibile. Tornai indietro adagio, e quando fui all'altezza della terza baracca vidi un piccolo corteo venir su dal casotto dove si depositavamo i morti. Erano il medico, il cappellano e alcuni colonnelli e maggiori che accompagnavano in giro per le baracche il sergente delle autoblinde. Il giro doveva essere terminato perché tornavano verso l'ingresso. Mi

fermai per lasciarli passare. Davanti correva il medico a fare strada, dietro il canadese e dietro ancora il piccolo corteo delle "autorità", che si urtavano senza volere. Era un sergente altissimo, il basco nero, la divisa impeccabile. Camminava a passi brevi e rapidi come se marciasse e guadava fisso davanti a sé, con un'espressione chiusa, dura, mentre le lacrime gli rigavano il volto.

Fra i partigiani delle Apuane[11]

di
Nardo Dunchi[12]

Il sole era appena sul mare e su qualche casa della pianura quando mi affacciai alla finestra, attratto da un rumore pesante di scarponi. Sul piazzale di cemento stavano tre partigiani, cinto il collo da un rozzo fazzoletto e il fucile in spalla. Osservavano la città che si scorgeva chiara, silenziosa, nitida, sotto la luce meravigliosa di una mattina di estate. Non visti, i tre partigiani cominciarono a cantare una canzone che non avevo mai inteso. Capii che l'avevano imparata nelle lunghe soste giornaliere, quando lavoravano in città con i GAP.

Dai monti e dalle valli
giù giù corriamo in fretta,
con queste man dai calli
noi la farem vendetta.
Tiranni ed oppressori
il duce, il papa e il re,
più non vogliam signori,
ognun farà da sé.

---

[11] Il brano è tratto da Nardo Dunchi, *'Memorie partigiane'*, "Quaderni del Ponte" n. 5, La Nuova Italia, Firenze,1957, pp. VIII-336. Se ne veda anche la recensione di Franco Fortini ne *'Il Ponte'*, VII, 1957, pp. 1110-11.

[12] Nardo Dunchi, ufficiale degli alpini, fu uno dei primi 'ribelli' delle bande piemontesi, famoso come "colpista" nella zona di Cuneo, e per alcune sue spericolate azioni di *dinamitero* è spesso ricordato nei ricordi partigiani di Dante Livio Bianco. Dunchi, di Carrara, che era scultore ed anche provetto alpinista, nelle pagine finali di queste sue *'Memorie partigiane'*, scritte fra Parigi e Carrara tredici anni dopo, narra fra l'altro l'azione compiuta, con altri compagni, nella notte di luna del 31 marzo 1945, quando, a bordo d'una piccola barca a remi, lasciò Forte dei Marmi per approdare oltre le inee del fronte, a Marina di Massa, a portare la notizia dell'imminente avanzata e l'ordine d'insurrezione. "*Guardavo sempre la figura del vecchio socialista* – scrive – *dondolare sul cielo chiaro, privo di stelle. Che silenzio intorno! Gli altri tacevano, io tacevo, e senza accorgermene mi ritrovai a pensare a tutta la mia vita di partigiano. Avevo l'impressione che stesse per concludersi quella notte...*".

Lasciai che cantassero senza disturbarli, compiaciuto anch'io della canzone anarchica che udivo per la prima volta. Siccome nella canzone ritornava spesso la frase: *Giù giù dalle montagne*, allora i tre partigiani allungavano il pugno verso la città aumentando il tono della voce. Quando ebbero terminato, stettero di nuovo, in silenzio, a guardare la città, sulla quale, piano, piano, il sole indorava i fianchi delle case.

- Bravi per Dio! – esclamai improvvisamente.

I tre si rigirarono senza scomporsi.

- Toh! Sei qui, - fece Mario. – Il Memo aveva detto che ti avremmo trovato a Falchi.

- Scendo subito e ci andiamo, - risposi. – Faceva un caldo bestiale ieri sera ed ho preferito dormire qui.

Ci avviammo prima che il sole ci acchiappasse. Nell'ombra del mattino si camminava bene, ma ogni suono risultava secco. Era il segno di un'altra giornata caldissima.

Lavorammo tutto il giorno a preparare il posto per gli altri. Apparvero nel fondo della valle quando la sera rendeva grigio ogni cosa e le pareti già rigidissime delle montagne cominciavano a prendere quella verticalità inaccessibile che il buio conferisce loro. Dentro le lenti del binocolo potevo vedere il piccolo gruppo di uomini posare grossi involti pesanti vicino alla stazione della teleferica che avrebbe fatto loro risparmiare un buon tratto a piedi. Quattro uomini marciavano con un lungo palo sulle spalle, dal quale pendeva, legata, una coperta con dentro un rigonfio. Mario mi disse che dentro quella coperta c'era Roberto. Aveva perso un braccio nel combattimento: una pallottola gli aveva rotto l'omero, poco più su della metà, e un dottore che si trovava giù in un paese lo aveva operato con un trinciapolli.

Arrivarono da noi quando già tutto era immerso in un'oscurità completa e il cielo, senza chiaro di luna, si era gremito di stelle. Erano tutti molto affaticati per via dei pesi che avevano sulle spalle e si indovinava che sudavano molto. Chiesi al primo che apparve sullo spiazzo:

- Chi sei?

