

I documenti raccontano

Concorso letterario
6. Edizione 2013



1960: disastro ferroviario a Monza



COMUNE DI
MONZA



Raccolte
Storiche
Archivio
Storico



Ricerca e redazione dossier:
Biblioteca Civica di Monza
(Pamela Colombo, Giustino Pasciuti, Graziella Rotta)
Luglio-Settembre 2013

Dossier

Titolo

1960: disastro ferroviario a Monza

Cronologia

5 Gennaio 1960

Luoghi

Monza, presso sottopasso in costruzione di viale Libertà

Vicenda

La mattina del 5 gennaio 1960, poco prima delle 8, il treno 341, proveniente da Sondrio e diretto a Milano, deraglia dai binari all'altezza del sottopasso, allora in costruzione, di viale Libertà. Il bilancio è pesantissimo: 17 morti (di cui 15 sul colpo e 2 che moriranno in seguito), tra cui uno dei macchinisti, e 124 feriti. La tragedia è causata dalla forte nebbia e dalla velocità del treno troppo elevata. In un tratto che doveva essere percorso a passo d'uomo, il treno transita invece a 90 km orari. Le rotaie, in quel tratto, sono leggermente deviate e sono sostenute da un castello provvisorio di travi, essendo in corso i lavori per la costruzione del sottopasso; ai binari manca dunque la solidità necessaria, e tutti i treni che devono transitare in quel tratto sono costretti a farlo alla velocità massima di 10 km all'ora. All'origine della tragedia c'è dunque un errore da parte dei macchinisti.

Il treno è frequentato principalmente da cittadini della Brianza che si dirigono a Milano per lavoro o per studio: "artigiani e operai, impiegati, piccoli industriali, commesse, stiratrici, talora qualche studentessa. Si conoscono tutti, e tutti si salutano, c'è sempre aria da riunione di famiglia negli scompartimenti di prima e di seconda classe" (Doc. 1): tutti si conoscono: si sa chi è la ragazza più bella del treno, si sa chi è il "giovanotto" appassionato di ciclismo, si sa chi è il ragioniere con la "schiscetta" che sale sul treno a Usmate-Carnate (Doc. 1). E tutti sono rassegnati ai ritardi che il treno subisce da quando è aperto il cantiere di Monza. In più, tutti sanno perfettamente qual è il tratto in cui il treno comincia a rallentare, anche perché, nelle giornate di nebbia, oltre ai normali segnali di rallentamento obbligatorio, vengono posti dei petardi che sono facilmente udibili dai viaggiatori. "Andava come un razzo", racconterà uno dei sopravvissuti in ospedale, riferendo dello sgomento e della paura sua e dei suoi compagni di viaggio per l'anomala alta velocità del convoglio in quel tratto.

"Da sotto il pavimento sprizzavano scintille, e fuori baluginavano fiamme. Erano le ruote che mordevano sassi e asfalto, ormai correavamo senza sentirci sotto i binari ed è un'impressione spaventosa, che non potrò mai dimenticare, come scendere dal cielo senza paracadute. 'Stavolta piombiamo giù nel viadotto' mi sono detto. Ma l'avevamo superato, invece. Di colpo, con un rumore che pareva quello di mille tonnellate di ferro scaricate addosso a noi, la carrozza si è rovesciata sul fianco destro, e noi ci siamo trovati l'uno sull'altro. La lampadina era rimasta accesa, stranissimo" - così racconta l'incidente un sopravvissuto (Doc. 1).

Uscito dai binari, il treno sfonda il muro di cinta delle lanerie BBB: alcuni vagoni si fermano negli spazi del capannone e del deposito macchine e biciclette della laneria, altri precipitano nel sottopassaggio in costruzione. Per una pura casualità gli spazi annessi al lanificio in quel momento sono deserti: normalmente, a quell'ora, un centinaio di operaie della fabbrica vi parcheggiano le loro biciclette e motorette prima di iniziare il turno di lavoro. Ma quel giorno, il turno è iniziato un'ora prima e quegli spazi sono deserti; il bilancio delle vittime, altrimenti, sarebbe stato molto più pesante.

Un episodio che ancora oggi molti testimoni oculari ricordano con raccapriccio, inoltre, è quello della rotaia divelta, che trafigge a morte un passeggero del treno, il sacerdote Giuseppe Gaffulli, parroco di Dervio. “I morti sembravano tutti eguali. Spaventosamente dilaniati, sfregiati, anneriti dalle ferite. I riconoscimenti ufficiali erano già avvenuti, ma molti stentavano a trovare una cara fisionomia. Solo si distingueva la salma del parroco di Dervio, uno dei pochi fra le vittime che non fosse viaggiatore abituale, del diretto del 7,10. Il prete aveva intrapreso il viaggio per andare a trovare a Gaggiano la madre morente. Aveva comprato di corsa il biglietto. Forse sarebbe stato contato tra i superstiti se un pezzo di rotaia non si fosse conficcata nella vettura dritta come una lancia, proprio sopra il suo posto. Ed era ora (sua madre intanto, era morta), con la sua stola dorata al collo, la berretta da parroco di campagna per traverso, a nascondergli la testa spaccata” (Doc. 2).

Le cronache riferiscono dettagli raccapriccianti: “Lo spettacolo dei corpi straziati, soprattutto attorno alle prime tre vetture, era indicibile; in mezzo ai binari, all’altezza della terza vettura, giaceva una testa di donna decapitata; dalle lamiere contorte si levavano i rantoli dei moribondi e le grida strazianti dei feriti. Una ragazza d’una quindicina di anni era stata tagliata in due” (Doc. 3).

“Pagina 867, pagina 868, pagina 869: la carta è sporca di sangue e di fango, il libro è sfasciato, i fogli sono sparpagliati qua e là lungo la massiciata. Era un testo di diritto amministrativo [...]. Molte frasi sono sottolineate con cura e diligenza forse lo sfortunato studente che possedeva il volume stava dando l’ultima occhiata sul treno, prima di scendere a Milano per frequentare le lezioni. La tragedia l’ha colto immerso in quella lettura, un improvviso vortice gli ha strappato il libro dalle mani e lo ha scagliato lontano, dove ora si infradisce nella guazza, tra mille altri oggetti di una pacifica vita quotidiana ...” (Doc. 5).

A volte i toni con cui si parla della tragedia sono meno fedeli alla cronaca e indulgono di più, pur nel massimo rispetto per il dolore delle vittime e dei loro parenti, al folklore: “Non c’entra l’anno bisestile con la tragedia di Monza” - così titola una

diffusa rivista del tempo (Doc. 4). Molti, poi, sono i commenti e le riflessioni che il fatto suscita, da parte di viaggiatori, esperti e addetti alle ferrovie che intervengono sulla stampa con testimonianze e considerazioni personali (Doc. 6).

Nei primi minuti dopo la tragedia si attivano i soccorsi: innanzi tutto i passeggeri incolumi aiutano quelli meno fortunati, quindi intervengono, con scale e mezzi di fortuna, gli stessi lavoratori del lanificio e quindi i vigili urbani (Doc. 12). Accorrono poi i sacerdoti della vicina parrocchia di San Gerardo, e, col passare dei minuti, si incominciano a sentire le sirene dei mezzi di soccorso, che arrivano anche da Milano. In tutto, i soccorritori sono più di trecento. Arrivano poi sul posto le massime autorità del territorio: il prefetto, il questore, il comandante dei carabinieri, gli assessori comunali, il sindaco. Da Milano arriva perfino il cardinale, Mons. Giovanni Battista Montini, e da Roma il sottosegretario ai Trasporti, on. Fanelli, che porta il cordoglio del governo alle famiglie delle vittime e dispone immediatamente il versamento di 100.000 lire ai passeggeri ricoverati in ospedale. Nello stesso tempo annuncia che i funerali delle vittime verranno celebrati il giorno seguente, a spese del Comune di Monza e delle Ferrovie dello Stato.

Il Sindaco proclama il lutto cittadino e invita la cittadinanza a dare "solidale e unanime attestazione di cordoglio alla salme composte dalla pietà monzese" (Doc. 11, Doc. 12). Da Lecco e dai paesi attraversati dal "diretto della morte", come viene subito ribattezzato il treno, partono in automobile i parenti dei passeggeri: sentita infatti la notizia dell'incidente, si mettono in movimento per avere notizie dei loro cari. Le strade di Monza sono così animate da un traffico fuori dal normale, e la polizia stradale controlla la viabilità per favorire l'accesso dei mezzi di soccorso al luogo del disastro e il trasporto dei feriti all'ospedale, dove vengono allestite sale operatorie d'urgenza. Molti medici intervengono per prestare i soccorsi a titolo volontario. Il traffico ferroviario, invece, nel tratto dell'incidente verrà ripristinato nell'arco di 24 ore, sia pure in forma provvisoria e ridotta, mentre per un ripristino definitivo occorreranno alcuni giorni.

Nel salone d'onore della Villa Reale viene invece allestita una camera ardente improvvisata per le vittime. In questo luogo, storicamente destinato a occasioni festose, si verificano scene strazianti, come quella della ragazza che riconosce i resti del fidanzato, con cui ha scambiato l'anello di fidanzamento solo tre giorni prima (Doc. 1). I funerali, due giorni dopo il disastro, saranno celebrati dal Cardinale Montini in un Duomo gremito di gente proveniente dalla Valtellina, dal Lecchese, dalla Bergamasca e dalla Brianza (Doc. 8).

La Prefettura di Milano promuove una sottoscrizione pubblica per raccogliere fondi a favore delle famiglie delle vittime; allo stesso scopo si attivano molti altri enti, tra cui i Comuni di Milano e di Monza, la Provincia di Milano, l'Associazione Industriali e l'Unione Commercianti di Monza, la Cassa di Risparmio delle Province Lombarde. Dal Pontefice e dal Cardinale di Milano arrivano per le vittime somme di denaro ingenti. In tutto si raccolgono più di 23 milioni di lire. Presso le locali sezioni dell'AVIS (l'associazione dei donatori di sangue) si raccolgono 53 litri di sangue per le vittime della tragedia. Espressioni di solidarietà giungono a Monza da varie città d'Italia, da parte di privati cittadini o di associazioni (Doc. 9, 10)

A partire dal cinquantesimo anniversario della tragedia, il Comune di Monza ricorda ogni anno le vittime con cerimonie commemorative, riportate dalla stampa cittadina che richiama i diversi episodi legati alla tragedia, anche con interviste e rievocazioni di testimoni oculari (Doc. 7).

