



Gruppo di Documentazione Vignolese
"MEZALUNA - MARIO MENABUE"

Daniel Degli Esposti

MEMORIE SEPOLTE

**La guerra aerea e le macerie del quotidiano
a Vignola e nelle "Terre di Castelli"**



1945 - 2015
70° ANNIVERSARIO
DELLA FINE DELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

Sommario

Presentazione di <i>Giuliano Albarani</i>	9
Presentazione di <i>Mauro Smeraldi, Sindaco di Vignola</i>	11
Prefazione di <i>Massimo Bazzani</i>	13
Introduzione	15
1. Verso la guerra	25
1.1 Gavotti e Douhet: i precursori	25
1.2 La relazione sullo stato del Comune di Vignola	26
1.3 Le carenze organizzative della società fascista	30
1.4 L'alba della guerra: tra illusioni svanite e realtà esplosive	33
2. Un popolo impreparato	38
2.1 Oscuramento, disciplina della circolazione e misure di sicurezza: prevenire per non rischiare?	38
2.2 Una guerra difficile da comprendere	47
3. Il dramma dello sfollamento	53
3.1 L'ultimo discorso del duce: "Sfollare le città!"	56
3.2 Un'emergenza da gestire tra mille difficoltà	60
3.3 La "Commissione per gli alloggi agli sfollati"	80
3.4 Credere? Obbedire? Combattere?	86
4. La svolta di luglio: un passaggio difficile	94
4.1 Bologna sotto attacco	95
4.2 Un'estate rovente	99
5. Otto settembre 1943: lo spartiacque	110
5.1 L'oscuramento e le disposizioni anti-alleate	116
5.2 La Repubblica Sociale e la questione dello sfollamento	117
5.3 Il rimpatrio degli sfollati di Bologna	126
5.4 La costruzione delle trincee antiscagge	131
5.5 Quattordici febbraio 1944: Modena nel panico	134

6. La paura si diffonde	139
6.1 Un patrimonio da salvare	140
6.2 Vignola è in pericolo	142
6.3 Si corre ai ripari	146
6.4 Una primavera alata: la minaccia incombe	150
6.5 La guerra in fabbrica: allarmi o lavoro?	164
7. Sedici luglio 1944: la prima ferita	177
7.1 In cerca di ripari	188
7.2 Tra paura e rassegnazione	191
7.3 Un'estate rovente: fra abitudine e angoscia	194
7.4 Un "caso mortale": Contardo Muratori	199
7.5 I ricognitori e la sorveglianza	201
7.6 La nuova stagione dei rifugi	208
7.7 Un nuovo rifugio per il centro storico?	210
8. Verso la liberazione?	214
8.1 La repressione antipartigiana e la distruzione dei rifugi	221
8.2 Clifford Karrels: il primo pilota precipitato a Savignano	238
8.3 Fare i conti con l'inverno	241
8.4 Diciannove novembre 1944: il ponte muratori sotto attacco	245
8.5 Le difficoltà dei soccorsi e le strane vicende dell'UNPA	249
9. Freddo e fuoco	263
9.1 L'abbattimento di Lincoln Rogers Sherwood	283
9.2 Il mitragliamento dell'autocorriera Cionini	287
9.3 Il bombardamento di Villa Martuzzi	292
9.4 Le bombe alla fabbrica del ghiaccio	296
9.5 La fine dell'inverno	300
10. Da San Giuseppe a Festà: verso l'offensiva?	309
10.1 Lo scioglimento delle Squadre di Soccorso e gli ultimi rifugi	319
10.2 Settimane di passione	327
10.3 Le missioni della <i>Força Aerea Brasileira</i>	329
10.4 Contro il ponte di Vignola	333
10.5 Gli ultimi ruggiti della FlaK: Walter Miller e William Berry	336
10.6 Quindici aprile 1945: il dramma di Festà	339
11. Gli ultimi giorni: tra drammi e speranze	345
11.1 Una tragedia e un luogo della memoria: Ponzano di Castello di Serravalle	352
11.2 Delenda Vineola?	359
12. Verso la ricostruzione	384
Conclusioni	390
Bibliografia	395

