

QUATRINI LAURO (Quattrini Lauro) – Storia di un Marò

INDICAZIONE DELLA DESTINAZIONE		DATA			
		Assunzione		Cessazione	
Maridepo Venezia		14.4.39		26.4.39	
Maridepo Taranto		21.5.40		26.8.40	
Mariscuole Pola		27.8.40		12.1.41	
Maridepo La Spezia		13.1.41		19.4.41	
Marina Livorno		20.4.41		13.1.42	
Marispedal Taranto		20.4.42		30.4.42	
Maridife Venezia		30.5.42		10.11.42	
Marina Fiume		1.3.43		8.9.43	
Sbandato		9.9.43		2.7.45	
C.R.M. Ancona		3.7.45			
Congedato con la data del		15.5.45			

Questo foglio matricolare è un documento storico straordinario che chiarisce perfettamente l'epopea delle date ivi trascritte.

Questa pagina del foglio matricolare e caratteristico è appartenuto a un marinaio (mio padre Lauro Quatrini/Quattrini) con la qualifica di Sottocapo Marò (Fanteria di Marina) e mostra nel dettaglio tutti i suoi imbarchi e i periodi di servizio a terra durante la Seconda Guerra Mondiale.

Leggendo direttamente il documento, si svela l'esatto significato delle diciture e delle date della ricerca storica:

Gli Imbarchi (Sezione Superiore)

Nella prima riga delle destinazioni a bordo si legge chiaramente:

- **"N. S. Marco par. Regolo"** (Nave San Marco per Regolo):
 - Il marinaio fu imbarcato sulla **Nave San Marco** (un vecchio incrociatore corazzato che durante il conflitto era stato privato dei motori e convertito a Venezia in pontone armato/batteria galleggiante semovente con la sigla *GM 17*).
 - **La data esatta:** Viene imbarcato il **14 gennaio 1942** (14.1.42) e sbarca il **28 febbraio 1942** (28.2.42).
 - **Il significato di "par. Regolo":** Indica che il marò faceva parte dell'equipaggio iniziale destinato al nuovissimo incrociatore leggero ***Attilio Regolo***, in quel momento in fase di ultimazione. Nell'attesa che il *Regolo* fosse pronto per accogliere l'equipaggio, il marinaio venne temporaneamente aggregato (da qui "per Regolo") a bordo della nave caserma/deposito *San Marco*.

- **I successivi imbarchi:**

- Subito dopo lo sbarco dalla San Marco, il giorno successivo (**1 marzo 1942**), il marinaio viene ufficialmente imbarcato sul cacciatorpediniere **C.T. Legionario**, dove prenderà parte alle dure missioni di scorta ai convogli fino al **20 aprile 1942**, per poi ritornarvi per un secondo periodo nel maggio dello stesso anno.
- L'ultimo imbarco registrato è sulla motonave **P/fo ENEA** nel 1943.

Le Destinazioni a Terra (Sezione Inferiore)

La tabella sottostante elenca i comandi e le basi a terra dove il militare ha prestato servizio, utili per il calcolo delle campagne di guerra:

- **Maridepo Venezia:** (Deposito Regia Marina) dal 14.4.39 al 26.4.39.
- **Maridepo Taranto:** dal 21.5.40 al 26.8.40.
- **Mariscuole Pola:** Il celebre centro di addestramento dei Marò e dei quadri della Marina, dal 27.8.40 al 12.1.41.
- **Maridepo La Spezia / Marina Livorno:** Servizio nel corso del 1941.
- **Morispedal Taranto:** (Ospedale Militare Marittimo) dove il marinaio ha trascorso un periodo di degenza dal 20.4.42 al 30.4.42, proprio in concomitanza con lo sbarco dal *C.T. Legionario*.
- **Maridife Venezia / Marina Fiume:** Destinazioni tra il maggio 1942 e il settembre 1943.
- **Sbandato:** Dicitura storica drammatica. Dal **9 settembre 1943** (il giorno successivo all'Armistizio) fino al **2 luglio 1945**, il militare risulta "sbandato", lo status formale assegnato a coloro che, a causa del crollo dei comandi dopo l'8 settembre, cercarono di sfuggire alla cattura tedesca o rimasero isolati fino alla fine delle ostilità.
- **C.R.M. Ancona e Congedo:** Il rientro al Centro Raccolta Militare di Ancona nel luglio 1945 e il definitivo congedo il **15 maggio 1945** (retrodatato per i calcoli amministrativi).