CORRIERE DELLA SERA

NELLA NEBBIA, LANCIATO AD ALTA VELOCITA', UN CONVOGLIO ESCE DAI BINARI E SI ROVESCIA

QUINDICI I MORTI NEL DISASTRO DEL TRENO DEVIATO PRESSO MONZA

I feriti, più o meno gravi, sono 124 - L'imprudenza dei macchinisti, che non hanno rallentato sul viadotto, è la causa della sciagura - Due vetture si schiantano contro la cinta di uno stabilimento e due precipitano nella strada sottostante - I racconti dei superstiti - Il card. Montini sul luogo della sciagura

Quindici persone sono rimaste uccise e centoventiquattro più o meno gravemente ferite nel disastro ferroviario avvenuto nella nebbia, poco dopo le otto di ieri mattina, a due chilometri dalla stazione di Monza. Il tragico consuntivo supera di molto il pur gravissimo bilancio di vittime (14 uccisi e 30 feriti) che si dovette lamentare a Codogno, la sera del 9 dicembre 1957, allorché il rapido Milano-Roma si schiantò, a cento all'ora, contro il pilastro di un ponte. E anche questa volta a Monza la velocità, complice la implacabile nebbia della pianura padana, è stata la causa prima del disastro. La spiegazione della meccanica della catastrofe è lineare, incredibile: il treno 341, proveniente da Sondrio e diretto a Milano, con ottocento viaggiatori stipati in dieci carrozze e un bagagliaio è difatti deviato perché correva a novanta chilometri orari su un tratto lungo il quale avrebbe dovuto invece procedere a passo d'uomo. In quel tratto le rotaie erano sostenute da un provvisorio castello di travi

metalliche sopra un costruendo sottopassaggio: mancava, cioè, alla strada ferrata una solidità di basamento completa, e appunto per questo, da un mese, i treni in partenza e in arrivo alla stazione di Monza circa un centinaio al giorno transitavano sul ponte a passo di lumaca. Ieri mattina il diretto 341 vi è piombato, invece, andando a novanta chilometri orari: come se un acrobata si fosse messo a correre su una corda sospesa nel vuoto. La catastrofe è stata inevitabile, ma in essa ha certamente giocato, come ha dovuto purtroppo constatare la prima sommaria inchiesta tecnica, anche un imperdonabile errore del personale di macchina. Una sbadataggine favorita dalla nebbia, ma che ha precipitato nel lutto, nell'angoscia o nella disperazione decine e decine di famiglie. «Ma il responsabile — ha detto l'ing. Rissone, direttore delle Ferrovie dello Stato — ha già pagato. Con la vita Il 341» si forma a Sondrio, come accelerato, con partenza alle 5 in punto. Soltanto a Lecco, dove giunge alle 7 e tre minuti e da dove riparte alle 7 e otto minuti, diventa diretto. E' convoglio frequentato dalla gente della Brianza che viene a Milano: artigiani e operai,

impiegati, piccoli industriali, commesse, stiratrici, talora qualche studentessa. Si conoscono tutti, e tutti si salutano, c'è sempre aria da riunione di famiglia negli scompartimenti di prima e di seconda classe.

I «personaggi» del treno

Si sa già chi è la ragazza più bella del treno, la quale sale sempre alle 7.15 a Calozziocorte, chi è il giovanotto di Olgiate Calco che alle 7.31 compare sul marciapiede di quella stazione e comincia a parlare di sport appena seduto e ieri mattina aveva subito iniziato a rievocare le imprese di Fausto Coppi, e tutti conoscono a memoria il profilo del ragioniere che a Usmate-Carnate, (ore 7.45) si arrampica sul suo solito vagone, con la «schiscetta» sottobraccio e sulle labbra l'ultima barzelletta da raccontare prima di Monza. A Monza il diretto arriva, quand'è in orario, alle 7.57. Ma ieri mattina in orario non era. Da almeno sei mesi i viaggiatori erano abituati ai cronici ritardi imposti dai lavori per il costruendo sottopassaggio. «Il viadotto che pare la fabbrica del Duomo» l'avevano battezzato i passeggeri, sbuffando due volte al giorno, mattina e sera, ma pazientemente rassegnandosi

all'inconveniente. A quell'impresa lavorava da sette mesi una trentina di manovali, lungo l'asse completo della carreggiata del viale Libertà, su un fronte, cioè, di una trentina di metri. Si è a decisa quell'opera per eliminare il passaggio a livello che rallenta lenta il traffico del viale Libertà verso Concorezzo: con cento treni al giorno, quelle sbarre sono più giù che su.

La carreggiata, centrale parallela alla mezzera dei viale Libertà è stata inclinata dolcemente sino a cinque-sei metri sotto il livello della massicciata ferroviaria e per consentire il

Doc. 1 "Il Corriere della Sera", 06.01.1960



La-seconda vettura del-convoglio che ha abbattuto un muretto dietro al quale era un deposito di biciclette, degli operai della fabbrica. L'utilitaria che si vede nella foto-era stata parcheggiata in quel punto dal proprietario. (Foto Farahola)

proseguimento dei lavori i tre binari di corsa sono stati provvisoriamente sistemati con una deviazione a S, su un castello metallico con basi cemento.

Alle due estremità del nuovo tratto di binari erano stati posti segnali, di rallentamento obbligatorio, rinforzati, 1. nelle giornate di nebbia dalla regolamentare predisposizione dei petardi.

Tutti i macchinisti sapevano che in quel settore i convogli dovevano procedere lentamente, senza scossoni:

soltanto in futuro, quando sottopasso fosse stato completato (i lavori pare fossero in ritardo per via delle forti piogge) e la massicciata consolidata appieno, sarebbe stata consentita una marcia più sollecita. E anche i ritardi cronici sarebbero allora scomparsi.

vuol dire, che è in vista il ponte del viadotto in costruzione e che il macchinista si prepara a mettere il treno a passo d'uomo. Ma ieri mattina, dopo quei tre petardi, il «341» continua

va ad andare. « Andava come un razzo », doveva raccontare, poi, all'ospedale uno dei primi viaggiatori che ha, cominciato ad allarmarsi, il trentottenne Federico Gagliardi, che abita Bernareggio con la moglie e

tue figlie ha a Milano un laboratorio di elettrodomestici. Era il principio della catastrofe.

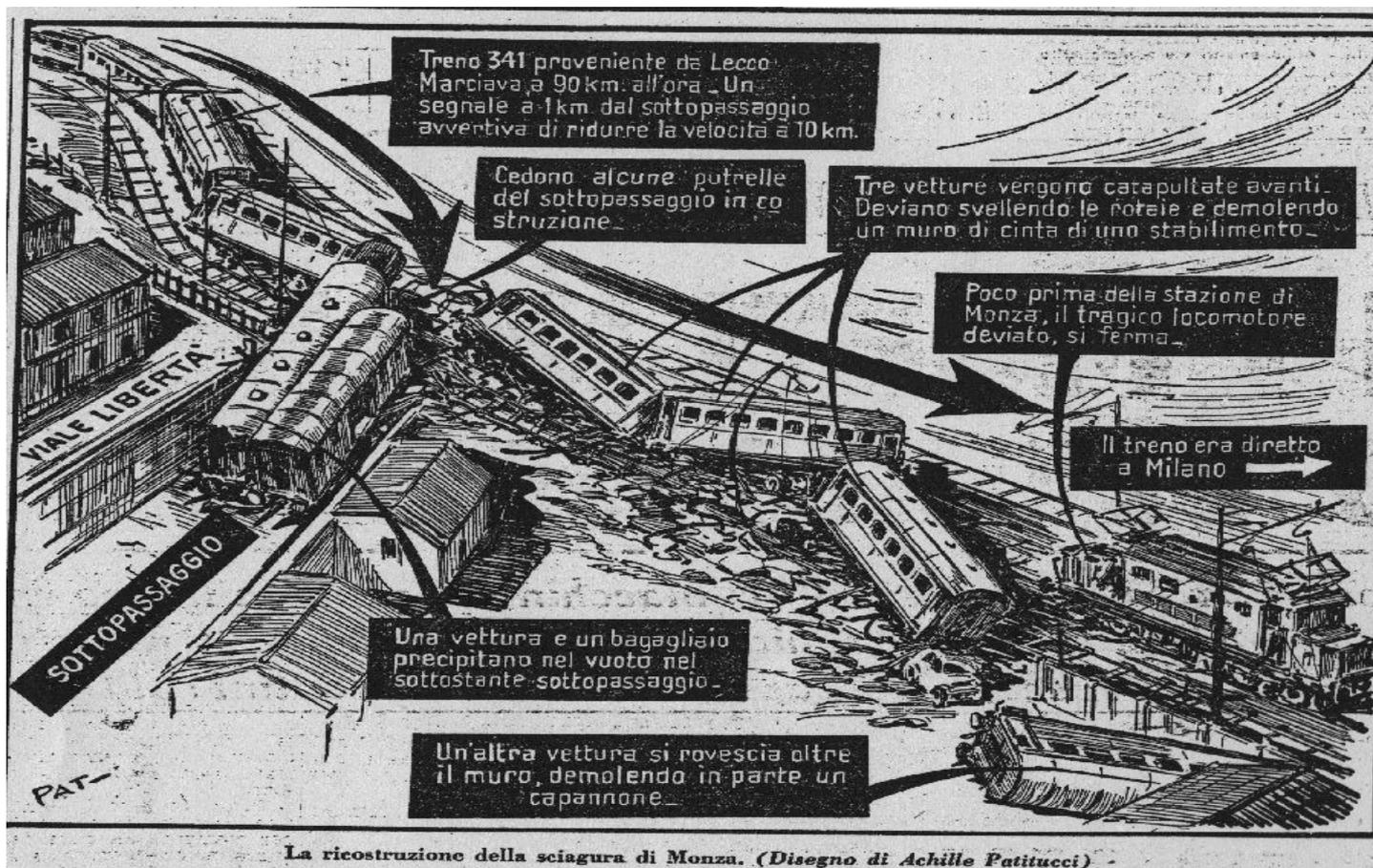
Il Gagliardi si trovava nel primo scompartimento della carrozza di prima classe, immediatamente agganciata, come s'è detto, al locomotore, e aveva, accanto il trentannenno Armando Fortunati, un suo conoscenti Lecco impiegato presso la sezione staccata d'Artiglieria di Milano. Con loro erano altre cinque persone, fra cui due ragazze, su uno dei sedili si erano un po' stretti per far posto a

nel viadotto' mi sono detto. Ma l'avevamo superato, invece. Di colpo, con un rumore che pareva quello di mille tonnellate di ferro scaricate addosso a noi, la carrozza si è rovesciata sul fianco destro, e noi ci siamo trovati l'uno sull'altro. La lampadina era rimasta accesa, stranissimo. Ci siamo mesi sulle spalle un giovanotto

e quello è arrivato sino al finestrino, che ora era al posto del tetto. L'ha aperto ed è salito a scrutare: 'Dove siamo?' ho: chiesto. 'Nel lanificio BBB' ha risposto quello. Allora ci siamo contati, noi del nostro

scompartimento. Eravamo in cinque, chi perdeva sangue dalla testa, chi dal naso, uno aveva, una gamba spezzata, io il braccio rotto. Mancavano le due ragazze. Sparite. Volate via. Al posto di una di loro c'erano due scarpe. Un'altra scarpa era infilata nella reticella.

« Intanto, arrivavano gli operai del lanificio, con in



« Andava come un razzo»

Nella cabina di guida del locomotore a pantografi il personale, di macchina era composto da due persone: l'aiuto macchinista Andrea Giuliano di 51 anni, da Milano, e il macchinista Pierino Vacchini, di 59 anni, entrambi con alcuni lustri di servizio alle spalle. Le carrozze trainate erano dieci, per la maggior parte con portiera centrale, ad apertura automatica, più un bagagliaio: agganciato alla locomotiva era un vagone di prima classe, stipato. Fuori, una coltre lattiginosa riduceva la visibilità a un paio di metri. S'erano uditi, qualche istante prima, tre scoppi di petardi. Di solito, anche nelle altre mattinate di nebbia, l'eco degli scoppi non si è ancora spento che il convoglio rallenta di colpo:

una delle due ragazze. «Se questo non si ferma ha borbottato l'artigiano, cominciando già ad avvertire alcuni preoccupanti scossoni, se il macchinista non si ferma in tempo voliamo fuori con tutto il treno». Gli ha fatto eco di Fortunati, mentregli altri tendevano le orecchie, sgomenti. « Ma è pazzo, diamo almeno a cento all'ora... Santo cielo...».

«Ci siamo trovati all'improvviso nell'inferno ha narrato poi al padiglione dell'ospedale di Monza Fortunati,

con un braccio rotto. Da sotto il pavimento sprizzavano scintille, e fuori baluginavano fiamme. Erano le ruote che mordevano sassi e asfalto, ormai correvamo senza sentirci sotto i binari ed è un'impressione spaventosa, che non potrò mai dimenticare, come scendere dal cielo senza paracadute. 'Stavolta piombiamo giù

testa il padrone, un brav'uomo sulla sessantina. E' stato lui che ha cominciato a ordinare che portassero scale e ci tirassero fuori, Gridava agli autisti. 'Non badate se vi sporcano le auto di sangue, portate i feriti all'ospedale, presto' Fuori ci siamo trovati immersi nella nebbia. Non ci si vedeva a dieci passi. Il nostro vagone era solo, coricato sul fianco. E il resto del treno? Non c'era più. Sparito. Come le due ragazze».