Introduzione

La provincia di Modena ha conosciuto gli aspri drammi della Seconda Guerra Mondiale. Il conflitto più terribile del Ventesimo secolo non ha risparmiato una terra che non era stata direttamente toccata dalle operazioni militari del 1915-'18. L'esperienza bellica strinse intere comunità nel gelido abbraccio di uno scontro fratricida; la violenza degli armati travolse gli inermi e seminò la discordia fra le famiglie. L'odio distrusse case, vite e speranze; l'impatto della tecnica offrì ai contendenti possibilità inedite di demolire dalle fondamenta le strutture sociali dei loro nemici e instillò nei loro animi l'oscuro desiderio di devastare e cancellare dal pianeta le culture dello schieramento avverso. Gli ordigni che comparvero sulla scena bellica fra il 1939 e il 1945 aggiunsero un nuovo e micidiale capitolo alla storia delle armi di distruzione di massa e aprirono una fase che le tremende operazioni militari delle trincee potevano soltanto prefigurare; anche se Modena aveva conosciuto il dramma di un conflitto che aveva richiesto il sacrificio della sua gioventù, la sua provincia – che la storiografia recente ha giustamente definito partigiana¹ – non aveva mai visto piovere direttamente sui paesi e sulle loro strade quelle grandi gocce di ferro e di fuoco che, tra i primi mesi del 1944 e l'aprile del 1945 accesero le sue notti e spensero i giorni e le gioie di chi immaginava un mondo diverso o di quelli che, al contrario, avevano smesso di sognare poiché le tempeste di acciaio e le camicie nere avevano prosciugato la loro fantasia.

Bengala, spezzoni e bombe caddero come pugni ciechi e copiosi su una terra ferita e lacerata dai drammi di una guerra subita, ma fiera della sua identità civile e culturale e della sua storia di autodeterminazione; i fendenti dell'Asse e gli ordigni degli Alleati colpirono i suoi gangli, la misero in ginocchio e la tramortirono, ma essa resistette con dignità, sostenuta dalla capacità di soffrire e sopportare il dolore di un popolo che aveva saputo affrontare la dittatura senza perdere le proprie radici comunitarie, libertarie e potenzialmente antifasciste nella loro policroma diversità.

¹ Claudio Silingardi, l'attuale Direttore dell'Istituto Storico di Modena, ha scritto un'importante opera sulla guerra di Liberazione nei territori della provincia e, per sottolineare la partecipazione attiva ed emotiva dei modenesi, l'ha intitolata *Una provincia partigiana*, riprendendo le parole presenti nel proclama di conferimento della Medaglia d'Oro al Valor Militare alla città partigiana, cuore di provincia partigiana. Per l'opera dello studioso modenese, si veda Claudio Silingardi, *Una provincia partigiana. Guerra e Resistenza a Modena: 1940-1945*, Milano, Franco Angeli, 1998. L'epigrafe che riporta il testo della motivazione si trova in Daniel Degli Esposti, *Lacrime di pietra. Cippi e lapidi della Resistenza nell'Unione Terre di Castelli*, a cura del Gruppo di Documentazione Vignolese "Mezaluna – Mario Menabue", Modena, Il Fiorino, 2012, pag. 18.

di dimenticare gli scrupoli umanitari e di comprendere il peso delle aviazioni militari sarebbero riusciti a espandersi ai danni delle comunità inerti; la dimensione totale dei conflitti moderni imponeva ai militari di agire con estrema risolutezza e di puntare dritti al trionfo, senza curarsi degli effetti che le loro armi avrebbero prodotto sull'umanità e sul pianeta.

