



Il Corsivo del Direttore

Era l'estate del 1944, settant'anni fa, quando gli Alleati liberarono la nostra Terra e portarono il fronte alla Linea Gotica sul fiume Versilia, e qui rimase per tutto l'inverno successivo.

Chi scrive questo ricordo abitava a Forte dei Marmi, aveva quattordici anni, da un paio di mesi aveva ottenuto la licenza di terza media ed era stato – come tanti altri - sfollato in un paese delle nostre montagne.

Il 21 agosto arrivarono gli Alleati. Non fu una giornata felice. La nostra casa era praticamente in prima linea e, senza tanti giri di parole, ci imposero di lasciarla. Pensavamo, in ogni caso, di poter rientrare a casa il giorno dopo. Venimmo (io e mia mamma) verso sud: prima a Fiumetto, poi arrivammo nella tenuta Rolandi Ricci a Lido di Camaiole sistemandoci al suo interno. Invece di ritornare a Forte il giorno dopo, rimanemmo al Lido fino ai primi giorni del maggio 1945; alloggiati prima in una vecchia cabina elettrica, poi in una stanza un po' più confortevole.

Io ero un ragazzo come tanti, grazie alla guerra cresciuti in fretta molto più dell'età anagrafica ma, forse proprio per questo, svegli e pronti a capire anche situazioni non del tutto ordinarie.

Nel periodo dell'occupazione tedesca avevo visto dove, negli ultimi tempi, avevano sistemato campi minati e non solo sull'arenile; mi ricordavo lucidamente quando sul viale parallelo a quello del mare, pochi metri oltre l'incrocio stradale di Vittoria Apuana, i tedeschi non avendo più mine anticarro, utilizzarono dentro delle buche rettangolari, una a destra ed un'altra un po' più avanti a sinistra, una quarantina di proiettili di cannone con le spolette rivolte verso l'alto e coperte con poca terra.

Questo bagaglio... ..chiamamolo di conoscenza, mi servì subito il mattino dopo l'arrivo al Lido, perché alla Villa Rolandi Ricci gli Alleati installarono una loro base avanzata. Per me e mia mamma, come per altri civili presenti, c'era impellente il problema di cosa mangiare. Sulla terrazza a mare della Villa era stata allestita una cucina che sfornava in continuazione cibi a volontà; tutti noi potevamo sfamarci semplicemente chiedendo i resti dei cibi rimasti nelle teglie. In seguito trovammo anche caffè, cioccolate, stecche di sapone, formaggi in barattoli e, per chi fumava, sigarette.

Per sdebitarmi, pensai di informarli sull'ubicazione delle mine che i tedeschi avevano disseminato nel territorio ch'io conoscevo molto bene. La proposta fu accolta e mi ritrovai con un fioretto in mano a sondare i padelloni metallici delle anticarro o a individuare i piccoli fili delle cassettoni in legno delle antiuomo (contenenti una "saponetta" di tritolo e un detonatore a strappo), inframezzati nei rami ormai secchi dei pini tagliati nella grande pineta che costeggiava la riva sud del Versilia fino alla foce.

Potrei continuare (come ho fatto in un libro Sessant'anni dopo, delle edizioni Pezzini) per dire come si viveva, i pericoli che correvo giornalmente, ma forse chi c'era sa benissimo quello che ho provato per averlo vissuto come è successo a me. Ma settant'anni fa, succedettero nel nostro territorio molti altri avvenimenti prima dell'arrivo degli Alleati.

È il periodo "tedesco", il periodo più tragico per tanta gente (uomini, donne, bambini) trucidati senza pietà nei paesi, nelle strade, alla Certosa di Farneta, fino al massacro di Sant'Anna di Stazzema in cui persero la vita centinaia di innocenti. Sono questi fatti che inchiodano la disumanità degli uomini della Wehrmacht o, peggio, quelli con le mostrine in cui campeggiavano due S stilizzate simili a una coppia di serpenti velenosi. Fu un agosto di morte. Oggi si dicono e si scrivono questi accadimenti osceni perché se ne abbia memoria e non si ripetano mai più; eppure sappiamo anche – purtroppo – quanta poca certezza vi sia in questa affermazione.