« La terra tremava».

Per qualche attimo è parso veramente a tutti in quell'atmosfera resa ancor più allucinante dalle folate gelide e basse di nebbia e dalle grida di terrore, dalle imprecazioni e dalle invocazioni di soccorso che si levavano da ogni parte che il « 341 » fosse stato inghiottito dalla nebbia.

Dal lanificio B.B.B., di cui è proprietario il comm. Angelo Borghi, dal nastroficario Ausonio, dalla fabbrica di caloriferi Streber attigui alla massicciata ferroviaria sono accorse decine di operai. Alcune guardie di Finanza, guidate dall'appuntato Pietro Severi, le quali percorrevano la via Orazio per recarsi al locale comando, si sono precipitate anch'esse in soccorso, guidate più dalle urla che dalla vista. Il sipario bianco impediva di rendersi conto esattamente delle proporzioni della tragedia.

Alla base del viadotto stavano lavorando, al momento del disastro, due manovali: il cinquantenne Ventura Liborio da Lecce, e il cinquantenne Giuseppe Paladini, da Verona, entrambi dipendenti dell'impresa progetti e costruzioni dell'ing. Cavallini, che ha in appalto la costruzione del sottopassaggio. «E' il terremoto ha gridato il Paladini, fuggendo. Sopra c'era il fuoco e ci piovevano addosso 'tochi' di ferro e traversine» racconterà più tardi. La terra tremava, il rumore della fine del mondo». Dai centralini degli stabilimenti sono partiti i primi dipartiti S.O.S. «Un treno fuori dai binari... Dieci morti... Venti morti... Cento morti... Mandate medici, ambulanze, infermieri. Che vengano i pompieri. Anche un prete... Stanno morendo. Sono chiusi dentro. Presto, presto, stanno morendo».

I primi soccorsi

Man, mano che i minuti trascorrevano, in un frenetico accorrere e intrecciarsi di grida, tra gli sprazzi sinistri e le livide lingue di fuoco sollevate ai fili ad alta tensione strappati dai pali e caduti sulle rotaie, mentre già, in distanza, gli urli laceranti delle sirene annunciavano l'arrivo di tutti mezzi di pronto soccorso a disposizione a Monza e nei dintorni, cominciava a delinearsi nella sua tragicità il quadro completo della sciagura. Il locomotore era rimasto sulla massicciata, fuori dei binari con le pareti della cabina di guida a brandelli. Uno dei macchinisti giaceva morto, l'altro vaneggiava, semistordito e sanguinante. La prima vettura del convoglio, spezzatosi il cavo di trazione aveva briciolato il muro di cinta del deposito macchine del lanificio B.B.B. schiantando lo spigolo di uno dei due capannoni per gli autocarri e rovesciandosi, come s'è detto sul fianco destro. La seconda carrozza, sganciata dalla prima, aveva parzialmente seguito l'altra nel deviazione, con un salto di mezzo metro, frantumando un altro tratto di muro dilaniando una utilitaria in sosta nel cortile e rovesciandosi sul fianco sinistro. Se nel cortile e nel capannone si fossero trovate a quell'ora, come avviene tutte le mattine, le cento operaie del lanificio che vi depongono le loro biciclette e motorette e vi si fermano a parlare prima dell'inizio dei turni mattutini, ci sarebbe stata una strage. Ma ieri mattina il lavoro nello stabilimento s'era iniziato un'ora prima, e i dintorni erano, per fortuna, deserti. Dalla terza e dalla quarta carrozza, anch'esse rovesciate sul fianco sinistro, stavano balzando all'esterno, attraverso i finestrini, uomini e donne urlanti. Erano quasi tutti scalzi, con i vestiti a brandelli. Un giovanotto giaceva svenuto a torso nudo sul pietrisco: della camicia gli era avanzata soltanto una manica. C'era stata una letta selvaggia per raggiungere i finestrini e gettarsi fuori delle carrozze. Il cinquantenne Augusto Grotteria, da

Lecco, dipendente delle Ferrovie dello Stato, è stato uno dei primi a inerparsi sino ad un cristallo infranto e a gettarsi, sulla massicciata. «Tutti urlavano come impazziti. C'era una donna con le gambe fratturate che gridava: 'Tiratemi fuori da qui'. Un bambino, seduto su una rotaia, piangeva e chiamava la mamma. Perdeva sangue dal capo. Io ero uscito senza un graffio. Ho ringraziato il cielo e sono corso ad aiutare gli altri. Stavano arrivando dei sacerdoti. «Là, ho fatto segno Andate là, qualcuno sta morendo E ho indicato il terzo vagone. Si udivano gemiti, rantoli. La carrozza era stata trafitta da una delle rotaie che usciva in alto, puntata verso il cielo, come una lancia, con un brandello nero rovesciato fuori dell'imperiale».

La morte del parroco

I sacerdoti venivano dalla vicina parrocchia di San Gerardo: erano il parroco don Florindo Spinelli, di 53 anni,

il coadiutore don Massimo Crespi e don Franco Fumagalli. «Siamo corsi verso quel punto, ci siamo infilati in un finestrino è il racconto del parroco e ci è apparsa una scena atroce. Quel brandello nero che sventolava fuori dal tetto, accanto alla rotaia, era a veste lacerata di un prete: don Giuseppe Gaffulli, parroco di Dervio. Stava come Cristo a croce, a braccia allargate: il binario lo aveva sventrato, spingendolo sino al soffitto del vagone. Un altro poveretto era immobile, a testa in giù. Morto. Ho impartito l'estrema unzione».

«Dal primo vagone, quello rovesciatosi nel capannone, stanno estraendo altra gente» completa don Massimo Crespi, con gli occhi lucidi. «Sulle traversine spezzate, fra i fili spezzati della rete c'erano corpi umani: un ammasso informe, orribile. Per sapere quanti fossero dovemmo contare le teste ripartite le membra».

Degli altri vagoni il quinto il bagagliaio e il sesto si erano tuffati giù, dal viadotto, la cui incastellatura ferroviaria aveva peraltro resistito validamente alla prova e poggiavano con una estremità nella sottostante sede stradale. Le altre cinque vetture di coda più o meno malconce, erano anche esse uscite dai binari, fracassando

tutto ciò che c'era: pali, reggifi, deviatori a mano per scambi e una cabina. Appena toccato terra, la maggior parte delle viaggiatrici perdeva i sensi. La fitta coltre nebbiosa pareva sempre ovattare i sibili delle sirene che giungevano ormai da ogni parte. Anche da Milano, dove l'allarme era giunto, via radio, dai posti di polizia e dei carabinieri, stavano arrivando alla velocità consentita dalla caligine, i mezzi di soccorso dei servizi di emergenza e tutte le massime autorità.

Il prefetto dott. Angelo Vicari, il questore ispettore generale capo di P.S. dott. Fortunato Lo Castro e il generale

Smecca comandante la seconda Brigata dei carabinieri erano fra i primi a comparire sul teatro del disastro, mentre una cinquantina fra autopompe, attrezzi e autoambulanze [...] massicciata ferroviaria oltre

trecentocinquanta soccorritori di tutti i corpi e di tutte indistintamente le associazioni di pronto soccorso. Gli uomini della Polizia stradale, al comando del colonnello Arista e del maggiore De Benedictis, e i carabinieri del Nucleo radiomobile e

del Gruppo esterno diretti dal colonnello Mazzarella vicecomandante la Legione di Milano e dal ten. colonnello Dante Jovino sbarravano le strade d'accesso al luogo del sinistro per consentire un più sollecito trasporto dei feriti all'ospedale di Monza, dove nel frattempo erano state celere allestite anche camere operatorie d'emergenza. Quaranta tra medici e chirurghi, i parecchi spontaneamente presentatisi ai reparti appena diffusasi nella cittadina la notizia della sciagura, iniziavano nella massima calma la loro preziosissima opera di soccorso ai traumatizzati.

Nel giro di due ore tutto il corpo medico, esemplarmente diretto dai professori Acquati, Viganoni, Nociti e Rossi e i dottori Caronni, Parenti e Brambilla, poteva condurre a termine le operazioni più urgenti, procedendo a un gran numero di trasfusioni di sangue. La fornitissima emoteca dell'ospedale di Monza si rive lava fortunatamente in grado di far fronte, anche alle richieste dei gruppi sanguigni più inconsueti. I feriti venivano sistemati presso i diversi padiglioni e i morti avviati, via via che venivano identificati, verso una camera ardente improvvisata in un salone della exVilla Reale di Monza.

Le strade urbane di Monza si animavano di un frenetico traffico di automobili che giungevano dalla zona di Lecco: la triste nuova del disastro aveva raggiunto i paesi toccati dalla ferrovia ed era rimbalsata nelle

frazioni, nelle cascine, nelle fabbriche, ed ora tutti coloro che temevano di avere un parente, un congiunto, un amico sul « diretto della morte » correvano angosciosamente ovunque fosse possibile « avere una smentita, una conferma, una notizia qualsiasi: all'ospedale, alla stazione all'exVilla Reale di Monza, sul luogo della sciagura.

Qui intanto – la nebbia si era un po' diradata, nel frattempo, e un pallido balenio di sole era appena filtrato a illuminare il desolato spettacolo di tanta rovina – era giunto anche il Cardinale arcivescovo di Milano, Giovanni Battista Montini. Le dita intrecciate sulla croce pettorale d'oro, lo sguardo dolorosamente fisso ai vagoni sconvolti e alle lamiere accartocciate, scavalcando mucchi di indumenti, borse, valigette, cappelli che, agenti e carabinieri andavano raccogliendo sulla massicciata, il Presule si è fermato più volte davanti a quelle carrozze, trasformate in bare d'acciaio, recitando a fior di labbra il « De Profundis » e impartendo la benedizione.

«Sono sciagure queste – diceva il Cardinale – che lasciano senza parola e che colpiscono non soltanto le famiglie delle vittime, ma tutta la società, tutto il mondo del lavoro cui questi sventurati appartenevano. A tutti esprimiamo le nostre paterne condoglianze particolarmente rivolgiamo il pensiero alle famiglie dei feriti. La morte del buon parroco di montagna così terribile mi ha indicibilmente rattristato. Iddio misericordioso lo accolga con tutte le vittime di questa sciagura. Abbiamo pregato e pregheremo perché la consolazione cristiana arrivi a tutti i cuori». Don Giuseppe Gaffulli, parroco di Dervio e segretario di mons. Perini vescovo di Fermo, era partito da Gaggiano per recarsi al capezzale della madre: nella

notte un telegramma lo aveva informato che sua madre versava in fin di vita.

Verso le 11 lo sgombero dei morti, e dei feriti (le vittime più numerose si erano avute nella prima carrozza catapultata nel capannone del lanificio), poteva considerarsi concluso e sul posto entravano in azione le squadre di pronto impiego delle



Ferrovie rinforzate da una speciale unità mobile munita di una potentissima gru. L'ingegnere Mario Forte, direttore compartimentale delle Ferrovie dello Stato assumeva la direzione dell'inchiesta tecnica e dei lavori per il ripristino della linea sconvolta.