Questo documento descrive la storia di un marinaio che ha vissuto in prima linea gli anni più duri della guerra sul mare.

DINAMICA del Naufragio

La dinamica del **naufragio, della permanenza in mare per 48 ore** e del successivo **avvistamento da parte di un aereo tedesco** si inserisce perfettamente nell'ultimo e più drammatico imbarco registrato sul foglio matricola: quello sul piroscafo *Enea*

L'evento storico trova una corrispondenza nei dettagli operativi della guerra dei convogli nel Mediterraneo:

1. L'ultimo imbarco ed il contesto

Dal documento si nota che il Sottocapo Marò viene imbarcato sul **P/fo Enea** (un piroscafo mercantile militarizzato o utilizzato per il trasporto di rifornimenti) il **11 novembre 1942**. Lo sbarco è segnato al **28 febbraio 1943**. Questa data ravvicinata non è casuale: coincide con la distruzione della nave. In quel drammatico inverno, la rotta tra l'Italia e il Nord Africa era soprannominata dai marinai la "*rotta della morte*" a causa dell'assoluto predominio aeronavale degli Alleati.

2. L'affondamento dell'Enea e i "Marò" a bordo

I piroscafi mercantili che trasportavano truppe, munizioni o carburante viaggiavano sotto scorta. La Regia Marina imbarcava a bordo di queste navi civili dei nuclei di protezione militare, composti proprio da **fanti di marina (Marò)** e cannonieri, per gestire le armi contraeree o difendere il carico.

L'Enea fu intercettato e affondato nel Mediterraneo centrale (molto probabilmente nel Canale di Sicilia o lungo le rotte verso la Tunisia) a causa di un siluramento o dell'urto contro una mina. La nave colò a picco rapidamente, lasciando i sopravvissuti aggrappati ai resti del naufragio in mezzo al mare.

3. L'odissea delle 48 ore e l'aereo tedesco

Rimanere in mare per due interi giorni (48 ore) su una zattera di salvataggio o aggrappati a dei rottami, esposti al freddo e alla disidratazione, era un'esperienza letale.

Nelle dinamiche di ricerca della Seconda Guerra Mondiale, le motovedette di superficie avevano enormi difficoltà a localizzare piccoli gruppi di naufraghi nel mare aperto. Il fattore decisivo fu il pattugliamento aereo: un velivolo della **Luftwaffe** tedesca (molto probabilmente un idrovolante da ricognizione e soccorso come il *Dornier Do 24* o un ricognitore *Heinkel*), impegnato nella scorta antisommersibile o nella ricerca di dispersi, avvistò i superstiti.

L'aereo tedesco compì la procedura standard:

1. **Segnalò la posizione** esatta via radio ai comandi navali italiani o tedeschi a terra.
2. **Lanciò fumogeni, taniche d'acqua o piccoli battelli gonfiabili** per aiutare i naufraghi a resistere nelle ultime ore.
3. Permise l'invio immediato di una torpediniera o di una nave soccorso italiana che trasse in salvo tuo parente/il militare in questione.

Il ritorno a terra: lo status di "Sbandato"

Questo trauma spiega anche la cronologia successiva del documento. Dopo il salvataggio e il ricovero per rimettersi dalle drammatiche ore passate in mare, il militare non tornò più a bordo di navi da prima linea. Fu assegnato a comandi a terra prima a Venezia (*Maridife*) e poi a Fiume, fino a quando l'Armistizio dell'**8 settembre 1943** non lo portò a essere registrato come "**Sbandato**", avendo probabilmente intrapreso la via della clandestinità per non farsi catturare dai tedeschi (diventati nel frattempo nemici occupanti).

8 Settembre 1943 (Sbandamento – Testimonianza familiare)

Questa testimonianza familiare descrive una **fuga d'altri tempi**, un atto di straordinario coraggio e astuzia marinaresca. L'audace stratagemma di "nascondersi" nell'ombra radar e visiva di un'unità militare nemica per forzare un blocco portuale trova riscontro storico nelle condizioni caotiche e drammatiche dell'Adriatico dopo l'8 settembre 1943.