I fascisti più intransigenti apprezzarono la forza e la determinazione di Giulio Douhet, ma il successo elitario delle sue idee non avviò il sontuoso decollo dell'aviazione da combattimento della monarchia sabauda; benché le celebrazioni della figura del maggiore casertano si affiancassero all'esaltazione degli assi del volo pionieristico, pochi uomini di governo decisero di seguire tutti i consigli che erano stati raccolti nel "Dominio dell'Aria" poiché i rapporti gerarchici fra i reparti della macchina militare italiana erano ormai consolidati a vantaggio delle truppe terrestri e della Marina. Nessun ufficiale voleva che i piloti degli aeromobili guadagnassero spazi rilevanti, aumentassero notevolmente il loro prestigio o disponessero di un'autonomia che avrebbe rischiato di relegare in secondo piano i settori strategici tradizionali. Mentre la Germania investiva somme ingenti nello sviluppo dell'aviazione per aggirare i vincoli del disarmo terrestre, l'Italia si accontentò dei proclami retorici di Achille Starace e dei successi coloniali degli anni Trenta.

L'invasione dell'Etiopia e la Guerra Civile Spagnola avviarono l'Europa alla seconda deflagrazione bellica del Secolo Breve.

Nel pomeriggio del 10 giugno 1940 le parole d'ordine inneggianti a una Vittoria certa e ineluttabile obnubilavano d'orgoglio le menti di migliaia di uomini che non avrebbero mai esultato per una dichiarazione di guerra, né si sarebbero rallegrati pensando alla dimensione totale dei conflitti moderni. L'Italia fascista piombò in una catastrofe che l'avrebbe travolta e che avrebbe spezzato quell'unità che i padri del Risorgimento avevano conquistato con estrema difficoltà.

I.2 LA RELAZIONE SULLO STATO DEL COMUNE DI VIGNOLA

Il Comune di Vignola si affacciava alla guerra dopo un decennio di grandi cambiamenti: la popolazione che abitava il territorio municipale era quasi raddoppiata rispetto ai primi anni del Novecento. L'arrivo di immigrati dai paesi limitrofi e da altre realtà emiliane aveva contribuito a modificare in modo sensibile il tessuto connettivo e l'economia della comunità.

La "Relazione diretta ad ottenere il riconoscimento al Comune delle caratteristiche di notevole importanza industriale"²⁴ del 6 maggio 1941 testimoniava l'affermazione di una tendenza che gli eventi bellici avevano consolidato ed espanso ulteriormente: Vignola era diventata un centro di produzione manifatturiera e di scambio di beni. Alla fine degli anni Trenta, la rilevanza economica di queste attività era aumentata esponenzialmente e aveva spinto le autorità municipali a chiedere un adeguato riconoscimento del nuovo status del paese.

L'incremento della popolazione del Comune è stato veramente notevole, quale in pochi altri Comuni si sarà verificato e ciò non solo per l'aumento naturale ma anche, e specialmente, per la notevole eccedenza delle immigrazioni sulle emigrazioni. [...] Mantenendo la indagine all'ultimo trentennio, risulta che il censimento del 1911 dava una popolazione di 5.625 abitanti. Questa al 31 dicembre 1940 è salita a 10.160 unità, per cui si è avuto quasi il suo raddoppiamento. E poiché la popolazione agricola è rimasta stazionaria, salvo l'incremento naturale, [...] questo si è verificato unicamente nell'ambiente operaio che ha trovato condizioni locali favorevoli di attrazione.²⁵

²⁴ *Comune di Vignola. Relazione diretta ad ottenere il riconoscimento al Comune delle caratteristiche di notevole importanza industriale*, in ASCVg, *Busta 132 - 1940, cat. 1 cl. 1*. Il riferimento vale per tutte le prossime citazioni.

²⁵ *Ibidem*, cit.



Fig. 49 - Modena, riparo antiscegge.



In data odierna abbiamo provveduto all'invio a codesta Esattoria Comunale a mezzo della Cassa di Risparmio di Modena della somma di L. 350,00 a saldo degli attrezzi per sgombero macerie inviati da codesto Comune a questo Comitato in base all'ordinanza telegrafica del Capo della Provincia dell'11 febbraio 1944.¹⁷⁶

L'avvenuto rimborso delle spese affrontate dal Comune di Vignola chiuse una piccola voce del bilancio municipale, ma non sottrasse il paese dall'incubo della guerra aerea; la prima grande incursione sul Capoluogo segnò uno spartiacque fra la paura inconsapevole dei mesi precedenti e la glaciale e rassegnata angoscia che si avviluppò agli animi dei cittadini fino al termine del conflitto.