- Che te ne frega di sapere chi sono? – fu la risposta.

- Era solo per salutarti. Sono Dunchi.

- Ah! Sei tu. Scusami, sai, non ti avevo riconosciuto. – Si avvicinò ad abbracciarmi. – Sono il Morino. Come stai?

- Bene. Vado a salutare gli altri.

- Ci vediamo domattina.

Un'altra ombra nera era apparsa sullo spiazzo. Dietro aveva il mare che non si vedeva. Stava curvo sotto un grossissimo sacco e restò fermo, con un piede sul ciglio del piazzale e l'altro, sotto, sull'ultimo scalino. Ansimava forte e rimase così, curvo, per riposarsi, prima di compiere l'ultimo sforzo. Con una mano reggeva il pesante sacco e con l'altra il fucile, posato col calcio a terra a guisa di bastone. Cercò di levarsi il sudore dal volto scuotendo la testa, poi:

O ladri del nostro sudore
vendetta nel petto già freme ...

cominciò a cantare con una voce stentata, belante dalla fatica. Mi chinai a chiedergli chi fosse. L'altro alzò la testa a guardarmi. Sentivo l'odore acre del sudore salire verso di me.

- Sono un figlio di puttana! – esclamò poi. - Chi vuoi che faccia questa vitaccia se non un figlio di puttana? Qui siamo tutti figli di puttane.

L'avevo riconosciuto. Era Ugone. Gli battei una mano sul sacco, come per scherzare e, insieme, per fargli coraggio, e mi avviai a salutare gli altri. Certo che Ugone aveva ragione. Ormai conoscevo quelli che combattevano in montagna. Erano figli umili di umili lavoratori. Gli altri, i ladri di sudore, come diceva la canzone che poco fa, nella notte d'estate, aveva cantato Ugone, non li avevo mai visti. Anzi, li avevo visti prima, nelle piazze, a chiedere la guerra. Ma ora non c'erano.

Gli anarchici erano comandati da un uomo sui quaranta-quarantacinque anni. Non ci eravamo mai incontrati prima di allora. Si chiamava Ugo Mazzucchelli ed era un po' sordo. Ugo aderì subito all'idea del comando unificato. Era cosciente che, dentro una valle, per lavorar bene, si doveva ubbidire ad un solo comando. Trovava assurdo che ogni formazione lavorasse di propria testa.

Dopo mi parlò d'anarchia. Parlò di Gori e di Malatesta, che aveva

conosciuto di persona. Li chiamava Maestri e non Capi. Gli anarchici avevano solo dei Maestri, niente Capi.

Mentre stavamo discutendo, sul piazzale della casa, si levò un canto,

Siam pronti sul selciato d'ogni via
spettri macabri del momento estremo
con in bocca il nome santo di anarchia
insorgeremo.

Anche questo canto non lo conoscevo. Ugo gli dava poco peso però, perché continuava a parlarmi di anarchia. Capii che si appassionava quando discuteva di certi problemi. Io invece non potevo fare a meno, pur ascoltandolo, di tendere l'orecchio al canto solenne degli anarchici,

Urla l'odio, la fame ed il dolore
da mille e mille bocche scheletrite,
ritorna col suo rombo redentore
la dinamite.

Ugo continuava a parlarmi di Gori e Malatesta e di altri Maestri anarchici, e delle sue teorie. Era dell'opinione di dover mettere sempre in pericolo la vita di chi comandava una nazione. Portava per esempio i cavatori. Disse che chi lavorava nelle cave era sempre preoccupato da una roccia che poteva capitargli sulla testa da un momento all'altro. Per quello lavorava bene. La roccia ci voleva anche per i Capi; così, anche loro, sarebbero stati attenti al lavoro e non avrebbero tolto la libertà a nessuno. Non amava per niente la legge, che serviva solo a buttare in galera chi cercava pace, lavoro e pane. Sognava un mondo sorretto dalla coscienza degli individui.

Quando stavo per ripartire, Ugo volle ancora dirmi una cosa. Lui disponeva di un milione, e questo denaro lo avrebbe versato al Comitato. Però pensava che ci volesse molto altro denaro ed era dell'opinione di prelevare le somme che ci occorrevano dagli industriali della città: altrimenti le formazioni non avrebbero potuto vivere.

- Mica è una cosa senza senso, - dissi.

- Se tu sei d'accordo – fece lui – ricordati che questo compito mi piacerebbe di assolverlo io. Intanto sono anche il più vicino alla città.

- Se si deve fare, stai tranquillo che questo compito sarà dato a te.

In quel momento arrivò un uomo già vecchio, roseo di carne e bianchissimo di capelli. Ugo gli andò incontro salutandolo con molto rispetto. Me lo presentò. Era un vecchio socialista. Carmelo Del Nero. Faceva parte di quel partito dall'età di quattordici anni e non aveva mai smesso di combattere per la sua idea, sebbene avesse dovuto subire sopraffazioni di qualsiasi genere. Il vecchio compagno ci pregò di cantare, con lui, l'inno dei lavoratori. Lo cantammo tutti a voce alta, da farci sentire anche dalla città.