Contemporaneamente, il ministro dei Trasporti, on. Angelini, impossibilitato a muoversi per malattia, avvertiva di avere inviato sul posto, in aereo, il sottosegretario on. Fanelli e il direttore generale delle Ferrovie ing. Severo Rissone. Nello stesso tempo, però, si metteva in moto anche la macchina della Giustizia: il Procuratore della Repubblica di Monza dott. Mario Volterra con il vicequestore dott. Paolo Zamparelli e il commissario capo dott. Setajolo, iniziava l'inchiesta giudiziaria con i primi interrogatori dei feriti. Da queste deposizioni risultava unanimemente che al momento dello svio il 341 correva a fortissima velocità. Andrea Giuliano, l'aiuto macchinista, superstite, non poteva essere interrogato, benché non fosse ferito, gravemente. « Voglio morire, voglio morire... » erano ritmate da un pianto diretto, le sue uniche risposte. Alle 13 il magistrato, dopo avere disposto il piantonamento del Giuliano, nominava una commissione peritale composta dagli ingegneri Granata e Bellini di Monza. Ad essi si affiancherà un terzo perito nelle

prossime ore.

Nel salone d'onore della Villa Reale una sala vastissima, luccicante di stucchi e di settecenteschi putti

un tempo adibita ai balli di gala si riversavano intanto in dolente pellegrinaggio i parenti degli uccisi. Le vittime, dopo la singola identificazione, venivano composte in casse di noce ognuna sormontata da un

crocefisso di bronzo. Comparivano i primi mazzi di fiori, depositi da mani anonime, da gente del popolo. E lì si verificava la scena più straziante della giornata. Invano trattenuta, da due parenti, una bella ragazza, Marisa Consonni, si avvicinava agli agenti invocando un nome.

« Sangiorgio, è qui Sangiorgio? ». Cercava un giovanotto, il suo fidanzato. Con lui si era scambiata l'anello di fidanzamento tre giorni fa, con lui avrebbe dovuto incontrarsi ieri pomeriggio. « C'è Sangiorgio? »

C'è Sangiorgio? » continuava a urlare la ragazza. C'era. Ma era irriconoscibile. Per avere la tragica certezza che fosse lui Marisa Consonni ha chiesto di vedere la sua agenda. Gliel'hanno consegnata. Sulla pagina del 4 gennaio 1960 era scritto: Oggi vedrò Marisa. La povera ragazza crollava al suolo priva di sensi.

Alle 16, arrivando direttamente dall'aeroporto della Malpensa, giungeva a rendere omaggio alle vittime e a visitare i feriti, il sottosegretario on. Fanelli. Dopo avere disposto che ad ogni ricoverato venisse versata la somma di 100mila lire l'on. Fanelli faceva le seguenti dichiarazioni: «Il treno '341' da Sondrio a Milano, composto da 10 carrozze e un bagagliaio, viaggiava con 9 minuti di ritardo. Partito dalla stazione di Usmate-Carnate, raggiungeva la velocità di 95 chilometri e a tale velocità impegnava un tratto di linea ove era prescritto un rallentamento a dieci chilometri l'ora per la costruzione di un nuovo sottopassaggio distante due chilometri dalla stazione di Monza »

Le responsabilità

Il rallentamento – ha proseguito il sottosegretario – era stato prescritto nei modi regolamentari al personale

di macchina e con apposite segnalazioni di avviso e di inizio lungo la linea. L'eccessiva velocità determinava lo svio del locomotore, di sette carrozze e del bagagliaio. Sono accorso – ha concluso l'on. Fanelli – per portare l'espressione del più vivo cordoglio da parte del Governo alle famiglie delle vittime, e l'augurio più affettuoso

di pronta guarigione ai feriti. Desidero assicurare che saranno accettate le responsabilità con tutto il doveroso rigore. Desidero anche rivolgere un vivo ringraziamento a tutte le autorità con a capo il Prefetto di Milano e il sindaco di Monza, e a tutto il personale dell'Amministrazione che si è prodigato oltre ogni limite per portare opera di soccorso e ripristinare entro la serata la linea ferroviaria».

I funerali verranno celebrati domani, giovedì, alle 9.30 a spese del Comune di Monza e delle Ferrovie dello Stato.

Appena rientrato a palazzo Monforte il prefetto si faceva promotore di una sottoscrizione pubblica a favore delle vittime del disastro. Alla somma iniziale di cinque milioni telegraficamente destinata dal

Presidente del Consiglio on. Segni, la Prefettura aggiungeva quella di due milioni. Altri cinque milioni stanziava il Sindaco

di Milano, prof. Ferrari, e altrettanti la Cassa di Risparmio delle Province Lombarde. Due milioni venivano of

ferti dall'Amministrazione provinciale, e un milione rispettivamente dal Comune di Monza, dall'Associazione industriale di Monza e dall'Unione commercianti. Con il commovente contributo di un milione del

Pontefice e di mezzo milione del cardinale arcivescovo si raggiungeva, a tarda sera, la somma complessiva di ventitré milioni e mezzo.

Nella notte su un binario di fortuna gettato a tempo di record sul luogo stesso del sinistro: il traffico ferroviario ha potuto provvisoriamente riprendere. Oggi la massicciata verrà sgombrata totalmente dei rottami e della carcassa dei vagoni in modo da accelerare al massimo i lavori di definitivo riassetto della linea, ma si prevede che occorreranno alcuni giorni prima di un ritorno alla normalità.

Già il 21 dicembre scorso, alle 17,30, un incidente era avvenuto sullo stesso viadotto del viale Libertà, un carro carico di materiale elettrico facente parte di un treno merci che procedeva a lentissima velocità, era sviato inclinandosi sui un fianco e incombendo paurosamente sulla sottostante strada in costruzione. Il traffico lungo la linea era rimasto interrotto per sette ore e i viaggiatori dei numerosi treni operai erano stati costretti a trasbordare. Da Milano era sopravvenuta una potente gru e soltanto dopo faticosi sforzi era stato possibile «imbragare» il carro-merci rimettendolo sulle rotaie e impedendo che facesse crollare il ponte provvisorio.

Franco Di Bella

LA CATASTROFE FERROVIARIA DI IERI A MONZA

Così morirono i quindici viaggiatori del treno 341

Quasi tutti furono schiacciati fra il suolo e le vetture rovesciate - Un frammento di rotaia divelto, conficcandosi come un ago nel tetto di una carrozza, uccise il parroco di Dervio - «Polvere, fracasso, odor di gas, urla da ogni parte: io capii solo di essere viva...», racconta una ragazza superstite - Sedili intatti e lampade rimaste accese nella vettura di prima classe agganciata alla motrice

Le bare sotto i lampadari avvolti nei veli neri

I viaggiatori morti nella sciagura ferroviaria di Monza sono stati portati nella camera ardente preparata a Villa Reale verso le quattro del pomeriggio di ieri. La gente ha visto passare i furgoni funebri coi le lampade a torcia accese dentro ai vetri, per la nebbia; li ha visti entrare nel gran viale di ghiaia, passare accanto al gran lago ghiacciato, alla rotonda fontana della reggia. Via via che i morti venivano trasportati la nebbia diradava. Il sole, remoto e pallido, illuminò per un attimo la facciata de grande palazzo senza vita, scintillò sulle numerose finestre chiuse. Sul portone della Villa spiccava la macchia di un velluto nero senza nomi. E al pianterreno, in un salone, erano accesi cinque enormi lampadari di cristallo. Questi lampadari, sotto ai quali devono essersi svolti molti balli di corte, erano coperti da grandi veli neri. E i morti furono allineati su basse bare, nel brillio del marmo, nella luce grigia.

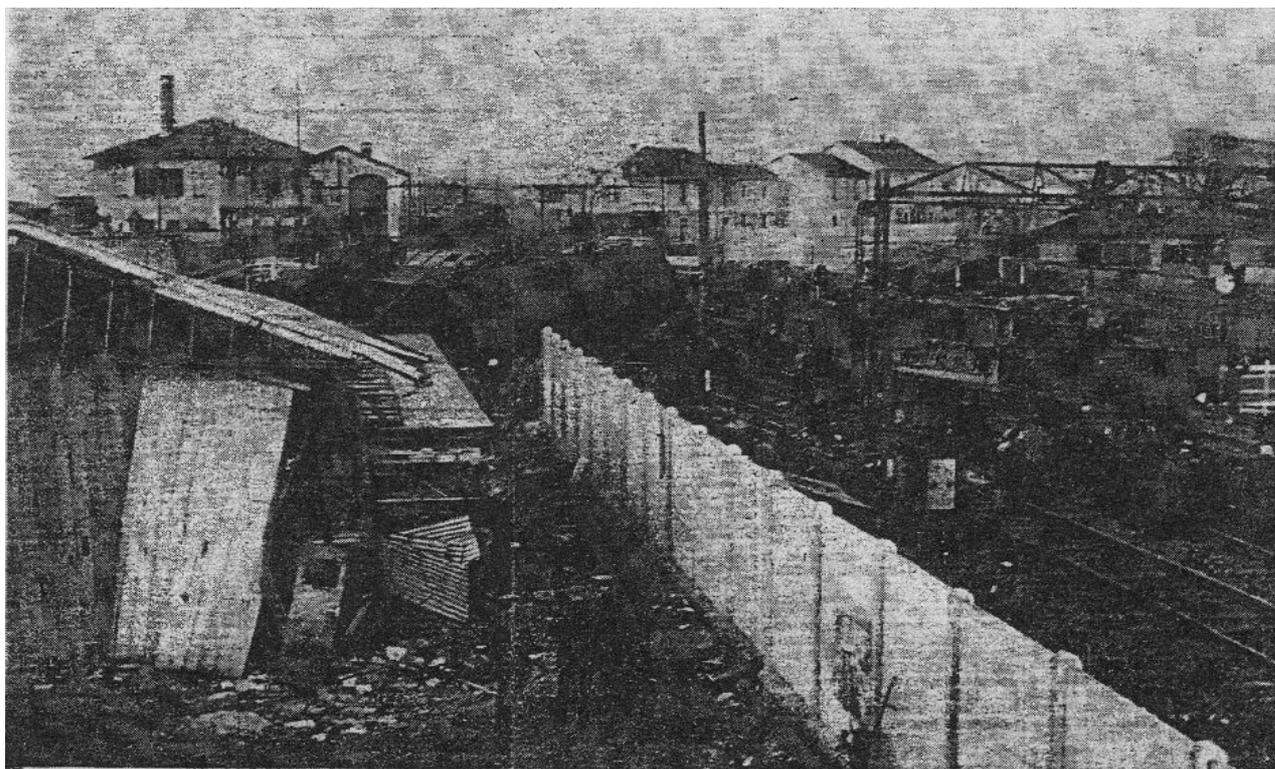
L'arrivo di questi morti lo preannunciava il fruscio delle macchine sulla ghiaia. Poi, il pianto dei parenti rompeva il silenzio. Ma era un pianto, a volte, preceduto da innumerevoli incertezze. Nella luce grigia, molti morti erano

iriconoscibili. I parenti dello studente Elio Sangiorgio dovettero alzare il velo di garza, vedere i vestiti, per convincersi ancora una volta che il loro ragazzo di vent'anni, partito di casa iermattina, come tutti giorni del resto, potesse essere diventato un cadavere sfigurato, così sfigurato. I morti sembravano tutti eguali. Spaventosamente dilaniati, sfregiati, anneriti dalle ferite. I riconoscimenti ufficiali erano già avvenuti, ma molti stentavano a trovare una cara fisionomia. Solo si distingueva la salma del parroco di Dervio, uno dei pochi fra le vittime che non fosse viaggiatore abituale del diretto delle 7,10. Il prete aveva intrapreso il viaggio per andare a trovare a Gaggiano la madre morente. Aveva comprato di corsa il biglietto. Forse sarebbe stato contato tra i superstiti se un pezzo di rotaia non si fosse conficcata nella vettura dritta come una lancia, proprio sopra il Suo posto. Ed era ora (sua madre, intanto, era morta), con la sua stola dorata al collo, la berretta da parroco di campagna per traverso, a nascondergli la testa spaccata... Gli altri si confondevano. Erano tornati ad essere anonimi viaggiatori del

diretto anche nella morte. Uno vicino all'altro, uno di fronte all'altro, su due file, come sempre, come tutte le mattine. E, soprattutto, come nel momento in cui erano morti.