Non sembri strano, ma guerra o non guerra, la legge della vita non contemplava allora, né contempla oggi, fermate facoltative: gioie e dolori devono compensarsi, annullarsi in un unico pianto liberatorio, perché tutto possa ripartire.

Così è, così è sempre stato.



Il Palazzo del Municipio di Viareggio in via Regia distrutto dai bombardamenti aerei, fotografato da Franco Signorini dopo la liberazione.

La grande guerra: tre morti nella famiglia Fornaciari

di Marco Lenci

La Grande Guerra costò ai viareggini circa 400 morti: fu una tragedia immane! Una tragedia che ebbe caratteri ancora più drammatici e commoventi allorquando si ebbe la scomparsa in contemporanea di un gruppo di concittadini in un singolo episodio bellico.

Ciò è quanto avvenne, una prima volta, nelle acque del porto di Brindisi, il 27 settembre 1915, allorché la corazzata "Benedetto Brin", completata solo dieci anni prima, stava per salpare per un pattugliamento nell'Adriatico orientale. Poco dopo le 8 del mattino di quel caldo lunedì un forte boato scosse la città pugliese. Era esplosa la polveriera della corazzata causando immediatamente un disastroso incendio. La nave calò a picco in pochi minuti trascinando a morte tra ufficiali, sottufficiali e marinai oltre 500 uomini. Proprio in quella sciagura, forse causata da un sabotaggio operato dai servizi segreti austro-ungarici, perirono anche tre viareggini: il sottococchiere Umberto Foschi di Eugenio, classe 1889, e i due fratelli gemelli, entrambi cannonieri scelti, Carlo e Luigi Fornaciari di Egidio, nati il 22 novembre 1893. In particolare la morte contemporanea dei due gemelli Fornaciari, che – come ricordava un giornalista - «spesso in una settimana scrivevano ai genitori anche tre volte», suscitò in Viareggio un dolore fortissimo.

Merita ricordare che a quei poveri genitori, Egidio Fornaciari e sua moglie Elisa Simoncini, la guerra avrebbe poi imposto un ulteriore tributo di dolore con la perdita di un altro loro figlio, il trentunenne Settimio. Questi, meccanico, civile militarizzato, si trovava a bordo della nave mercantile "Carmen" quando essa, il 3 dicembre 1917, affondò in acque francesi per un siluramento nemico. Tutti i quindici uomini di equipaggio morirono ed il corpo del viareggino venne poi ripescato in mare presso la cittadina di La Ciotat, non lontana da Marsiglia. In Viareggio il nome di Settimio Fornaciari, implicato (ma poi assolto) in un tremendo fatto di sangue avvenuto pochi anni prima, non godeva in verità di buona fama, ma di certo tutta la comunità cittadina non poté non stringersi attorno ad una famiglia così pesantemente segnata dalla guerra.

Il corpo di Settimio Fornaciari riposa oggi nel sacrario militare italiano di Saint Mandrier, nel sud della Francia a pochi chilometri da Tolone.



Ogni pietra ha una storia

Le pareti esterne della chiesetta del cimitero comunale, sono costellate di lapidi commemorative dei morti senza tomba, anzi, potremmo dire di quelli che hanno avuto la sepoltura che più li avvicina all'infinito: il mare. E un po' per ricordare che proprio cento anni fa il grande Lorenzo Viani iniziava a dipingere *La benedizione dei morti del mare*, quella che tra tutte le sue opere è forse quella che più lo lega alla sua città e alle sue tradizioni, vorremmo ricordare due di quelle lapidi affisse sulla parete ovest della chiesetta e che riconducono alla medesima tragedia avvenuta nel lontano dicembre del 1925: la scomparsa del piroscafo *Larius*.

Costruito nel 1920 nel cantiere Göttsche di Chiavari per conto della società *Piceni & Gessaga di Genova*, il *Larius* era lungo 58 metri e largo 9,50, ed aveva lo scafo in legno di quercia e di pino. Stazzava 1.134 tonnellate ed era equipaggiato di un motore a triplice espansione di 450 cavalli, costruito dalla ditta *Torriani & C. di Genova*, che gli consentiva una velocità di quasi 10 nodi.