Noi vivremo del lavoro
o pugnando si morrà!

Così finiva l'inno e il vecchio socialista indugiò, incitando gli altri con ampi gesti delle braccia, su questi due ultimi versi. Finito che si ebbe di cantare, sorrise. Aveva gli occhi umidi e un meraviglioso sorriso gli era apparso su quella carne straordinariamente liscia e rosea.

- Queste, ragazzi, - disse infine commosso – sono le più belle giornate della mia vita.

***

Ma i tedeschi continuavano a incendiare paesi e a massacrare civili. Il 24 agosto attaccarono Vinca e trucidarono le donne e i bambini che trovarono nel paese, anche lì più di centosettanta. Però, a Vinca, si distinsero soprattutto le brigate nere, divertendosi a gettare per aria i bambini in fasce per colpirli al volo con raffiche di mitra e a sventrare a colpi di baionetta donne incinte, mentre uno di loro suonava un allegro sulla fisarmonica. Ci giungevano lassù queste notizie e perfino a me che ne avevo già viste di tutti i colori sembravano cose dell'altro mondo.

Tre Epigrafi di Piero Calamandrei

IL MONUMENTO A KESSERLING[13]

LO AVRAI
CAMERATA KESSERLING
IL MONUMENTO CHE PRETENDI DA NOI ITALIANI
MA CON CHE PIETRA SI COSTRUIRA'
A DECIDERLO TOCCA A NOI

NON COI SASSI AFFUMICATI
DEI BORGHI INERMI STRAZIATI DAL TUO STERMINIO
NON COLLA TERRA DEI CIMITERI
DOVE I NOSTRI COMPAGNI GIOVINETTI
RIPOSANO IN SERENITA'
NON COLLA NEVE INVIOLATA DELLE MONTAGNE
CHE PER DUE INVERNI TI SFIDARONO
NON COLLA PRIMAVERA DI QUESTE VALLI
CHE TI VIDE FUGGIRE

MA SOLTANTO COL SILENZIO DEI TORTURATI
PIU' DURO D'OGNI MACIGNO
SOLTANTO CON LA ROCCIA DI QUESTO PATTO
GIURATO FRA UOMINI LIBERI
CHE VOLONTARI SI ADUNARONO
PER DIGNITA' NON PER ODIO
DECISI A RISCATTARE
LA VERGOGNA ED IL TERRORE DEL MONDO

---

[13] Da: Piero Calamandrei, *'Uomini e città della Resistenza'*. Introduzione di A. Galante Garrone, Laterza, Bari 1977, 2.a ediz., pp. 289. Vi sono raccolte quattordici epigrafi dettate da Calamandrei in occasione di suoi discorsi, ricorrenze e manifestazioni celebrative della Resistenza. L'epigrafe *'Il Monumento a Kesserling'* è scolpita nella lapide murata nel Palazzo Comunale di Cuneo il 21 dicembre 1952.

SU QUESTE STRADE SE VORRAI TORNARE
AI NOSTRI POSTI CI RITROVERAI
MORTI E VIVI COLLO STESSO IMPEGNO
POPOLO SERRATO INTORNO AL MONUMENTO
CHE SI CHIAMA
ORA E SEMPRE
RESISTENZA

IN MEMORIA DELLA RESISTENZA APUANA[14]

INERMI BORGATE DELL'ALPE
ASILO DI RIFUGIATI
PRESE D'ASSALTO COI LANCIAFIAMME
ARSI VIVI NEL ROGO DEI CASALI
I BAMBINI AVVINGHIATI ALLE MADRI
FOSSE NOTTURNE SCAVATE
DAGLI ASSASSINI IN FUGA
PER NASCONDERVI STRAGI DI TRUCIDATI INNOCENTI
QUESTO VI RIUSCI'

SAN TERENZO BERGIOLA ZERI VINCA
FORNO MOMMIO TRAVERDE SANT'ANNA SAN LEONARDO
SCRIVETE QUESTI NOMI
SON LE VOSTRE VITTORIE
MA ESPUGNARE QUESTE TRINCEE DI MARMO
DI DOVE IL POPOLO APUANO
CAVATORI E PASTORI
E LE LORO DONNE STAFFETTE
TUTTI ARMATI DI FAME E DI LIBERTA'
VI SFIDAVA BEFFARDO DA OGNI CIMA
QUESTO NON VI RIUSCI'
ORA SUL MARE SON TORNATI AL CARICO I VELIERI

E NELLE CAVE I BOATI DELLE MINE
CHIAMAN LAVORO E NON GUERRA
MA QUESTA PACE NON E' OBLIO
STANNO IN VEDETTA

---

[14] Il 21 ottobre 1954, a un incrocio di strade fra Massa e Carrara, in prossimità della chiesetta romanica di S. Leonardo, vicino alla quale i tedeschi lasciarono, coperti di poca terra nelle "fosse del Frigido", centinaia di trucidati, fu inaugurata una stele commemorativa, con questa epigrafe scolpita nel marmo, dettata da Piero Calamandrei, che fu riportata con questo titolo ne *'Il Ponte'*, XI, 1954, p. 1833. Il testo dell'epigrafe qui ridato è quello definitivo pubblicato, con 'varianti' rispetto alla stesura precedente, in *'Uomini e Città della Resistenza'*, op. cit., p. 286.