Come sono morti, dunque? Bastava guardare nelle vetture capovolte, ieri, per capirlo. La maggior parte, una decina, era stata uccisa nella vettura agganciata alla motrice, una vettura di «prima», finita: rovesciata nel cortile della fabbrica sul fianco destro. C'era un rettangolo aperto con la fiamma ossidrica nel tetto della vettura, per vedere come fosse il disastro dentro. Si vedeva il velluto dei sedili grigio a righe nere. Si vedevano, insanguinate, certe riviste popolari. La vettura era ancora rischiarata dalle proprie lampadine, rimaste accese. I portalampe liberty, dorati, della vecchia vettura di prima » scintillavano. Nessuna lampadina si era spaccata. Solo due ondulate coprilampade di vetro bianco si erano sbracciati. Le pubblicità, sottovetro, invitavano a viaggi per mare e a usare certi cappelli. Tutto era intatto. Solo che al posto del

Doc. 2 "Il Corriere della Sera", 06.01.1960



Panoramica del disastro: il muretto della fabbrica; a destra, la motrice rimasta sui binari. Al centro, la prima vettura entrata nella fabbrica. Si intravede la quarta vettura penzolante sul viadotto. (Foto Farabola)

soffitto ora si vedeva il corridoio, quel corridoio delle carrozze che corre lungo gli scompartimenti. Oltre il corridoio, lassù, i finestrini. Erano aperti, come un lucernario. E si capiva che da quella via erano usciti i superstiti.

Visto « dentro » il disastro spiegava perché la maggioranza dei morti fosse tra i viaggiatori di questa vettura vecchio tipo, con le lampade liberty. Si vedevano i finestrini di destra (diventati pavimento)

completamente slabbrati, sbreccati, dalla corsa compiuta dalla vettura sui binari e nel cortile della fabbrica. Si capiva che i viaggiatori seduti accanto ai finestrini si erano schiacciati di colpo contro la terra. Premuti da sopra dai compagni di viaggio, schiacciati sotto peso degli altri s'erano trovati tra il vetro e il suolo mentre la vettura rimbalzava. In un attimo, il paesaggio veduto in corsa s'è trasformato per loro in un nero durissimo muro sul quale sono stati con violenza scagliati senza un filo di margine, senza possibilità di scampo.

Una delle viaggiatrici superstiti di questa carrozza, una ragazza di Usmate, Margherita Redaelli, ha del resto raccontato all'ospedale: «Eravamo in sei, nel nostro scompartimento di prima, e non mi pare ci fosse troppa gente nel corridoio. Venivamo a Milano ogni mattina a lavorare e come ogni giorno si chiacchiera-va e leggeva. Il treno correva, eravamo in ritardo e tutto è accaduto in un attimo. S'è sentito lo strattone della frenata. Noi sei che eravamo seduti dirimpetto, tre contro tre, siamo finiti gli uni contro gli altri. Poi, un gran fracasso. polvere, odor di gas, vapore. Io ho capito solo d'esser viva. Si sentiva urlare da ogni parte. Sopra di noi c'era, aperto, l'uscio dello scompartimento. E proprio di fronte, per fortuna, un finestrino. Di gran furia un signore s'è arrampicato, ha raggiunto il corridoio, ha aperto il finestrino. Noi, sotto, eravamo ammassati gli uni sugli altri. Mia sorella ha avuto rotto un braccio. Poi, aiutandoci, mentre il signore dall'alto tendeva la mano, ci issammo nel corridoio. Uscimmo dal finestrino. Alle 8.13 eravamo fuori. Tutti, meno una signorina che stava accanto al finestrino. Non l'abbiamo vista più ». E questo racconto dice assai bene come siano morti i più, fra i quindici tranquilli viaggiatori del tranquillo treno. Accanto al finestrino, sotto al cumulo dei compagni di viaggio. La vettura seguente del convoglio era invece una seconda. Ma aveva i sedili di legno lucido, chiaro, posti uno di fronte all'altro, col portabagagli di legno: vecchia « terza », insomma, diventata seconda, come succede. E dovevano viaggiarci contadini che scendevano a vendere uova in città, rincantucciati fra gli impiegati che lavorano a Milano. Si vedevano decine di uova frantumate contro i finestrini. E si vedeva anche perché qui ci fosse stato un morto solo. I finestrini erano intatti, non un vetro rotto. E la vettura, che si era alzata verso il cielo, che obliquamente era stata portata fuori dai binari, non aveva strisciato contro terra. Il viaggiatore perito (si vedeva dalle macchie di sangue) era stato ucciso vicino alla piattaforma posteriore: là,

dove un angolo della vettura aveva strisciato sui sassi e le traversine divelte. La terza vettura, sempre con i sedili di legno, era rimasta nel suo interno intatta. Non un sedile scheggiato, non un portapacchi spaccato, non un vetro rotto. S'era solo impennata; il pavimento saliva come una strada di montagna, una delle porte si apriva sul fianco destro all'altezza di quattro metri dal suolo contro il cielo nebbioso. Uno dei viaggiatori superstiti, Enzo Berretta, raccontava: «Siamo ruzzolati tutti in fondo. Siamo diventati un gran cumulo di feriti ». Ed era vero. La carrozza s'era trasformata in una gran scatola piena di feriti. Ma una scatola nella quale si era conficcato però un pezzo di binario scegliendo un morto, un morto solo. E, come un gigantesco ago, la rotaia aveva « trafitto » un viaggiatore del terzo sedile, il prete di campagna che correva a vedere la madre morente. Un solo morto, pare, in tutta la vettura, ma colpito con una precisione estrema alla testa, davvero trafitto e inchiodato al sedile. La quarta vettura, infine, (quella rimasta i penzolare sull'orlo del viadotto) non aveva strisciato nella corsa per terra ma aveva sbandato, sobbalzato, s'era rotolata su se stessa. Si vedevano infatti, all'interno, le pareti macchiate di sangue, scure in più punti. I viaggiatori, si capiva, erano stati sbattuti più volte, contro il soffitto, contro le sbarre dei portabagagli, come nel chiuso di una scatola impazzita. Era la sola carrozza dalla quale fossero stati proiettati fuori, attraverso i finestrini rotti dall'urto dall'impennata contro terra, oggetti e valigie. C'era per esempio un libro squinternato di diritto pubblico. Ogni pagina era segnata con cura, i passi più importanti sottolineati. Era dello studente Elio Sangiorgio. Ogni mattina scendeva a Milano a lavorare. In treno studiava per le lezioni serali. Faceva l'ultimo anno di ragioneria. Sballottato con il suo libro fra le mani, per chissà quanto; ed era divenuto uno degli ultimi morti del treno, rimasto intatto, da questo punto fino alla coda. Così, dunque, sono morti i viaggiatori del diretto delle 7.10. E per questo non era facile il loro riconoscimento. Nelle vetture di ferro vecchio tipo, un po' liberty quella di «prima», squallide ma robuste quelle di terza, la morte è entrata soprattutto dai finestrini. Con carrozze più leggere il disastro poteva essere più grande. E' stato quello che è stato. La catastrofe, direi, soprattutto del passeggero che, ogni mattina, si mette lì, accanto al vetro, e guarda la città del suo lavoro sopraggiungere tra gli alberi, i prati, la nebbia del viaggio quotidiano.

Alberto Cavallari

CHE FAI, 1960?

Che stai facendo, o benedetto 1960? Sei appena nato e ci procuri già tanti dispiaceri. Si apre il giornale e là, campeggia un sinistro titolo con la parola morte e un nome, per un motivo o l'altro, caro a milioni di persone. Questo al mattino. E il mattino dopo è un altro colpo. Ormai c'è quasi da avere il batticuore nell'avvicinarsi all'edicola

per comprare il nostro quotidiano, o nell'accendere la radio. Prima Coppi, la cui fine ha come spaventato il pubblico, non tanto per la popolarità dell'uomo, quanto per la stranezza di un formidabile campione, dal fisico addirittura mostruoso di potenza, portato via in quattro e quattr'otto da un virus misterioso. E la sua così lacrimata bara campeggiava ancora sulle prime pagine, che già un'altra immagine funesta compariva di fianco: una macchina orrendamente sfraccellata contro un albero. E dentro c'era Albert Camus, gloria delle lettere francesi, premio Nobel, una delle teste più notevoli, almeno per i pochi, a quanto pare, che ancora si interessano nel mondo a queste cose. Non basta. Ieri si voltava pagina ed ecco un altro caso addirittura inverosimile per assurda crudeltà: la bambina di Eduardo De Filippo fulminata da una sincope; e la notizia che raggiunge il padre mentre sta per comparire alla ribalta, scena che se immaginata per una commedia o per un film, parrebbe di un patos e di una perfidia assolutamente esagerati.

E adesso, dopo tre nomi celebri colpiti così stranamente dal destino, quindici no mi ignoti, in un colpo solo inghiottiti dalle tenebre. Nomi oscuri che il grande pubblico non avrebbe mai pronunciati, di operai, di operaie, di impiegati, però così vicini a noi. E la cronaca, stavolta non ha mente di pazzesco e di bizzarro; un disastro ferroviario simile a tanti altri del passato, il nebbione, l'equivoco, il treno lanciato a 90 dove avrebbe dovuto andare a passo d'uomo, il crollo, i vagoni che si schiantano; e poi l'atroce scena descritta tante volte dai cronisti, la rovina, le urla, i gemiti, le sirene, le barelle, il silenzio. Una sciagura in certo senso tipica, tecnicamente per dir così quasi banale. Anch'essa però di rara malvagità: quel treno così domestico e usuale, quella gente che tutti i giorni si incontrava, quella tranquillità, quei saluti, quel senso lieto di vigilia al pensiero dell'Epifania, quei discorsi, come se si fossero trovati in casa e non in un bolide di ferro che li portava alla morte. Di che cosa stavano discorrendo quei poveri uomini e donne mentre il treno imboccava la trappola fatale? E' forse difficile immaginarlo? Stavano compiangendo ancora Fausto Coppi, con gli inevitabili commenti che in questi giorni abbiamo udito migliaia di volte. E intrecciandosi a questi dialoghi, di bocca in bocca, di scompartimento in scompartimento, si spargeva, fra esclamazioni di incredulità e di orrore, la notizia di Luisella De Filippo. E chissà che qualcuno, fra tante commiserazioni, non abbia aggiunto il nome di Camus. « Camus, chi è? ». - e Eh, un grande scrittore). - « Morto anche lui? ». - «In incidente d'automobile. A tutta velocità andato a sbat... ». In quel preciso istante il selvaggio sbandamento, l'urto spaventoso, il buio. Una catena un po' troppo pesante, di disgrazie. Una dopo l'altra, senza pausa. E quest'ultima veramente troppo dura da portare. Che stai facendo, o anno appena nato?