¹⁷⁶ 25 gennaio 1945. Prot. 255 P.A.A. – *Pagamento attrezzi per sgombero macerie*. Al Commissario Prefettizio del Comune di Vignola. ASCVg, Busta 184 - 1944, cat. 12 cl. 3.

9. Freddo e fuoco

I vignolesi vissero il loro ultimo Natale di guerra in maniera piuttosto tranquilla; sul territorio della cittadina non si verificarono episodi drammatici poiché i tedeschi avevano ristabilito il loro controllo sulle strutture telefoniche e avevano esaurito le necessità di trasporto che li avevano afflitti nelle giornate precedenti, mentre gli anglo-americani sospesero per qualche ora i raid offensivi.

Il giorno di Santo Stefano gli Alleati ripresero le loro missioni diurne con l'obiettivo di colpire i depositi di munizioni ed i capannoni della SIPE. Anche se nessuno dei testimoni intervistati ricordò questo particolare e pochissimi fra coloro che fecero riferimento alla guerra aerea menzionarono il contributo dei bombardieri sudamericani, le azioni di quei giorni furono affidate agli squadroni della *Força Aérea Brasileira*, che sosteneva gli aviatori britannici e statunitensi nella risalita verso le Alpi e si specializzò nell'aggressione dello stabilimento spilambertese.

L'oblio che ha avvolto l'apporto della *Força Aérea Brasileira* all'avanzata del fronte italiano e le devastazioni compiute dai suoi uomini sui territori della penisola testimonia le difficoltà di ricordare le vicende della guerra aerea che hanno sempre contraddistinto le comunità del Bel Paese; con il trascorrere dei decenni, alle immagini delle incursioni aeree si sono sovrapposti gli stereotipi della brutalità statunitense e della maggiore galanteria dei britannici, mentre i brasiliani non hanno trovato posto nella costruzione della memoria degli eventi più tragici.

Il contributo dei soldati sudamericani fu collegato alle vicende tortuose e gloriose della Liberazione e fu esaltato in maniera particolare dagli abitanti delle città e dei paesi che li videro sfilare per le strade dopo la fuga dei nazisti. Le "imprese" belliche della *Força Expedicionária Brasileira* e della *Força Aérea Brasileira* furono molto più numerose di quanto non risulti dai ricordi dei sopravvissuti di quei tempi; le stratificazioni della memoria hanno portato molti protagonisti della vita pubblica e parecchie persone comuni a dimenticare il contributo degli alfiere di una nazione che non era riuscita a ritagliarsi un ruolo decisivo nel complesso scacchiere del secondo dopoguerra poiché il suo dittatore Getúlio Vargas aveva mandato i suoi giovani a morire nel Vecchio Continente in cambio dei dollari e delle sterline dell'Occidente.

Benché i piloti sudamericani documentassero le loro missioni nel Bel Paese con vasti repertori fotografici e scrivessero parecchie note di corredo alle immagini che mostravano gli effetti dei raid, non è stato possibile trovare materiale iconografico relativo alle numerose sortite che ebbero come obiettivo la nota fabbrica di prodotti esplosivi.

I resoconti che si trovano nel programma documentario *Sentando a pua!* confermano la partecipazione massiccia degli aviatori e dei velivoli alle missioni che comprendevano la fascia pedemontana vignolese e le strutture industriali che si trovavano fra Vignola e Spilamberto. Le testimonianze degli attacchi brasiliani alla SIPE si trovano anche nelle fonti vignolesi: il dottor Zagnoli e Carlo Rossi ricordarono l'incursione del 26 dicembre nei loro elenchi manoscritti.

Non si era ancora presa la via del ritorno che altri apparecchi nemici mitragliavano a bassissima quota con insistenza e sganciavano pure alcune bombe che cadevano in aperta campagna nei pressi dello stabile stesso, non provocando danni.⁴²⁵

In quella stessa notte, gli Alleati dovettero registrare la perdita di un velivolo, che cadde qualche chilometro a Sud della Via Emilia tra Modena e Bologna. Un bollettino dell'86mo Squadrone di Bombardamento delle *Army Air Forces* statunitensi consente di ricostruire quell'oscura vicenda, riguardo alla quale non sono state trovate ulteriori testimonianze di parte italiana.