QUESTE MONTAGNE DECORATE DI MEDAGLIE D'ORO
AL VALORE PARTIGIANO
TAGLIENTI COME LAME
IMMACOLATO BALUARDO SEMPRE ALL'ERTA
CONTRO OGNI RITORNO

FANTASMI[15]

NON RAMMARICATEVI
DAI VOSTRI CIMITERI DI MONTAGNA
SE GIU' AL PIANO
NELL'AULA OVE FU GIURATA LA COSTITUZIONE
MURATA COL VOSTRO SANGUE
SONO TORNATI
DA REMOTE CALIGINI
I FANTASMI DELLA VERGOGNA
TROPPO PRESTO LI AVEVAMO DIMENTICATI
E' BENE CHE SIANO ESPOSTI
IN VISTA SU QUESTO PALCO
PERCHE' TUTTO IL POPOLO
RICONOSCA I LORO VOLTI
E SI RICORDI
CHE TUTTO QUESTO FU VERO
CHIEDERANNO LA PAROLA
AVREMO TANTO DA IMPARARE
MANGANELLI PUGNALI PATIBOLI
VENT'ANNI DI RAPINE DUE ANNI DI CARNEFICINE
I BRIGANTI SUGLI SCANNI I GIUSTI ALLA TORTURA
TRIESTE VENDUTA AL TEDESCO
L'ITALIA RIDOTTA UN ROGO
QUESTO SI CHIAMA GOVERNARE
PER FAR GRANDE LA PATRIA
APPRENDEREMO DA FONTE DIRETTA
LA STORIA VISTA DALLA PARTE DEI CARNEFICI
PARLERANNO I DIPLOMATICI DELL'ASSE
I FIERI MINISTRI DI SALO'
APRIRANNO
I LORO ARCHIVI SEGRETI
DI OGNI IMPICCATO SAPREMO LA SEPOLTURA
DI OGNI INCENDIO SI RITROVERA' IL PROTOCOLLO
CIVITELLA SANT'ANNA BOVES MARZABOTTO

---

[15] Da: *'Uomini e Città della Resistenza'*, op. cit., p. 289. L'epigrafe fu pubblicata su *'Il Ponte'* dopo le elezioni politiche del 7 giugno 1953.

TUTTE IN REGOLA
SAPREMO FINAMENTE
QUANTO COSTO' L'ASSASSINIO
DI CARLO E NELLO ROSSELLI
MA FORSE A QUESTO PUNTO
PREFERIRANNO RINUNCIARE ALLA PAROLA
PECCATO
QUESTI GRANDI UOMINI DI STATO
AVREBBERO TANTO DA RACCONTARE

L'inferno nella galleria dei "Ceracci"

Nicola Laganà

Lungo la ferrovia Lucca-Viareggio, costruita nell'ultimo ventennio del secolo XIX[1], si trova una galleria di circa 1.600 metri (detta dei "Ceracci"), la quale serve a superare le colline che dividono la Piana di Lucca dalla Versilia. Questo tunnel permette di collegare più direttamente le città di Lucca e di Viareggio, evitando di allungare eccessivamente il percorso, come è successo invece per l'autostrada Firenze-Mare.

Esso fu costruito in alcuni anni, in mezzo a varie difficoltà tecniche e finanziarie, come è stato testimoniato anche dai giornali locali dell'epoca. Tra questi "Il Progresso" documentò tutte le fasi dei lavori. Per quanto riguarda la gara d'appalto esso scrisse:

Strada ferrata Lucca-Viareggio

Il giorno 20 Aprile al Ministero dei Lavori Pubblici e alla Prefettura di Lucca, alle ore 10 antimeridiane scade il termine per le offerte segrete per l'appalto delle opere occorrenti alla costruzione della Galleria dei Ceracci e suoi accessi, lungo la ferrovia Lucca-Viareggio, presunte in lire 1.273.411. Dopo quindici giorni dalla data dell'avviso di seguìto deliberamento, scade il termine per l'offerta del ventesimo[2].

Dopo un paio d'anni, un articolo dallo stesso titolo precisò, con una frecciata all'indirizzo dell'Amministrazione provinciale:

---

[1] Tra i documenti e le pubblicazioni relativi al progetto di questa linea ferroviaria si possono ricordare: *Ferrovia da Lucca a Viareggio. Relazione*, Tip. Giusti, Lucca 1871; MORANDINI G., *Ferrovia da Lucca a Viareggio. Relazione*, Tip. Giusti, Lucca 1874; DEL PRETE D., *Ferrovia Lucca-Viareggio*, Tip. Giusti, Lucca 1874; FRANCESCONI F., *Strada ferrata da Viareggio a Lucca. Relazione al Consiglio Provinciale*, Tip. Giusti, Lucca 1874; *Della ferrovia provinciale Lucca-Viareggio. Dubbi, osservazioni e proposte*, Tip. B. Canovetti, Lucca 1874; *Strada Ferrata Lucca – Viareggio. Deliberazioni della Giunta e rapporto dell'assessore A. Gambarini*, Pescia (PT) 1880; ASLu, *Prefettura di Lucca* (1880), 704 D Serie 1 Cat. 21, n. 8 e (1881), 756 D Serie 1, Cat. 21, n. 17 e BETTI CARBONCINI A., *Un treno per Lucca [...]*, Calosci, Cortona (AR) 1990.