Dino Buzzati

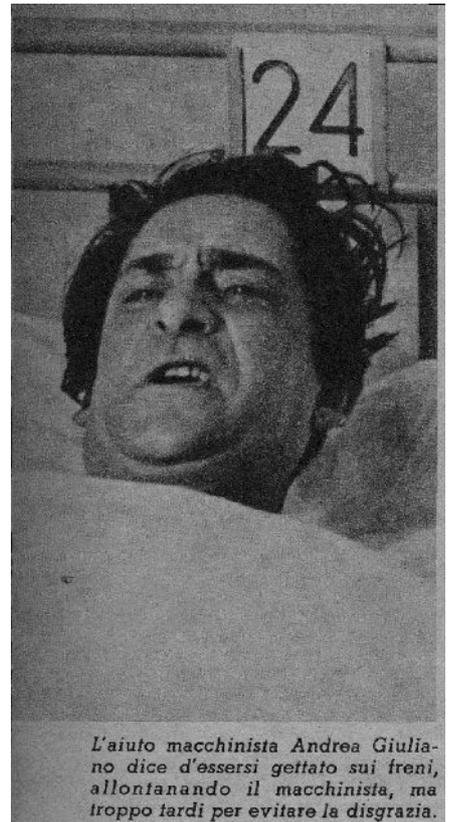
EPOCA

Numero 485 - Milano, 17 gennaio 1960

NON C'ENTRA L'ANNO BISESTILE con la sciagura di Monza

“E' colpa dell'anno bisestile. Anche nel 1928”. No, non è colpa dell'anno bisestile. E nemmeno della fatalità. E nemmeno della nebbia. Come ogni cosa, a questo mondo, la sciagura ferroviaria di Monza è conseguenza di cause che bisogna accertare. La nebbia, fitta, fittissima come quella di martedì scorso, due metri massimo di visibilità, non è una circostanza fatale. La nebbia, specialmente in queste zone, non costituisce una rarità e va presa in considerazione in sede di previsioni. Tanto è vero che il regolamento ferroviario ne tiene conto. In che modo? Ecco: prima di tutto prescrive l'uso di

segnali luminosi a luce gialla da mettere a 1200 metri - e poi, ancora, 10 metri - prima del punto in cui ha inizio l'obbligo di rallentamento o di fermo, nel dubbio che i segnali luminosi non siano visibili, tre petardi, posti a distanza di 50 metri l'uno dall'altro, danno col loro scoppio il segnale di “pericolo” avanti che il treno giunga al primo segnale di rallentamento. La causa del disastro di Monza, della morte di sedici persone e del ferimento di altre cento, è dunque questa la domanda: sono stati posti i segnali e sono stati rispettati? Il regolamento prescrive che i segnali luminosi restino accesi dalle 17 alle 8, e



L'aiuto macchinista Andrea Giuliano dice d'essersi gettato sui treni, allontanando il macchinista, ma troppo tardi per evitare la disgrazia.

anche oltre in caso di cattiva visibilità lungo la linea: ma è proprio su questo punto che sorgono contestazioni e dubbi. Se dall'inchiesta risultasse che i segnali gialli vennero spenti alle 8 malgrado la cattivissima visibilità, potrebbe essere individuata una prima causa del pauroso disastro; e se i petardi, come è stato detto, non fossero “saltati” perché inumiditi dalla nebbia, avremmo trovato una seconda causa. Nulla che abbia a che fare con la fatalità. Che i petardi bagnati non esplodano è risaputo da sempre. Si potrebbe dare una spiegazione così del fatto che i macchinisti siano giunti col treno alla velocità di 90 chilometri all'ora sul punto del pericolo (dove c'era un viadotto in costruzione) invece dei 10 prescritti. Certo: facendo un piccolo calcolo tra la distanza percorsa dalla stazione precedente e il tempo impiegato, i macchinisti avrebbero potuto egualmente individuare il punto di rallentamento. Non l'hanno fatto: ed ecco una terza causa.



Uno spezzone di rotaia, infilatosi nel ventre della quarta carrozza, è uscito dal tetto dopo aver trafitto un sacerdote, il parroco di Dorio don Giuseppe Caffulli. Sul tetto è ancora visibile un lembo della tonaca. Sul diretto Lecco-Milano viaggiavano in prevalenza studenti, operai e impiegati.

Doc. 4 “Epoca”, 17.01.1960

OGGI

IL PIU' GRANDE DISASTRO FERROVIARIO ACCADUTO IN ITALIA NEL DOPOGUERRA

Il treno correva a 90 all'ora: il macchinista credeva forse di essere lontano da Monza?

Si spegne la luce, uno Schianto - Nella nebbia un prete trafitto contro il cielo

"Dei due davanti a me non sono restate che le scarpe" - I poveri abiti dei morti

Monza, 15 gennaio 1960

Pagina 867, pagina 868, pagina 869: la carta è sporca di sangue e di fango, il libro è sfasciato, i fogli sono sparpagliati qua e là lungo la massicciata. Era un testo di diritto amministrativo, sulle "giurisdizioni speciali".

Molte frasi sono sottolineate con cura e diligenza: forse lo sventurato studente che possedeva il volume stava dando l'ultima occhiata sul treno, prima di scendere a Milano per frequentare le lezioni. La tragedia l'ha colto immerso in quella lettura, un improvviso vortice gli ha strappato il libro dalle mani e lo ha scagliato lontano, dove ora si infradisce nella guazza, tra mille altri, oggetti di una, pacifica vita quotidiana, di un normale uso quotidiano qui insanguinati e lacerati tra le rotaie divelte sulla massicciata sconvolta, tra il caos delle macerie e della distruzione — diventano simboli, come relitti emersi da uno spaventoso diluvio. Lo studente si chiamava Elio Sangiorgio, veniva da Olgiate Molgora ed è morto sul colpo. Aveva 20 anni. Chissà se si potrà mai stabilire l'ultimo minuto del treno sano, della gente viva, prima che scoccasse la terribile ora... Che accadeva a bordo del diretto 341, in partenza da Sondrio alle 5,05 del mattino, da Lecco alle 7,10, in arrivo a Monza alle 7,55 e a Milano alle 8,10. finito schiantato, sbriciolato giù dal ponte sul sottopassaggio di via della Libertà a Monza, contro il muro di uno stabilimento industriale, qua e là per la massicciata, fuori dei binari, con incredibili e grotteschi balzelloni di bisonte impazzito? Che cosa avveniva nell'istante prima che scoppiasse quella folgore? I racconti, sono affannosi, tronchi, di gente allucinata e ferita, con abiti sporchi di sangue, a brandelli con occhi spiritati e frasi smozzicate dal terrore e dal freddo che paralizzano la parola. Sono frasi

raccolte nelle corsie dell'ospedale di Monza, tra lamenti di sofferenza e grida di parenti disperati; lungo i binari devastati, nella nebbia fitta che copre la scena e trasforma le persone in ombre vaganti e imprecise; al cimitero, dove file di gente in lacrime tenta atroci riconoscimenti, tra svenimenti improvvisi davanti a spettacoli inenarrabili. Il treno portava a Milano dal lago di Como e dalla Brianza operai e impiegati che si recano ogni giorno in fabbrica, studenti, giovani donne che lavorano, altre più anziane impegnate nella grande città: ecco qui, dappertutto, nella gran nebbia, gli oggetti comuni e segreti della loro vita, scaraventati lungo i binari, strappati al pudore e al riserbo. Ecco scarpe, calze di donna, uova fracassate fuori da un paniere, matite; sciarpe, golfini, berretti, cappelli, borse, portacolazioni di operai, bottiglie frantumate, penne, libri, occhiali, tutte cose che rese vive dalla consuetudine e dall'affetto; ed ecco dovunque, tra quelle "cose", le tracce della strage, il sangue, i tronconi, le ossa, le cartilagini, la selvaggia profanazione dei corpi. Alle 8,05 della tragica vigilia di Epifania tutto era morte, desolazione, sciagura, dolore, pianto, orrendo spettacolo da girone dantesco: un minuto prima c'era la vita, l'attesa del lavoro, la quiete, i discorsi, le preoccupazioni quotidiane. Come è trascorso questo ultimo istante, come ha trovato i 900 passeggeri del treno che andava verso la distruzione?

VENIVANO A LAVORARE

Mancavano solo due chilometri alla stazione di Monza, molti si erano alzati e stavano indossando i cappotti. Erano quelli che sarebbero scesi. Chiacchieravano nei corridoi negli scompartimenti, alcuni leggevano, altri fumavano, altri ancora dormivano.

C'era caldo: affacciandosi ai finestrini, non si scorgeva che nebbia, illanguidita dalle prime luci di un giorno grigio. Milano era lontana poco più di un quarto d'ora, il ritardo - ormai normale su ogni treno italiano - era di tredici minuti. Nei vagoni i bagagli erano parecchi, quasi tutti di piccolo volume: sul diretto 341 viaggiava solo gente che scendeva nella grande città mattino per tornar via alla sera sicché le reticelle contenevano le borse, fagotti, panieri, pacchi di libri. Probabilmente, nessuno accorse di nulla e già in quell'istante il locomotore era uscito dalle rotaie, avanzando come un proiettile sulla massicciata; ma l'istante successivo la luce si spense, non ci fu tempo per domandarsi che cosa accadesse, seguì uno schianto immane, poi i sussulti dei vagoni scardinati, i colpi nel buio, le grida dei feriti, il rantolo dei morti gli estremi soprassalti, il silenzio. L'ultimo grido, ossessivo, spaventoso, fu dell'aiuto macchinista che moriva tra le lamiere contorte d locomotore: e infine come una improvvisa, brevissima, attonita pace. Federico Gagliardi ha un negozio di elettrodomestici a Milano e veniva dal suo paese di Bernareggio. E' l'unico, tra i superstiti, che mi ha fatto un racconto pacato, ragionato del dramma. Giace all'ospedale di Monza, con la testa fasciata, ma le sue ferite non sono gravi. La moglie e i due bambini lo hanno già visitato. È un uomo sulla quarantina, forte, sereno, che la vinto rapidamente lo choc. « Si è accorto », gli chiedo, « di quello che stava avvenendo? Ha avuto per un attimo la percezione della sciagura? ». Posso solo dire », mi risponde, che ho notato che il treno correva troppo in quel punto (la disgrazia è accaduta perché il convoglio, giunto al ponte sul sottopassaggio che si sta costruendo su via della Libertà, non ha rallentato, come prescrivono le

disposizioni, fino a 10 km all'ora, ma ha infilato la curva ad "esse" che il binario fa in quel punto ad almeno 90 all'ora. Non si è avuto il tempo di formulare un pensiero, nemmeno di avere paura. Ho visto spegnersi la luce, ho udito un boato. Stavo con quattro persone nello scompartimento, sono stato sbattuto di qua e di là come un pezzo di carta. La vettura ha strisciato a lungo sulla massicciata, è rimbalzata, poi si è fermata. C'era un inferno, fuori. Gridavano i feriti, scappavano i sani come pazzi, accorreva gente con le mani nei capelli per il terrore. Ho tentato di alzarmi, mi sono accorto che il finestrino era bloccato e che si poteva uscire solo di là. Sono riuscito ad aprirlo e a tirarmi fuori. Fuori c'era buio come dentro, nebbia, freddo. Dei quattro del mio scompartimento, uno, Angelo Vertemati, era già morto. Venivano gli operai con le scale, tiravano fuori gli altri. Un momento prima della disgrazia avevo sentito benissimo scoppiare per tre volte i petardi sulle rotaie, per segnalare l'approssimarsi della stazione, nella grande nebbia».

Chiedo le stesse cose a una donna, Margherita Redaelli, una giovane di 26 anni, impiegata a Milano, che veniva da Usmate. Ha solo una contusione alla gamba, le sue mani curate e candide fanno una singolare impressione, dopo tante mani sporche di sangue e di fango.