Il Luogotenente Iner W. Heisler era nella torre quando l'aeroplano notturno numero 43-9619 (17) chiamò per le istruzioni riguardo al decollo e, pertanto, rende la seguente dichiarazione: "Nella notte del 30 gennaio 1945, intorno alle ore 20,15, l'aeroplano #17 (Churnhead #1) chiamò la torre e disse che le comunicazioni interne erano fuori servizio. Circa 20 minuti più tardi, chiamò di nuovo per le istruzioni sul decollo. Il pilota che guidava l'aeroplano #17 decollò alle 20,42. La torre non è più stata in contatto con il #17. Intorno alle 23, "Excise" chiamò la torre e riferì che Churnhead #1 stava cercando di contattare la torre dicendo "Chiamo!" ma il suono era molto debole. La torre provò a contattare il #17 ma senza successo. Churnhead #2 e "Friedsprat" #28 provarono a contattare Churnhead #1 senza successo. Churnhead #2 riferì di aver sentito Churnhead #1 passare "Alter" ed "Austie" ma non sentì nulla riguardo al #17 da quel momento in poi. La torre rimase in attesa fino a che l'aereo era rimasto disperso per 5 ore e 25 minuti ma senza alcun altro risultato.

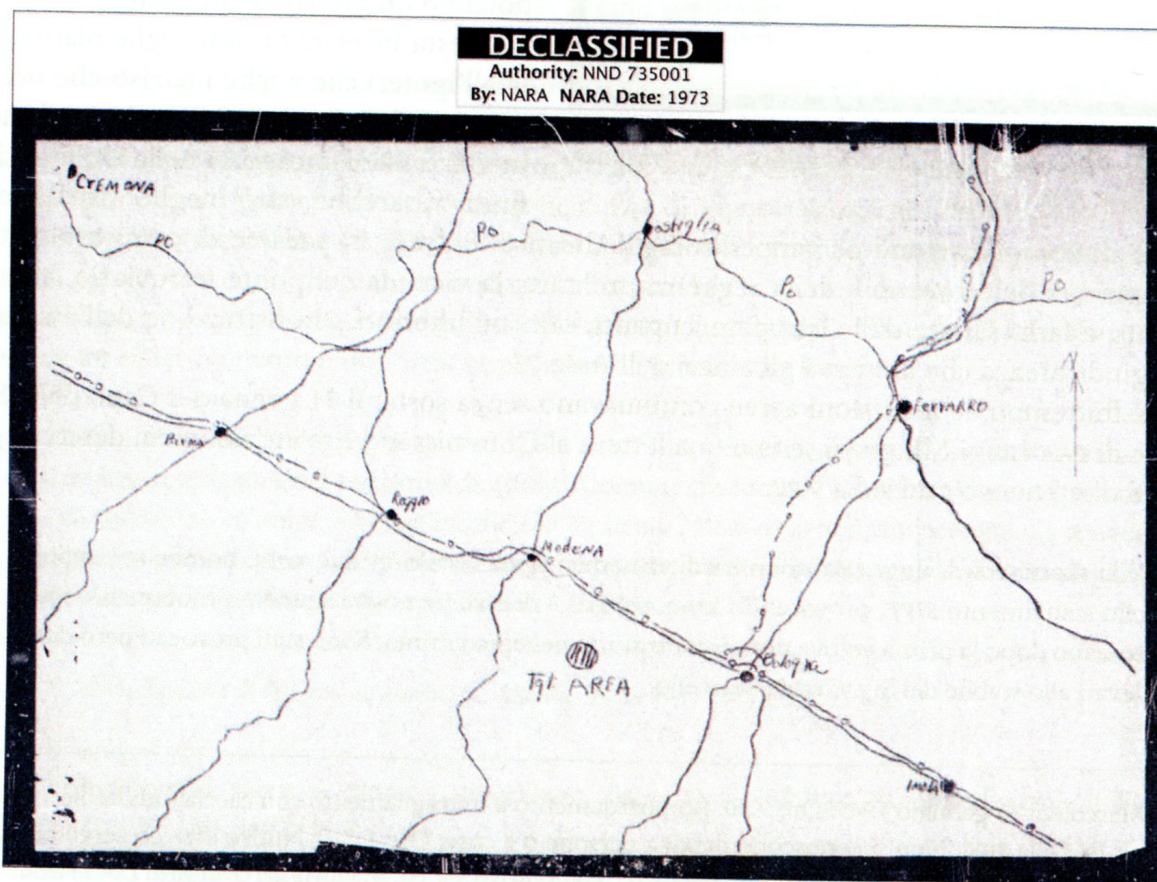


Fig. 79 - Luogo in cui precipitò l'aereo del comandante Heisler. Archivi USAAF.