[2] "Il Progresso", Lucca 9 Aprile 1881, n. 4, p. 3. L'impresario si chiamava Saccorotti e l'ingegner Citti del Genio Civile di Lucca controllava l'esecuzione.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha dato il suo voto favorevole al progetto dell'appalto del tronco che dalla Galleria dei Ceracci attualmente in costruzione, va ad innestarsi alla ferrovia Pisa-Lucca. Almeno, già che i nostri Savi di Palazzo hanno fatto la grossa corbelleria di sprecare un bel milioncino, e anche di anticiparlo, per questa ferrovia di una utilità molto discutibile, si affrettino i lavori per vederla presto compiuta, ed il Genio Civile che ne dirige la costruzione nulla trascuri perché le cose procedano nel miglior modo possibile"[3].

Però, in seguito ad un sopralluogo nella galleria dei Ceracci, i giornalisti del quotidiano lucchese dovettero rimangiarsi le loro osservazioni e riconoscere che gli ingegneri Ferruccio Salvi, Egisto Alessi e Raffaello Cecchieri e l'impresario Daniele Delle Piane avevano lavorato "con tutte le cure che l'arte richiede". Pertanto essi testimoniarono che

la galleria incominciata il 4 Novembre 1881, dai due lati di Quiesa e di Balbano, fu aperta il 4 Luglio scorso [1884], a ore tre pomeridiane, alla progressiva 837 dell'imbocco Lucca-Balbano, che corrisponde alla progressiva 816 del l'imbocco Viareggio-Quiesa, dando così una lunghezza totale di m. 1.653.

La pendenza in galleria delle due parti è di m. 8,42 per mille; mentre all'imbocco della parte di Viareggio è di m. 8,60, per circa un chilometro, e all'imbocco dalla parte di Lucca sale al 10 per mille per oltre un chilometro [...][4].

Finalmente, dopo alcuni anni di lavoro che compresero anche la costruzione del ponte sul fiume Serchio, il 24 dicembre 1890 l'intera linea ferroviaria, che univa il capoluogo alla seconda città della Provincia, venne inaugurata[5].

Nel corso degli anni della costruzione, all'interno di questa galle-

---

[3] "Il Progresso", Lucca 14 aprile 1883, n. 15, p. 2.

[4] "Il Progresso", Lucca 23 agosto 1884, n. 34, p. 1. Essi aggiunsero che "questa galleria, sebbene di non gran lunghezza, pure per la struttura speciale del terreno, che si offriva frastagliato e confuso prestandosi ad un eccellente studio geologico, e per le acque d'infiltrazione che non mancarono mai, ha presentato non poche difficoltà, aumentata anche dalla poca solidità dei primi impresari che dovettero abbandonare il campo [...]".

[5] ASLu, *Prefettura di Lucca* (1890), Serie 1, Cat. 20-21, n. 102, pp. 2-3.

ria si erano verificati degli incidenti. Uno dei più drammatici è stato quello che coinvolse un "certo Sanguinetti Pietro, operaio ferroviario, [che] si ebbe disgraziatamente le gambe troncate"[6].

***

Ma l'incidente più grave si è registrato poi durante la seconda guerra mondiale, quando sabato 11 marzo 1944 una decina di persone vi perse la vita e molte altre rimasero gravemente intossicate dall'ossido di carbonio. Questo episodio, del quale ci è giunta notizia attraverso la testimonianza orale di un anziano abitante di Balbano, è stato documentato in maniera sintetica dall'organo fascista lucchese "L'Artiglio" e, con maggior ricchezza di particolari, dal quotidiano fiorentino "La Nazione".

Il primo giornale gli dedicò a distanza di ben 14 giorni un solo articolo, dal titolo *Esemplare slancio di cittadini per il salvataggio dei sinistrati nella galleria di Quiesa. Un eroico caduto*[7]. Il testo dello stesso mirava a minimizzare la portata dell'incidente e ad esaltare il sacrificio del

> Meneghetti Giulio di Raimondo, fascista repubblicano, di anni diciannove, militare con la classe del 1925, in licenza di convalescenza, [che] accorso sul posto e resosi conto della necessità di tutto arrischiare per salvare i camerati italiani e germanici che si trovavano in così grave pericolo, si slanciava animosamente e senza curare di munirsi di alcuna protezione, nella galleria, trovandovi con altri la morte[8].

---

[6] "L'Esare", Lucca 19 novembre 1887, n. 97, p. 4.

[7] "L'Artiglio. Giornale del Fascismo Repubblicano di Lucchesia", Lucca 25 marzo 1944, n. 10, p. 2. E' da notare che questo settimanale lucchese (erede de «Il Popolo Toscano», fondato e diretto dal 1926 al 1932 da Carlo Scorza) diretto allora da Gian Forzoni e stampato dalla Tecnografica, non si occupò dell'avvenimento nel numero 9 del 18 marzo, ma in quello successivo. Questo organo di informazione fascista aveva passato momenti difficili dopo i bombardamenti alleati del 6 ed 8 gennaio 1944 sulla stazione ferroviaria di Lucca e sugli immediati dintorni (Pulìa, S. Concordio), come si testimoniava nell'articolo *I liberatori su Lucca* (11 febbraio 1944, n. 6, p. 2), nel quale si precisava che "anche la Tipografia è stata danneggiata. Il trasporto dei macchinari in altra località è stata causa della momentanea sospensione del nostro giornale che, da questo numero, riprende le sue normali pubblicazioni settimanali".