I RACCONTI DEI SUPERSTITI

«Io so che davanti a me stavano due e, quando ho riaperto gli occhi, di loro non c'erano che le scarpe. Sì, mi sono accorta che si correva troppo, che non si rallentava come gli altri giorni. Poi basta. Sentivo dappertutto una gran puzza come di gas, mi hanno portato qui con una macchina. Stavo nella vettura di prima classe, quella finita contro il capannone del lanificio». Anch'io ero in quel vagone, quello dei morti». È la voce di un'altra ferita nel letto accanto, Imelda Baio, pure di Usmate. «Dopo l'urto, faccio per rialzarmi, sento uno che grida, era uno che stava accanto a me. Non aveva più un braccio, era coperto di sangue. Io ho un braccio rotto. Mi hanno tirata fuori i pompieri. Non mi sono accorta di niente, solo il gran colpo e poi le urla, i pianti, il dolore...». Dicono tutti le stesse cose. Sono tutti in preda allo stesso choc. Un colpo, la luce che si spegne, il rantolo dei morti, la corsa pazzica per la campagna dei superstiti, in cerca di riparo. Il treno andava certamente a velocità eccessiva per quel punto. Là è in corso dall'estate la costruzione del sottopassaggio e i binari deviano verso un ponte di travature che regge tre linee, due

per la Lecco-Milano e una locale. Ci sono chiari segnali di rallentamento: il macchinista o non li ha veduti per la nebbia, o viaggiava su quella linea per la prima volta, o era distratto, o stava male. Si chiamava Piero Vacchini, è morto nella sciagura. Il suo aiuto si trova all'ospedale: gli è stato prelevato un campione di sangue, per controllare se contenga alcool. Una disgrazia così folle e illogica giustifica infatti perfino il sospetto che i macchinisti avessero bevuto. Sotto l'urto del treno che deragliava a quella velocità, parte del ponte in travature è crollato e due vagoni sono piombati; nella scarpata di sei metri, rimanendo però appesi in alto come un gancio, affiancati. Il

locomotore e altre quattro vetture sono volati oltre il sottopassaggio e sono andate a rovesciarsi fuori del binari, lungo la massicciata. Un vagone ha demolito duecento metri di muro del lanificio "BBB", un altro ha abbattuto l'angolo di un capannone. Tre automobili sono state schiacciate, tutte le biciclette delle operaie frantumate. Se la sciagura fosse successa mezz'ora prima sarebbe stata una strage. Prima del sottopassaggio, alcuni vagoni sono usciti dai binari, altri sono fermati sulla linea. La gente che li occupava è rimasta illesa.

In tutto, erano undici carrozze. Non c'è immagine più desolante della tragedia di quella dei vestiti raccolti lungo i binari e accumulati insieme, vigilati dai carabinieri. Cappotti, giacche, scarpe, sciarpe, fazzoletti, gonne a decine, logori, grigi, vuoti, divenuti squallidi come per magia, appartenuti a gente morta, dilaniata, o ferita o fuggita chissà dove. Hanno un'eloquenza muta ma irresistibile, sono i fantasmi di questa improvvisa desolazione. E poi l'orrore: teste spiccate dal busto, morti ricomposti in un lenzuolo come un macabro pacco, membra staccate dal tronco, mani tagliate, corpi mutilati, la goffaggine atroce dei cadaveri deformati, il giallo terreo delle pelli degli uccisi, su cui spicca ancor più tetramente il sangue coagulato. File di parenti sostano davanti ai cancelli del cimitero e a quelli dell'ospedale San Geremia. Una delle vicende più patetiche è quella di cui è stata protagonista Alessandra Mazzola, una giovane donna di Cernusco rimasta vedova con due bimbi 15 giorni, fa. La Mazzola aveva ottenuto di prendere il posto del marito per poter vivere e il giorno dell'incidente si recava per la prima volta al suo lavoro. E' rimasta uccisa. Un prete sporco, senza cappello, affannato, sopraggiunge dal Bergamasco e guida un gruppo di parrocciani alla ricerca, tra quei cadaveri, con un rosario tra le dita. Trattengono un

vecchio che urla: "Voglio andare da mio figlio; voglio mio figlio, lasciatemi...". Suo figlio è oltre il muro, nella cella mortuaria del cimitero: quello che di lui è stato possibile raccogliere tra i binari. Alcuni dei feriti sono gravissimi, forse non sopravviveranno. La morte più atroce l'ha fatta don Giuseppe Caffulli, parroco di Dorio: la rotaia è entrata nello scompartimento in cui si trovava, lo ha infilato, è uscita guizzando come un serpente dal finestrino recando appesa quella orrida bandiera di carne.

I DISASTRI PIÙ FAMOSI

Mancavano due chilometri alla stazione di Monza. Là era per molti l'approdo, il lavoro, la quotidiana quiete. Quei due chilometri di viaggio in meno hanno significato la morte per quindici infelici, ferite e sofferenza per altri centocinquanta, lutto per chissà quante famiglie. Questo è certo il disastro ferroviario più grave che sia avvenuto in Italia dalla fine della guerra: nel dicembre del 1957, a Codogno, per il deragliamento del rapido Milano-Roma, i morti furono quindici, ma l'orrore assai minore. Bisogna andare più lontano per trovare disgrazie più vaste, in Italia e fuori: al 1952, per esempio, quando nella catastrofe di Harrow, in Inghilterra, i morti furono centoventicinque; al 15 novembre 1900, quando a Dax perirono 34 persone; al 25 gennaio 1915, quando i morti a Gretna, in Caledonia, toccarono i 227; alla tragica galleria di Armi (Potenza) che rinchiuso, nel 1944, 400 soffocati; al 3 dicembre 1933, quando a Pomponne di Lagny in Francia, la strage fu di 210 uccisi; ai 20 morti, del 13 agosto 1900 a Castelgubileo, sul treno che portava a Roma le autorità che avevano assistito ai funerali di re Umberto ucciso a Monza; alla sciagura di Venezia, dell'ottobre 1930, con 30 cadaveri. Statistiche che si citano con sgomento, afferrando i dati con memoria agitata. Lontane visioni come questa: folle trattenute dai cordoni di polizia, disperazione di parenti, sangue, autoambulanze, preti benedicienti tra le rovine, medici in camice bianco imbrattato di rosso. Ma qui il disastro è avvenuto tra le case della città, nell'abbraccio delle strade ormai consuete, davanti alla gente usa a camminare lungo il binario con familiarità, all'inizio di una giornata di vigilia di festa, all'alba dell'anno, a viaggio terminato, senza un perché tecnicamente ragionevole: e questo accresce il nostro sbigottimento, ci toglie perfino la giustificazione di capire.

Gianfranco Poggi

OGGI

HO GUIDATO PER VENT'ANNI I TRENI RAPIDI

NELLE FITTE NEBBIE DELLA PIANURA PADANA

Un anziano rievoca le sue esperienze nella cabina di un locomotore che marcia a cento all'ora con visibilità minima e col solo aiuto dei petardi e dei semafori

Milano, 21 gennaio 1960

Ho cominciato a guidare i treni elettrici ventidue anni fa, quando entrarono stabilmente in servizio sulle linee del compartimento di Milano i locomotori. Mi ricordo che frequentai il corso per specialisti a Milano e che, riuscito fra i primi, passai subito sulle nuovissime macchine. Posso ben dire, dunque, di essere stato uno dei pionieri dei treni a trazione elettrica. Prima si andava a vapore, con le grosse locomotive che ora stanno scomparendo, esposti alle intemperie nel nostro posto di guida e cioè intirizziti dal freddo d'inverno e soffocati dal calore d'estate, quando al sole si aggiungeva il riverbero delle caldaie. C'è una grande differenza a guidare un treno a vapore e a guidarne uno elettrico. A parte i diversi strumenti, sulla locomotiva a vapore il lavoro fisico è superiore, il consumo di energia maggiore. Sul locomotore invece occorre prima di tutto più attenzione e più riflessione, poi una più alta qualificazione specialistica, perché se succede un guasto è assai più difficile scoprirne la causa. Quindi i guasti in questo caso bisogna prevenirli. In altre parole è necessaria una buona conoscenza dei circuiti di macchina, i quali variano da tipo a tipo di locomotore. Dico questo per spiegare come il personale, oggi che la locomotiva a vapore è praticamente scomparsa, deve essere selezionato e perfettamente addestrato, perché le esigenze della guida con il sistema elettrico sono maggiori.

Si avanza alla cieca

Ebbene, leggendo in questi giorni sui giornali della terribile disgrazia di Monza e della probabilità che la nebbia sia stata una delle cause che l'hanno provocata, non ho potuto fare a meno di domandarmi che cosa avrei fatto io, se fossi stato nei panni del macchinista del diretto 341, e di rievocare tanti anni e tanti episodi della mia vita di ferroviere.

Soprattutto i miei viaggi nella nebbia. Guidare un elettrotreno nella nebbia è certamente un'impresa della cui difficoltà il profano non riesce a rendersi conto. Chi viaggia su un treno che attraversa una paurosa nebbiosa, si siede nel suo scompartimento, parte in orario, arriva (quasi sempre) in orario, legge, fuma, mangia e non pensa mai allo sforzo richiesto al personale per condurre il convoglio se il tempo fosse buono. Invece, il macchinista di un locomotore o di un elettrotreno che viaggia nella nebbia, supponiamo da Milano a Bologna, come ho fatto io per tanti anni, ha di fronte un nemico contro il quale deve combattere minuto per minuto. Un minuto che egli vede, ma che gli impedisce di vedere.

Il macchinista sta al suo posto di guida ed ha davanti a sé la strumentazione che gli consente di far funzionare il locomotore. Nella nebbia, da quel suo posto egli avanza praticamente alla cieca. Nell'interno non esiste alcuna segnalazione automatica di pericoli esterni, come per esempio l'accendersi di luci rosse su un quadro o altre cose del genere. Il macchinista deve affidarsi ai suoi occhi, alle segnalazioni esterne e in particolare alla provvidenza. Prima di tutto il regolamento non consente deroghe di orario per lo stato di nebbia. Bisogna tenere la stessa velocità e impiegare lo stesso tempo sul percorso di quando splende il sole. In secondo luogo, come ho detto, si sa di poter contare solo sulla segnalazione esterna, che le condizioni in cui si viaggia possono anche rendere precaria. Per esempio, il povero Vacchini, che guidava il diretto di Monza e che io conoscevo assai bene perché in passato era stato varie volte aiuto macchinista al mio fianco, può benissimo non aver scorto i segnali a luce gialla che gli indicavano l'imminenza del pericolo: e può non averli scorti per un'infinità di cause su cui non è il luogo di discutere, come mancanza di luce

sufficiente nel nebbione, distrazione, sonnolenza, malessere momentaneo o altro.

LE TERRIBILI ROTAIE VISCIDE

Per regolarci nella guida nella nebbia, noi macchinisti dobbiamo avere la sicurezza presuntiva che tutto il sistema di segnalazioni esterne funzioni alla perfezione. Se invece in questo settore ci sono lacune o mancanze, viene a cessare l'unico sussidio che abbiamo per condurre il bolide alla cieca. Sui treni non c'è il radar, e bisogna fidarsi solo dei petardi e dei segnali luminosi. I petardi sono un preavviso. In genere se ne dispongono tre successivi, a una certa distanza l'uno dall'altro, e il loro scoppio avverte il macchinista che egli si sta avvicinando a un segnale luminoso.

Questo segnale (o "vela"), può essere giallo e allora significa che un susseguente segnale è rosso e che quindi occorre prepararsi a fermare; oppure verde, il che significa che seguirà un altro segnale verde di via libera. Quando, invece di tre, i petardi sono uno solo, vuol dire che si deve immediatamente fermare il treno. Oltre a questo, non c'è altro che ci aiuti. Dobbiamo fidare su noi stessi, badando di presentarci in servizio freschi ed efficienti e di guidare con l'attenzione tesa fino allo spasimo. Sul locomotore abbiamo solo un tachimetro, che ci indica a che velocità procediamo e all'esterno, lungo la linea, il chilometraggio progressivo ci è fornito dai paletti indicatori piantati lungo i binari. Ma con la nebbia, naturalmente, questi paletti sono invisibili. Per mia fortuna, io non ho mai avuto incidenti con la nebbia, per quanto abbia sempre guidato in zone altamente nebbiose come quelle che si traversano con i rapidi Milano-Roma (ma devo dire che per conto mio il tratto più pericoloso d'Italia, con la nebbia, è il percorso dalla

Stazione centrale di Milano al deposito di Greco, dove la caligine è addirittura impenetrabile e dove si ammassano in gran numero le locomotive, guidate talvolta da gente frettolosa, senza disposizioni precise, che deve contare unicamente su se stessa).