Dal giornale *L'Intrepido* del 23 dicembre 1925, la notizia della tragedia:

Piroscafo scomparso? Da 18 giorni mancano notizie del piroscafo "Larius" di 1000 tonnellate di portata e con un equipaggio di 19 persone di Genova, Rio Marina (Isola d'Elba) e di Viareggio, nessuna delle quali ha dato finora notizia di sé. Il Larius che aveva a bordo un carico di sale proveniente da Santa Margherita di Savo-

ia in Adriatico e diretto a Castellammare di Stabia, era partito il giorno 2 corrente da Barletta e da quel momento non se n'è saputo più nulla. Ora siccome il viaggio da Barletta a Castellammare poteva essere effettuato al massimo in tre giorni, la persistente mancanza di notizie è sinistramente commentata e l'impressione è vivissima in tutta la cittadinanza. Un barlume di speranza sorregge ancora e ci auguriamo non venga delusa. Tra l'equipaggio vi sono congiunti per cui la disgrazia colpirebbe troppo angosciosamente alcune famiglie, con la perdita di padre e figlio. Che tanta jattura possa essere scongiurata; è questo l'augurio che formano unanimemente queste popolazioni. Il piroscafo, degli armatori genovesi Piceni e Gessaga era comandato dal capitano Mori di Rio Marina, ed aveva come secondo il capitano viareggino Di Beo.

Dalle lapidi si legge che oltre al 49enne Duilio Di Beo viaggiavano e



sono periti nel naufragio il di lui figlio Eraldo di appena 19 anni, e il 32enne Lorenzo Belli che sulla pietra appare in uniforme, probabilmente della prima Guerra Mondiale.

Del *Larius*, purtroppo, non si ebbero più notizie.

Da quanto riportato sul sito www.agenziabozzo.it che raccoglie molte informazioni sul naviglio commerciale italiano, si apprende che all'affondamento del *Larius* assistette una nave francese che, nella notte tra il 2 ed il 3 dicembre 1925, incrociava nel canale d'Otranto e che a causa della tempesta non poté accostare in tempo per prestare soccorso. Quello avrebbe dovuto essere l'ultimo viaggio del *Larius* prima di essere ceduto ad altro armatore. Il mozzo era al suo primo imbarco. A bordo vi erano anche un cane e un gatto.







Il Campo D'aviazione

Quello che oggi è il più popoloso quartiere di Viareggio, negli anni '20 del secolo scorso, era pressoché disabitato: campi coltivati, fossi e soprattutto filari di viti riempivano i larghissimi spazi tra un casolare e l'altro. La zona era delineata dalla Tenuta Arciduciale voluta da Maria Luisa di Borbone, dalla linea ferroviaria e dalla via Paolo Savi.

Un grosso appezzamento di questi terreni, denominato "Vigne Bottini", era di proprietà del Marchese Giovanni Battista Bottini che nel 1859 su consiglio del naturalista Paolo Savi vi aveva impiantato vitigni francesi.

Con la Guerra, l'utilizzo degli aerei e dei dirigibili estende le zone a rischio di bombardamento e costringe le industrie a spostarsi in luoghi più sicuri lontani dal fronte. Le Officine Estensi di Padova, azienda produttrice di proiettili e fiammiferi individuano Viareggio come luogo sicuro.

Le "Estensi" acquistano dal figlio del defunto Marchese, Antonio Bottini le vigne, e altri terreni adiacenti per un'area di circa 200.000 metri quadrati, dove vengono realizzate officine meccaniche in grado di eseguire lavorazioni sia in legno che in metallo, dotandola anche di un campo di volo con l'intento di offrire all'Amministrazione Militare un sito adatto alla manutenzione e riparazione dei veicoli, al collaudo e all'assistenza di quelli in transito.