⁴²⁵ PAA – Sezione Antiaerea – Vignola. Vignola, li 31 gennaio 1945. n. 75 di prot. – Oggetto: *Incursione aerea*. Al Commissario Prefettizio del Comune di Vignola, in ASCVg, *Busta 196 - 1945*, cat. 15 cl. 8.

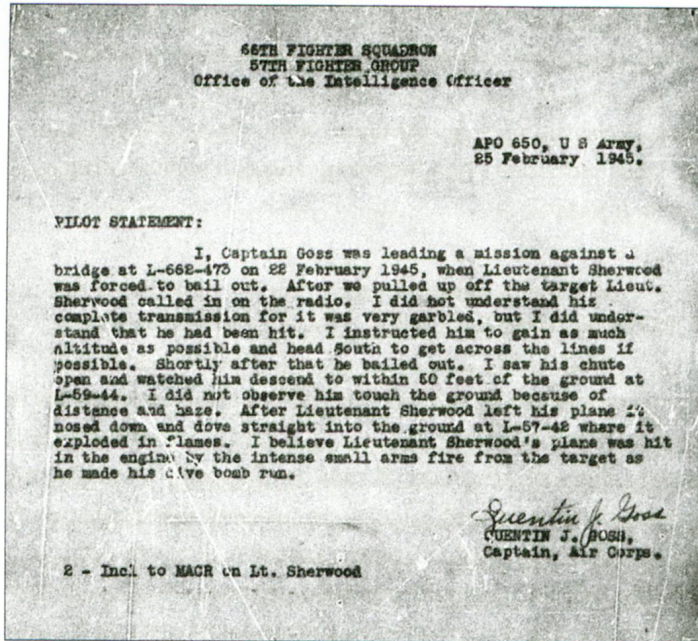


Fig. 80 - MACR (rapporto di perdita del velivolo e cronaca delle prime operazioni di salvataggio del pilota, compilato dai compagni di missione superstiti) del Luogotenente Sherwood. Archivi USAAF.



Fig. 81 - Mappa che riporta il punto di caduta dell'aereo del Luogotenente Sherwood, indicato con un cerchio scuro (all'interno del nostro cerchio). Archivi USAAF.

La notizia dell'abbattimento del velivolo fu confermata da tutti i cronisti⁴⁵⁷ e anche dalle fonti statunitensi; l'aereo del Luogotenente Lincoln Rogers Sherwood fu colpito dal fuoco della FlaK e manifestò fin da subito gravi problemi di volo.

Il Capitano Quentin J. Goss, che comandava il 57th Fighter Group – che apparteneva al 66th Fighter Squadron dell'aviazione americana – scrisse un'interessante relazione sull'incidente occorso al suo pilota; anche se l'autore del documento si trovava sul suo apparecchio e non aveva una visione d'insieme degli eventi, la sua focalizzazione interna gli consentiva di comprendere in maniera migliore l'entità del fuoco delle batterie contraeree e di valutare la traiettoria compiuta dal velivolo in avaria.