[8] "L'Artiglio", Lucca 25 marzo 1944, n. 10, p. 2. Il Podestà del Comune di Massarosa propose di "intitolare al nome del camerata caduto il tratto della strada Quiesa - Massaciuccoli".

"La Nazione", nella stessa data, dedicò un articolo al funerale dell'"eroe", nel quale comunicò:

Nel pomeriggio di lunedì 13 corrente mese si sono svolti i solenni funerali del compianto giovane Giulietto Merreghetti [Meneghetti] deceduto per avvelenamento da acido carbonico nella galleria dei Ceracci.

Alle 17.30 dalla pròpria abitazione, posta in via Sarzanese N. 35, si compieva un lunghissimo corteo composto da parenti, amici, e conoscenti, dell'intero paese, per recarsi alla Chiesa Parrocchiale. Quivi giunto la corale paesana ha cantato il <Libera nos Domine>. Dopo di che veniva impartita la benedizione della salma. Il mesto corteo si ricomponeva per accompagnare il caro estinto all'ultima dimora per essere tumulato in una tomba privilegiata. Numerose e belle le corone di fiori freschi. Al desolato babbo, ai fratelli e ai parenti tutti vadano da queste colonne le più sincere, e sentite condoglianze[9].

Una conferma di questo luttuoso evento si trova anche nei documenti parrocchiali di Quiesa, dove è stato annotato che Meneghetti Giulietto, figlio di Raimondo e di Marlia Ines di anni 19 "a ore 22 [di sabato,11 marzo 1944] rese l'anima [...] Alla Galleria del treno", ricevette l'estrema unzione dal parroco Cesare Marcheschi "sotto condizione perché morì asfissiato in Galleria" e fu sepolto il giorno 13 (lunedì) nel cimitero del paese[10].

"L'Artiglio", poi, elencava i nomi dei soccorritori, che avrebbero salvato una ventina di persone. Essi erano: Massimo Pecchia (Segretario del Fascio Repubblicano di Quiesa), Tranquillo Paolinetti, Arcangelo Lucchesi, il dottor Paolo Gori, don Cesare Marcheschi, Luigi Marcucci, Bice Bianchini, Dina Lucchesi, Giulio Marcucci ed Ines Marcucci[11].

Il giornale fiorentino "La Nazione" dedicò al disastro ferroviario altri quattro articoli, più tempestivi e densi di particolari. Il quotidiano annunciò così l'incidente: *Un treno merci bloccato in una galleria per*

---

[9] Firenze, 25 marzo 1944, n. 73, p. 2, *DA QUIESA Solenni Funerali.*

[10] AALu, *Atti Parrocchiali (Copie)* – Parrocchia dei SS. Stefano e Michele di Quiesa, n. 150 (1845-1950), *Battesimi – Cresimati – Matrimoni – Morti.*

[11] "L'Artiglio", Lucca 25 marzo 1944, n. 10, p. 2. Di alcuni di essi, come Tranquillo Paolinetti, Giulio e Luigi Marcucci il giornalista sottolineava che erano fascisti repubblicani. Per Arcangelo Lucchesi, invece, rimarcava che era "rimpatriato dalla Francia, [ed era] padre di 6 figli".

deficienza di pressione. Dieci morti per intossicamento e numerosi sinistrati per opera di salvataggio[12].

All'inizio del pezzo l'articolista descriveva nel seguente modo l'avvenimento:

Un grave incidente ferroviario, nel quale si lamentano una diecina di morti e parecchi sinistrati, si è verificato sabato sera, verso le 18, nella galleria detta dei Ceracci, sotto il Monte Quiesa, nella linea Viareggio-Lucca. Un treno merci, partito da Viareggio, a causa pare della deficienza di pressione della macchina a vapore e dell'eccessivo peso del convoglio, non riusciva a superare la salita fermandosi proprio a metà della galleria lunga 1.600 metri[13].

Poi veniva stilato l'elenco dei morti "per avvelenamento". Si trattava

del macchinista Biagini, del fuochista Giannelli, entrambi del deposito di Firenze, del capotreno Tognotti e dell'operaio [lucchese] Belli Michele, di anni 19[14].

Scattato subito l'allarme, accorrevano sul posto i militi ferroviari, i vigili del fuoco di Lucca e Viareggio, i carabinieri e molti abitanti del paese di Quiesa, e "verso le ventidue [circa 4 ore dopo l'incidente] il treno poteva essere tratto fuori dalla galleria e la linea ripristinata"[15]. Ma anche due vigili del fuoco (Mario Casali ed Ugo Anselmi) ed un

---

[12] "La Nazione", Firenze 14 marzo 1944, n. 63, p. 2 (Il direttore responsabile era allora Mirko Giobbe). Poiché non arrivava più il carbon coke dalla Ruhr (D), si utilizzava il carbon fossile della Jugoslavia, che, essendo ricco di zolfo, aveva una resa minore e bruciava più irregolarmente. Così poteva verificarsi un calo improvviso di pressione nella caldaia (soprattutto se il personale non era molto esperto e tempestivo nel caricarla) ed un conseguente arresto del treno.