Alla fine della guerra, venuto meno il lavoro di riparazione, il ramo di attività della "Estense" viene ceduto alla "Società Anonima Officine di Viareggio", costituitasi nel 1919 che, grazie alla realizzazione un binario che si raccorda con la ferrovia riesce ad ottenere commesse di riparazione di vagoni dalle Ferrovie dello Stato; dopo varie vicissitudini la società, nel 1921 fallisce. Nel 1922, le officine passano alla "Cooperativa tra Operai Metallurgici ed Affini" (COMA).

Il campo di volo ormai abbandonato fu utilizzato dal 2 luglio del 1921 dall'ex pilota militare Adolfo Massei socio della CNA "Compagnia Nazionale Aeronautica".

La CNA era una società nata a Roma proprio in quegli anni, costituita da ex

piloti e motoristi militari, appassionati e finanziatori tra i quali Gabriele D'Annunzio, con circa quattrocento iscritti, con l'intento di addestrare piloti e organizzare linee aeree commerciali e di realizzare aeroporti in tutta la nazione sfruttando il materiale militare, che veniva svenduto a prezzi di realizzo o perfino distrutto, aerei compresi.

Il Massei aveva proposto l'utilizzo della superficie a Viareggio e dopo aver contribuito alla nascita degli aeroporti Centocelle (Roma), Mirafiori (Torino), Taliedo (Milano), e altre località, fu incaricato dalla CNA di sfruttare l'ormai inutilizzata struttura della COMA per disporre di un centro volo estivo, circa 90.000 metri quadrati che si estendevano dalla rete della COMA fino alla proprietà Biancalana, attuale via A. Orzali, delimitato verso mare dalla via della Pineta (attuale via Indipendenza), e verso monte dalla Fossa Fiaschetta (attuale via Fabio Filzi). Questo centro di volo poteva utilizzare le preesistenti officine per la manutenzione e riparazione dei veicoli, avendo il vantaggio di essere posto a poca distanza dalla stazione ferroviaria e vicino a una città molto frequentata nel periodo estivo.

Per la rimessa degli aerei fu fatta la richiesta per la cessione di un hangar al Comando Supremo di Aeronautica del Ministero della Guerra. Non avendo esito positivo vennero improvvisati rimessaggi con i teloni prestati dal Regio Balipedio.

Il primo di luglio alla CNA vennero concesse le autorizzazioni ai voli e trasferiti a Viareggio i primi tre veicoli, un più veloce SVA biposto per i collegamenti e due Caudron G3, sempre a due



Adolfo Massei, il principale fautore del campo d'aviazione di Viareggio attivato nel luglio del 1921.

posti per l'addestramento. Dal 2 Luglio iniziarono i voli regolari con scali a richiesta.

Massei era codivato da validi collaboratori: il suo amico e compaesano Enrico Benassi, istruttore presso le scuole di pilotaggio di Cameri, Malpensa e Centocelle; due motoristi: Alberto Chiericoni, di Ponte di Sasso, e Manlio Caprili di Viareggio, e l'impiegato comunale Leonardo Parducci, per la parte organizzativa.

Sia i viareggini che i villeggianti furono entusiasti dell'iniziativa, incuriositi da queste "macchine volanti", assistendo affascinati ad atterraggi, decolli e prove di volo.

Grazie ad un collegamento automobilistico dall'hotel Kursaal era facilissimo arrivare al "campo degli estensi" e salire per un volo di prova sul litorale versiliese, il lago o le spettacolari vette Apuane, il tutto per "sole" 50 lire.

L'inaugurazione avvenne il 10 luglio con un'importante manifestazione aerea, con la presenza di una quindicina di aerei; ben pubblicizzata attirò nei pressi del campo molte persone tra cittadini, bagnanti e personalità prove-



L'area occupata dal campo d'aviazione, riportata su una pianta dell'attuale quartiere.

A Viareggio la “prima” *barca automobile?*

nienti da province vicine: un promettente inizio!