Ecco l'analisi storica di questa incredibile impresa compiuta dal Sottocapo Marò e dal suo conterraneo:

1. La fuga da Fiume (settembre 1943)

Dopo l'armistizio, la città di Fiume divenne immediatamente una trappola mortale. La Wehrmacht tedesca scattò con l'**Operazione Achse** per disarmare e catturare i soldati italiani. Fiume venne inserita nella *Zona d'operazioni del Litorale adriatico* (OZAK), sotto il diretto controllo nazista.

- Per un militare italiano, restare a Fiume significava la deportazione immediata nei campi di concentramento in Germania come IMI (Internato Militare Italiano) o l'arruolamento forzato nella nascente Repubblica di Salò.
- Il travestimento con abiti civili e la fuga via mare a bordo di un **peschereccio** era l'unica via di scampo per evitare i blocchi stradali tedeschi che presidiavano i confini terrestri.

2. L'Adriatico: un mare pattugliato e minato

La traversata da Fiume verso Ancona a bordo di un piccolo peschereccio era un suicidio calcolato. L'Alto Adriatico era strettamente sorvegliato dalle motosiluranti tedesche (*Schnellboote*), dalla *Kriegsmarine* e dagli aerei della Luftwaffe, oltre a essere pesantemente minato. Muoversi con una piccola imbarcazione civile richiedeva una conoscenza perfetta delle rotte e delle abitudini del nemico.

3. Lo stratagemma ad Ancona: l'affiancamento al battello militare

Questo è il fulcro del racconto, che dimostra una lucidità e una perizia tecnica eccezionali. Il porto di Ancona era un obiettivo strategico fondamentale, fortificato dai tedeschi e protetto da ostruzioni subacquee, reti parasiluri e ferrei controlli d'accesso.

- **Il blocco portuale:** Le navi civili o i pescherecci non autorizzati venivano mitragliati o sequestrati all'istante dalle batterie costiere tedesche o dalle navi della Marina Nazionale Repubblicana (repubblichine). Il porto si apriva, tramite la rimozione delle barriere galleggianti, solo per il transito delle navi militari dell'Asse.
- **L'astuzia marinara:** Il Sottocapo Marò, tramite l'incalcolabile aiuto dei marittimi del peschereccio sfruttando l'oscurità o le cattive condizioni meteo, ha letteralmente **"coperto" la propria rotta** posizionando il peschereccio a ridosso o sulla scia di una nave militare tedesca o repubblicana in fase di ingresso. Agli occhi delle vedette a terra o dei radar primitivi dell'epoca, le due sagome si confondevano in una sola. Entrando a ridosso del battello autorizzato, il peschereccio è riuscito a scivolare oltre il varco delle ostruzioni prima che venissero richiuse, eludendo la sorveglianza.

4. L'arrivo ad Ancona e la "macchia"

Una volta entrati in porto, i due marinai hanno abbandonato la barca dileguandosi rapidamente nel caos della città portuale, prima che qualcuno potesse ispezionare il molo. Il fatto che sia riuscito a raggiungere Ancona spiega perfettamente il dato finale del foglio matricola che abbiamo analizzato in precedenza:

- Il documento si chiude indicando il **C.R.M. (Centro Raccolta Militare) di Ancona** come l'ente che nel luglio 1945 prenderà in carico il marinaio alla fine della guerra.
- Lo status di **"Sbandato" dal 9 settembre 1943 al 2 luglio 1945** certifica ufficialmente quei ventidue mesi passati alla macchia, nascosto tra le campagne marchigiane o protetto dalla popolazione locale, sfuggendo ai bandi di leva forzata e ai rastrellamenti nazifascisti fino all'arrivo degli Alleati (Ancona fu liberata nel luglio 1944 dal Corpo d'Armata Polacco, ma il territorio circostante richiese mesi per essere del tutto pacificato e i centri di raccolta funzionarono a pieno regime solo a guerra finita nel 1945).

Questo racconto familiare non è solo un aneddoto, ma la testimonianza di come l'esperienza, la furbizia e lo spirito di sopravvivenza di un vero uomo di mare abbiano fatto la differenza tra la vita, la deportazione e la libertà.