[13] "La Nazione", Firenze 14 marzo 1944, n. 63, p. 2. Come si può notare, si ipotizzava che la causa del blocco del treno (che doveva essere stato frenato dai macchinisti, per evitare che tornasse indietro, essendo in salita) fosse stata la perdita di pressione. Ma il giornalista sottolineava anche l'"eccessivo peso del convoglio", in quanto erano stati aggiunti dai tedeschi almeno due vagoni carichi di munizioni. Come ha accennato "L'Artiglio", erano presenti anche dei soldati germanici, alcuni dei quali dovrebbero essere deceduti assieme ai ferrovieri ed a tre soccorritori.

[14] *Ivi.*

[15] *Ivi.*

giovane del posto (Giulio Meneghetti) morivano nel prestare i primi soccorsi ai malcapitati ed altri rimanevano gravemente intossicati (Massimo Pecchia ed altre 20 persone circa furono ricoverati negli ospedali di Viareggio e Lucca).

Nel terzo articolo il giornale fornì le generalità dei soccorritori "istituzionali", partendo dai "militi della Milizia Territoriale di Lucca e di Viareggio" e concludendo con i "Vigili del Fuoco del 46° Corpo, sia di Lucca, come del Distaccamento di Viareggio"[16].

Tra i primi di loro vi erano: Vincenzo Picchi (aiutante capo), Tripoli Bindani, Enzo Lucchesi, Giovacchino Di Grazia, Primo Carmignani, Renzo Marovelli, Michele Gaeta, Giuseppe Monopoli, Oscar Toschi, Franco Puccini, Silvio Grilli e Nello Degli Innocenti.

Tra i secondi, invece, si contavano: il magg. Ugo Mazzei (comandante), il vice brig. Italo Mutoli, il cps. Alessandro Ricci, ed i vigili Dante Tintori, Amato Giorgetti, Amerigo Orsolini, Niccolao Nieri, Pio Della Mora, Adolfo Biagini, Giuseppe Scalzini, Luciano Tesi e Buchignani[17].

Si distinse infine il

> cantoniere Enrico Simi, il quale pur conoscendo la sorte toccata ai colpiti, si avventurò nell'interno della Galleria per rimettere in opera i petardi di segnalamento, cadendo a terra stremato di forze: egli venne, poi, salvato dai militi ferroviari[18].

Le Ferrovie aprirono un'inchiesta sull'incidente, che potrebbe essere stato causato dal mitragliamento della caldaia, fatto che avrebbe fatto perdere pressione. Purtroppo non ho le prove di questa ipotesi, ma in quei giorni erano frequenti i bombardamenti ed i mitragliamenti aerei alleati, soprattutto sulla città di Viareggio, sui vari mezzi (treni, tram, camion, carri, ecc.) e sulle vie di comunicazione. Infatti, come si può riscontrare da alcuni registri parrocchiali, il ventiduenne Giorgio Giunta, figlio di Giuseppe e di Pellegrini Amabile, "rimase

---

[16] "La Nazione", Firenze 22 marzo 1944, n. 70, p. 2, *Dopo l'incidente ferroviario sotto la galleria di "Quiesa". L'opera dei Militi Ferroviari e dei Vigili del Fuoco.*

[17] Alcuni dei soccorritori nel corso delle operazioni avvertirono dei malori, ma, una volta ripresi i sensi, continuarono a prestare la loro opera.

[18] *Ivi.*

vittima dell'incursione aerea in Viareggio del 13 marzo 1944 e il suo cadavere fu ritrovato dopo circa un mese"[19].

Nella stessa occasione morì anche Guido Giovanni Gemignani, del fu Raffaello e della fu Stella Passaglia, di anni 69, residente in via Garibaldi n. 52[20].

Inoltre venne ferito gravemente il macchinista delle FF. SS. Giovanni Pellegrini, residente a Viareggio, il quale

> dopo la grave disgrazia fu ricoverato prontamente nell'Ospedale di Pietrasanta, dove tuttora si trova e, fornitegli le prime cure, venne dichiarato guaribile in 30 giorni salvo complicazioni.

Il 15 marzo, invece, morirono alle ore 11 ("vittime dell'incursione aerea" su Viareggio) le sorelle Grazia e Margherita Friuli, figlie del fu Bartolomeo e di Paolina Cassano, di 67 e 66 anni[21].

Pochi giorni dopo la disgrazia della galleria, cioè lunedì 13 marzo, si tennero a Lucca i funerali solenni dei vigili del fuoco che erano morti durante le difficili operazioni di soccorso. Si trattava di Mario Casali ed Ugo Anselmi, appartenenti al Distaccamento di Viareggio, ma residenti a Lucca (nella Parrocchia di S. Frediano il primo e in quella di S. Marco il secondo). Il corteo si mosse dalla Camera mortuaria di piazzale Verdi alle 17, dopo che era stata impartita la benedizione alle salme dal cappellano militare, ten. don Nello Baldocchi, assistito dal vice-parroco di S. Marco, don Lucarotti, da don Pizza della Parrocchia di S. Frediano e dal rettore della Misericordia, don Orsetti. Poi, attraverso porta S. Donato, il trasporto raggiungeva il Cimitero urbano di S. Anna.