A Viareggio durante l'estate quasi ogni giorno si alzavano in volo sopra la città i Caudron con a bordo i passeggeri o per il lancio di volantini. Spesso anche lo SVA decollava. Il pubblico era attratto dai voli da diporto eseguiti tra la Fossa dell'Abate e Torre del Lago ed il bilancio era positivo. A fine stagione, poiché la sezione viareggina non aveva adeguati ricoveri per gli aerei, i due Caudron fecero ritorno negli hangar di Centocelle per attendere l'arrivo della buona stagione. Lo SVA pilotato dall'istruttore Benassi, durante un'atterraggio toccò un'ala danneggiandosi irrimediabilmente senza ferire gli occupanti.

Gli aerei non tornarono più nella sede viareggina. La CNA, che puntava a servizi aerei regolari, dopo 10 mesi di attività con 650 passeggeri trasportati e 4 milioni di manifestini lanciati, per totale di 2.500 voli era infatti in grave rimessa. I voli di linea a cadenza regolare tra le varie città italiane si limitavano per lo più al trasporto di giornali e di corrispondenza, i versamenti dei soci e le entrate non erano sufficienti a coprire le spese di carburante, manutenzione e personale; di fronte ad un incasso di 49.400 lire c'era una spesa di 94.168 lire. La Cooperativa, non potendo contare su sovvenzioni si trovò costretta a ridurre la propria organizzazione, chiudendo tutti gli aeroporti e concentrando tutte le attività in quello romano di Centocelle fino al 31 luglio del 1922 quando diverrà Compagnia Nazionale Aeronautica.

A Viareggio gli aerei torneranno solo sporadicamente e sempre meno. Il terreno il 3 ottobre 1921, fu venduto dalle Officine Estensi alla Società Anonima Sindacato Imprese Toscane con sede a Livorno. Inizieranno da subito i frazionamenti e le vendite a vari imprenditori e cooperative che nel 1929 faranno sorgere la prima strada del futuro quartiere, la via Corridoni.

di Alfredo Dal Pino

Forse non tutti sanno che il 16 giugno 1903, a Viareggio, venne varata “la prima *barca automobile*”, come si diceva a quel tempo, ossia la prima imbarcazione dotata di un motore a scoppio che andava a sostituire quello a vapore. Questa imbarcazione la costruì la Società Italiana Barche Automobili, con sede legale a Milano e cantiere nella nostra darsena, su progetto dell'ingegnere livornese Attilio Bisio, anche direttore del cantiere; dotandola di un motore Isotta Fraschini di derivazione automobilistica quel prototipo raggiungeva la ragguardevole velocità di ben 10 miglia orarie.

Fu un avvenimento che attirò personalità politiche e militari, nonché giornalisti delle testate più rappresentative dell'epoca come la Gazzetta dello Sport, La Tribuna, Il Giornale d'Italia, La Nazione, Il Secolo e La Patria, accorsi per assistere al “principio di un'industria nuova per l'Italia”. Anche la signora Fraschini, nonostante le condizioni meteorologiche avverse, partì da Milano in automobile per presenziare all'avvenimento. Al termine del buffet organizzato al Grand Hotel (poi Hotel Regina) i soci decisero di recarsi con quel natante al lago di Massaciuccoli per omaggiare il Maestro Giacomo Puccini. Fu un viaggio avventuroso e solo verso l'alba raggiunsero la destinazione dando modo a Puccini di congratularsi per quella creazione al punto di ordinarne un modello della lunghezza di 7 metri.

Fin qui, in sintesi, la corposa cronaca dell'avvenimento che ne fa l'*Unione Versiliese* nell'edizione del 21 giugno 1903. Poi della SIBA e dell'Ing. Bisio più nessuna traccia. Almeno nella nostra città.

Delle vicende di Attilio Bisio ce ne parlerà dettagliatamente Riccardo Francalancia nella serata del 18 luglio dal titolo XXXX, ma quel che fa pensare è che Viareggio si sia fatta sfuggire questa importante opportunità. Non sappiamo quale furono i motivi per cui Bisio si trasferì da Viareggio, ma sta di certo che la scarsa lungimiranza della cantieristica navale locale, ormai adagiata sugli allori della navigazione a vela e restia

ai sempre più incalzanti segnali di modernizzazione, avrà avuto il suo peso.

Un'occasione persa, come tantissime altre. Come nella migliore tradizione della nostra città.