Il resoconto di Goss confermava le affermazioni dei principali cronisti vignolesi: la FlaK era riuscita a colpire il motore dell'aereo del Luogotenente Sherwood e lo aveva costretto a eseguire una complessa virata per cercare di salvarsi. La manovra si rivelò, tuttavia, inutile poiché i danni subiti dal propulsore erano troppo seri e rilevanti per consentirgli di continuare a spingere in alto e in avanti quell'ammasso di lamiera; il pilota decise di buttarsi fuori dall'abitacolo e di affidare la sua salvezza alla buona sorte. Il P-47 precipitò ai piedi delle colline tra Marano e Guiglia, mentre l'aviatore toccò terra alle coordinate L-59-44; il suo capitano non riuscì a vedere il suo atterraggio poiché la

⁴⁵⁷ "La contraerea tedesca FlaK abbatte un altro aereo, che si schianta nei pressi della scorciatoia per Guiglia. Anche questa volta il pilota riesce a salvarsi lanciandosi con il paracadute e finisce nelle mani dei partigiani, che gli faranno passare la Linea Gotica e rientrare nei suoi ranghi. Morirà poi durante il decollo che si accingeva a fare con il suo aereo, che cappottò". (Testimonianza di Ugo Ferri, che già si trovava in quel luogo). Carlo Rossi, *op. cit.*, Archivio del Gruppo di Documentazione Vignolese Mezaluna-Mario Menabue.



Fig. 84 - S. Gaetano (Marano s. Panaro). Cippo che commemora Ernesto Galli ed Enrico Rosini, deceduti in seguito al mitragliamento aereo dell'autocorriera Cionini, il 22 febbraio 1945. *Archivio Mezaluna, foto D. Degli Esposti.*

La corsa del 22 febbraio 1945 era iniziata nell'usuale tensione dei tempi di guerra, ma non aveva riservato insidie particolari; l'autista era arrivato alla fermata di San Gaetano senza problemi e attendeva di ripartire alla volta di Ospitaletto, San Dalmazio e Serramazzoni quando, all'improvviso, sentì il rumore degli aerei in picchiata: pochi secondi dopo, il fischio sordo degli spezzoni e la percussione metallica delle raffiche dei fucili mitragliatori investirono i suoi orecchi e accesero l'inferno in quell'angolo di collina che, nel bel mezzo dell'estate precedente, aveva già osservato in un silenzio spettrale la rappresaglia germanica di Ospitaletto.

In mattinata poi l'autocorriera dell'Impresa Cionini, che fa servizio da Serramazzoni a Vignola, diretta a quest'ultima località, sulla strada poco prima di Marano, veniva raggiunta da raffiche di mitraglia. Un viaggiatore è rimasto ucciso; altre otto persone risultano ferite, due delle quali piuttosto gravemente. Il proprietario dell'auto riuscì a salvarsi prendendo la campagna.⁴⁶¹

Anche se non è possibile escludere categoricamente che gli aviatori americani abbiano attaccato l'autocorriera di Natale Cionini con il semplice obiettivo di terrorizzare la popolazione civile e di aumentare la sua ostilità nei confronti dei gerarchi, dei politici e degli affaristi che avevano spinto l'Italia in guerra, sembra più probabile che il blitz fosse dovuto a un tragico equivoco: non accadeva raramente che i piloti scambiassero lucciole per lanterne e ritenessero che alcuni veicoli adibiti al trasporto dei civili fossero automezzi militari.

A distanza di quasi settant'anni da quei tragici eventi ricostruire le reali intenzioni dei protagonisti appare ancora più difficile, poiché le loro memorie contrastano con i ricordi delle vittime delle loro azioni, mentre tutte le esperienze legate al conflitto vengono filtrate dai vari strati del vissuto del dopoguerra; ciò che sembra fuori da ogni possibile dubbio è l'imbarbarimento di coloro che guidavano le operazioni militari, che si lasciavano trascinare sempre più spesso dal desiderio di assestare colpi tremendi ai loro nemici e non si curavano particolarmente de-

⁴⁶¹ Cronaca Cavalli, *Archivio del Gruppo di Documentazione Vignolese Mezaluna-Mario Menabue.*