---

[19] AALu, *Atti Parrocchiali (Copie)* – Parrocchia dei SS. Caterina d'Alessandria e Prospero di Bozzano n. 17 (1851-1954), *Battesimi – Cresimati – Matrimoni – Morti*. Come testimoniava il parroco Giuseppe Grazzini, il giovane era originario di Bozzano, ma in quel momento risiedeva a Viareggio, in via Vittorio Veneto.

[20] AALu, *Atti Parrocchiali (Copie)* – Parrocchia di S. Andrea di Viareggio n. 225 (1871-1954), *Matrimoni – Morti*, n. 39/8825. La registrazione avvenne con qualche mese di ritardo ed in calce venne aggiunta la seguente annotazione: "Vittima dell'incursione aerea sul cavalcavia".

[21] *Ivi*, nn 24/8755 e 25/8755. Le due signorine abitavano in via S. Francesco. E' probabile che anche Dina Angelini, figlia di Quinto e di Emma Torcigliani, ragazza nubile di 26 anni, sia deceduta a seguito dello stesso evento. Infatti morì nell'Ospedale di Viareggio, alle 18 dello stesso giorno, di "spavento" (*Ivi*, n. 23/8754).

Corone di fiori delle varie autorità, compresa quella del "Comando di Piazza Germanico", coprivano l'autocarro. Assieme ai parenti ed agli amici dei due vigili c'erano rappresentanze di tutte le autorità civili e religiose della città. Giunti davanti al Cimitero, il Comandante del 46° Corpo dei Vigili del Fuoco fece l'appello dei "due Militi caduti nell'assolvimento del dovere ed al loro nome ha risposto commosso il *presente* di tutti gli intervenuti [...]"[22].

La morte di Ugo Anselmi è stata registrata anche nell'Archivio Parrocchiale di S. Marco, dove il parroco don Giuseppe Casali (direttore responsabile del settimanale lucchese "Regnum Christi") ha scritto che

> Anselmi Ugo figlio Naturale di Anselmi Teresina, celibe, di anni 25 alle ore 20 [dell'11 marzo 1944] rendeva l'anima a Dio deceduto tragicamente dentro il tunnel ferroviario di Nozzano, in servizio di Pompiere in tempo di Guerra [...][23].

Il giorno successivo, martedì 14 marzo, si celebrarono i funerali di

> Belli Michele di Giuseppe e di Olga Fabbri, nato e domiciliato in S. Donato, di anni 20 non compiti, ferroviere, la sera dell'undici ultimo scorso nella galleria Massarosa- Lucca rimase ucciso con altri per asfissia. [...][24].

---

[22] "La Nazione", Firenze 18 marzo 1944, n. 67, p. 2, *Commoventi onoranze funebri ai due Vigili del Fuoco*. L'articolo ha ricordato che il Casali, figlio di Fernando, era sposato con Vittoria Canepa ed aveva 3 fratelli (Agenore, Norberto ed Enrico) ed una sorella (Amelia). L'Anselmi aveva due fratelli (Aramis ed Elio). Dopo il funerale, il 16 marzo 1944 (n. 66, p. 2) la "Nazione", pubblicò il seguente *Ringraziamento*: "La famiglia Canepa e Casali ringraziano il Comandante e gli appartenenti al 46° Corpo Vigili del Fuoco, la Direzione della Manifattura Tabacchi e tutti coloro che hanno preso parte al loro immenso dolore per la perdita immatura del caro MARIO – Lucca, 15 Marzo 1944 XXII".

[23] AALu, *Atti Parrocchiali (Copie)* – Parrocchia di S. Marco (Lucca) n. 180 (1873-1954), *Matrimoni - Morti*, p. 248.

[24] AALu, *Atti Parrocchiali (Copie)* – Parrocchia di S. Donato extra moenia – Lucca n. 166, *Battesimi – Morti*, 1944, IV. Il parroco, don Antenore Quilici, precisava che la Compagnia di S. Donato, lui ed altri sacerdoti avevano trasferito il cadavere dalla "stanza mortuaria di Pelleria [Lucca]" al cimitero del paese.

In conclusione l'incidente accaduto l'11 marzo 1944, all'interno della galleria dei Ceracci, per l'emissione di ossido di carbonio ("acido carbonico") dalla caldaia della locomotiva, sia che si sia trattato del cattivo funzionamento della macchina (aggravato dall'eccessivo carico e forse anche da un errore del personale), sia che si sia trattato di un sabotaggio o di un mitragliamento, ha avuto tragiche conseguenze. Infatti almeno 10 persone (cioè 4 ferrovieri, 3 soccorritori e molto probabilmente almeno 3 soldati tedeschi) sono morte e questo evento si aggiunge ai tanti altri che hanno funestato la nostra Provincia nel corso della seconda guerra mondiale.