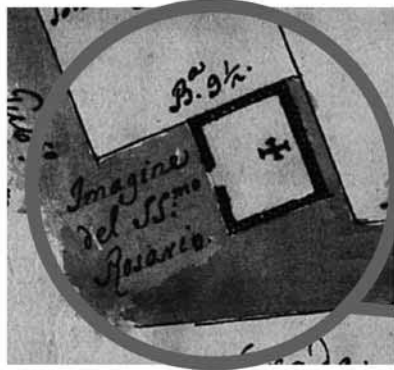
La Viareggio che non c'è più

Una vecchia foto di Giuseppe Magrini riprende questo scorcio della nostra città che pochi saprebbero riconoscere, se non i più anziani che forse avranno potuto transitare o sostare in quello spazio. È l'antica *Piazza dell'Olmo* formata nel luogo detto *in cima a Viareggio* alla confluenza cittadina tra la *via per Lucca* o di *Montramito* e la *via per Pietrasanta* o *Porta a Pietrasanta*, nella foto osservabili rispettivamente sulla destra e sulla sinistra. L'intitolazione di un piazza dedicata ad un olmo è comune a molte città d'Italia, in quanto simboleggiava l'albero della giustizia, sotto il quale si riunivano i giudici per essere ispirati per giuste sentenze. In effetti, anticamente, esisteva nei paraggi un edificio pubblico dove veniva amministrata anche la giustizia, probabilmente la prima sede dell'*Offizio della Foce* che distava a pochissimi metri da lì.

In tempi più recenti, la Piazza dell'Olmo si identifica nel luogo da dove partirono i primi cortei organizzati di carrozze addobbate e, pochi anni dopo, i primi carri carnevaleschi, per poi inoltrarsi per via Regia arrivando fino a Piazza Pacini.

Ma questo luogo evoca anche altri ricordi.

Proprio alle spalle del soggetto col



cappello che in piedi regge un badile, si osserva una costruzione che, a prima vista, appare singolare. Può sembrare un edificio religioso, col suo timpano sormontato da un altro edificio, che lo incorpora.

È la cappellina o oratorio della *Madonna SS. Rosario*, poi detta anche *degli Ulivieri*, posta all'angolo tra la piazza e la via di Montramito o per Lucca. Originariamente una *marginetta* (storpiatura locale di *immaginetta* ovvero *edicola*), la troviamo indicata in questa mappa datata 30 dicembre 1792 - realizzata in occasione della concessione a fabbricare una *bottega per uso di Caffè* chiesta da Maria Vittoria Caroni - dove è chiaramente osservabile la scritta "*X Immagine del SS. Rosario*". Ma ne esiste traccia anche il altre mappe precedenti.



Grazie alla continua venerazione da parte del popolo, nel tempo venne ingrandita fino ad assumere la forma e la dimensione che presenta nella foto. Al suo interno era posto un antico bassorilievo in marmo del SS. Rosario, oggetto principale della venerazione dell'originaria *marginetta*.

Sul finire dell'Ottocento, la cappellina assunse la denominazione *degli Ulivieri*, stranomazione locale del cognome Olivieri, benestante famiglia viareggina già proprietaria di numerosi stabili adiacenti la cappellina e della cappellina stessa, che venne di fatto sormontata dall'ingrandimento di un loro fabbricato adiacente. Da quanto risulta dal catasto storico del 1863, gli ultimi proprietari succeduti in ordine di tempo furono Antonio Olivieri, la di lui vedova Rosa Del Carlo e per ultimo, nel 1928, il figlio Enrico Olivieri.

Poi, i bombardamenti del 1944 hanno cancellato tutto, e la ricostruzione ha continuato lo scempio cancellando completamente i lineamenti topografici di tutta quella zona, e di conseguenza anche la memoria.

Ma il bassorilievo è stato salvato. Adesso si trova affisso sulla parete di una casa rurale sulla via Aurelia, lato monte, andando verso Torre del Lago. È la casa abitata da Giuseppina Bertonnelli. Ed è anche grazie a lei che dobbiamo il salvataggio di questa antica reliquia di viaregginità.