Naturalmente, anch'io come tutti i miei colleghi avevo un mio sistema particolare per guidare in condizioni difficili. Dico avevo perché ora mi trovo in pensione da quattro anni e quindi sono un "ex". È un sistema che consiglio anche ai colleghi più giovani, che si accingono alla mia carriera. Prima di tutto mai bere durante il servizio, con la scusa di "tenersi su" e di aiutarsi a resistere alla tensione provocata dalla nebbia; mai mangiare prima di partire o durante il viaggio, per evitare quella pesantezza che, unita al rollio del treno, induce alla sonnolenza. Piuttosto, per vincere il sonno, qualche sigaretta o qualche chiacchiera con il compagno: e prontezza di riflessi assoluta, non lasciarsi sorprendere. Quando si frena, usare la famosa "rapida" solo nei casi di vera e reale emergenza. Occorre tener conto che per fermare un treno elettrico, in condizioni normali, a 90 di media, dando la "rapida", si impiegano 500 metri, che diventano 350 per l'elettrotreno. Quando c'è la nebbia, queste misure aumentano. Le rotaie viscido fanno sì che il treno si arresti in 600-650 metri e l'elettrotreno in almeno 500.

Inoltre, la rotaia viscida provoca spesso il blocco delle ruote e il successivo slittamento, che sono pericolosissimi e che diminuiscono il potere di frenatura. Tutte cose che il macchinista deve avere presenti in ogni istante quando si avventura a 100 all'ora nella nebbia. Si dirà che al suo fianco c'è l'aiuto macchinista per collaborare con lui. Ebbene, bisogna sapere che il compito dell'aiuto macchinista è solo quello di poter fermare il treno in caso di necessità, e basta.

Egli non può guidare, cioè sostituire il macchinista che fosse stanco o in preda a un malessere. A questo punto bisogna dire una parola su questa "rapida" che ormai tutti, leggendo il giornale vedono ricorrere immancabilmente nelle cronache di disgrazie viarie e che pochi sanno che cosa sia. La "rapida" è solo la posizione estrema del rubinetto di comando del freno, quella che si ha quando il rubinetto stesso viene portato sul numero cinque, per dare la frenatura massima. Le posizioni del freno sono: carica, marcia, neutra, normale, rapida. Viaggiando, si tiene il freno sulla seconda posizione e per frenare si passa dalla terza alla quarta. La quinta, la "rapida" è dunque per i casi estremi, l'arresto immediato. Sugli eletti treni c'è anche un apparecchio a pulsante, o freno di urgenza, che ha il compito di evitare lo slittamento delle ruote quando, aver dato la "rapida" su rotaia viscida, esso quasi immancabilmente si

produce.

PROIBITI I 160 ALL'ORA

Ho sempre parlato finora distintamente di locomotore e di elettrotreno perché tra i due c'è differenza. Il locomotore infatti ha l'avancorpo, l'elettrotreno no. Nel primo il macchinista sta in piedi nel secondo è seduto.

L'elettrotreno è usato sulle grandi linee e per direttissimi e rapidi, perché è più veloce. In altre parole l'elettrotreno — sui quali io sono passato nel 1939, quando entrarono in funzione per la prima volta (e tra parentesi sono stato io che ho pilotato "Settebello" nel suo viaggio inaugurale tra Roma e Napoli) — è la versione più moderna del treno elettrico. La strumentazione di guida è pressoché uguale. Il macchinista ha alla sua sinistra il freno che ho già descritto, e alla destra l'apparato di avviamento, consistente in un circuito a tre marce: serie, serie parallelo, parallelo, adoperabili a seconda della velocità. In pratica, si tratta di una manovella come quella dei tram. C'è anche un pulsante che permette lo *sbunti* del campo elettrico, ossia un espediente per aumentare ulteriormente la velocità di ognuna marce inserite. Per dare un esempio della differenza di velocità tra locomotore ed elettrotreno, dirò che i primi, se impiegati per vizi locali, raggiungono un massimo di 90 all'ora; se in servizio di diretti, 130 all'ora. L'elettrotreno, invece, tocca i 140.

Prima della guerra andavano anche a 160, limite ora proibito. Ci sono poi le elettromotrici, le antiche e famose "littorine": il vecchio tipo era la 790, che raggiungeva i 90-100 all'ora; adesso ci sono la 880 e s quest'ultima può viaggiare anche a 130 all'ora.

Guidare simili bolidi è già delicato in condizioni buone, ma spero di aver fatto capire quanto la nebbia complichì il problema.

In condizioni normali, c'è l'ausilio sbandieramenti, delle luci agitate in stazione, dei segnali luminosi e soprattutto la visibilità perfetti chi guida. Con la nebbia si procede alla cieca e il macchinista deve contare sulla sua memoria, sulla sua istintiva conoscenza delle distanze, sui tempi di marcia, insomma sulla perfezione assoluta del suo sistema nervoso e dei suoi riflessi. Con tutto ciò io sono stato vent'anni alla guida dei apidi, ho affrontato un'infinità di volte l'Appennino nella nebbia, sono in pensione, ma sento con infinita nostalgia che quella era la mia vita che, se mi fosse toccato il bene di un figlio, avrei voluto che diventasse ferroviere come me. Mio nonno era macchinista, mio padre macchinista, i miei due zii macchinisti; e mia madre era figlia di un macchinista, moglie di un macchinista, sorella di due macchinisti e madre di un macchinista.

E' il mestiere più affascinante e terribile del mondo. Io sono diventato macchinista nel 1923, quando ho superato brillantemente a Milano, la città dove sono nato, gli esami

dell'apposito corso. Contavo allora ventotto anni e lavoravo da quando ne avevo dodici.

Avevo cominciato come fattorino alla Pirelli che allora stava in via Fabio Filzi, e poi mi ero messo con grandi sacrifici a frequentare una scuola serale tecnica che mi permise di passare alla fabbrica di automobili De Vecchi, in corso Sempione, come tornitore. e poi all'Isotta Fraschini. Nelle ferrovie entrai nel 1919 quale aiuto macchinista (alloro si diceva allievo fuochista e cominciai il mio servizio da Milano Centrale. Ho avuto vari trasferimenti, a Cremona, a Pontebba, a San Pietro del Carso, a Trieste, a Cassino. Poi, dai 1937 in avanti sono sempre restato qui a Milano, dove mi ero sposato nel 1929. Ora che sono in pensione, mi occupo della Mutua macchinisti e fuochisti di via San Gregorio.

UNA LOCOMOTIVA MI INVESTI'

Naturalmente, in quasi quaranta anni passati sulle locomotive dello Stato ho avuto anch'io avventure ed incidenti, ma per fortuna ho sempre portato in salvo i treni che mi erano stati affidati. Mi ricordo, per esempio, che una volta, nel 1933, mentre transitavo sul ponte di Paderno con un treno a vapore a 70 all'ora, si ruppe il bordino del cerchione dell'asse anteriore della locomotiva. Andavo ad Usmate, con un convoglio operaio. Udii uno schianto, frenai d'istinto e mi trovai fra un groviglio di sassi e di ferraglia. Erano le nove d'una sera di ottobre, lo rammento come fosse oggi. La locomotiva deragliò sulla destra e si fermò tra le trincee del muro che fiancheggiava la linea appena oltre il ponte, ciò che le impedì di rovesciarsi. Tutto durò pochi secondi, ma quei secondi non li dimenticherò, vivessi cent'anni.

Un'altra volta, alla stazione di Frosinone, mentre mi accingevo a partire con un treno viaggiatori per Roma, una locomotiva si staccò dal treno attiguo al mio, che era in manovra, e ci investì lateralmente, io non avevo la minima colpa di nulla. Purtroppo, in quell'occasione si ebbero due morti e sette feriti. E infine, nel 1952, mentre transitavo con un rapido a 130 all'ora da Reggio Emilia, il personale di stazione mi segnalò un pericolo, sbandierando.

Riuscii a bloccare il convoglio. Alla prima curva, il calore aveva piegato e allargato l'intelaiatura del binario, che si era contorto. Se non fossi riuscito a fermare il treno avrebbe certamente deragliato, con conseguenze che non voglio nemmeno per un momento cercar d'immaginare. Ma era giorno, era estate, c'era il sole ed era facile vedere ogni tipo di segnale ed adeguarvisi. Invece quando c'è la nebbia, la grande nemica del ferroviere, tutto cambia e diventa più difficile e più problematico. Ho passato vent'anni sui rapidi, tra Milano e Roma, e il ricordo dei giorni di nebbia è ancora un incubo per me, come lo è certamente per tanti miei colleghi in pensione e in servizio. Troppe disgrazie accadono per la nebbia, lungo le

linee ferroviarie. Se rileggo le notizie del disastro di Monza, non posso evitarmi di pensare che quella tanti infelici probabilmente non sarebbero morti se la visibilità sul binario fosse stata perfetta e sei i treni potessero essere guidati nel buio e nel grigiore da un sistema più moderno e più perfezionato di segnalazioni.

Antonio Montanari

dovesse essere risparmiata alla Sandrina: morire giovane, morire in "questo" modo, lontana dai bambini e dai genitori, proprio nel giorno in cui cominciava il lavoro che le avrebbe permesso di mantenere la sua piccola famiglia. Erano in tanti sul treno e in tanti si erano salvati: non erano rimasti illesi i due operai che le erano stati seduti accanto per tutto il percorso e che subito dopo l'incidente erano tornati a Calusco. Il paese da cui anche

credenza la squallida stanza in cui la vecchia signora Mazzola trascorre le sue giornate. Era più bella, sa, la mia Sandrina, la vecchia ci guarda con gli occhi pieni di lacrime, per vedere se le prestiamo fede. In un angolo della stanza il marito la ascolta, stringendo al collo il figlio minore della morta, il piccolo Maurizio, che ha due anni e mezzo. Il bambino si aggrappa convulsamente al nonno e gli nasconde il capo nella spalla. Non sa che sia

IL DESTINO IMPLACABILE L'ATTENDEVA A MONZA

Tra le vittime del disastro ferroviario del 5 gennaio, particolare pietà suscita una giovane vedova di Calusco madre di due bambini, che sul convoglio fatale si avviava per la prima volta al lavoro

Il mattino del 5 gennaio, tra le prime salme estratte dalle lamiere contorte del convoglio deviato dalla nebbia alla periferia di Monza, ci fu quella di una giovane donna vestita di scuro, con un grazioso volto pallido segnato da qualche graffio. Era rimasta uccisa sul colpo e il suo corpo venne avviato subito alla *morgue* improvvisata nel cimitero della cittadina. Fu solo nel pomeriggio che un signore anziano entrò affannato nel locale, e sollevando il

lei proveniva? Sarebbe forse bastato che si fosse seduta in un altro scompartimento, o anche solo un metro più in là. Sarebbe bastato poco perché si salvasse, ma quel poco non si era verificato ed era toccato a lei di morire, a lei che aveva bisogno di vivere.

"ERA PIÙ BELLA"

Povera Sandrina, ha avuto così poca fortuna e ne meritava tanta...".

Questo dicono in paese, questo mormora la zia ferma davanti alla porta della sua casa, dove un tinello è stato trasformato in camera ardente con tanti fiori e tanti addobbi come per un funerale "da signori", il funerale che la vedova di Calusco non avrebbe mai avuto se la morte non l'avesse colta in circostanze tanto dolorose. Il feretro che racchiude le spoglie di Alessandra Mazzola, giungendo da Monza, vi ha sostato fino al pomeriggio della domenica successiva alla morte. "Le abbiamo fatto così poca compagnia a Monza! Voglio che almeno che ai funerali vengano tutte le sue amiche". Tutto il paese ci deve essere". Ora è la mamma che parla, una donna minuta, vestita di nero, con due grandi occhi pieni di dolore nel volto scavato, con una voce sempre vicina al pianto. Aveva tre figli: due le sono morte bambine, questa, che pareva cresciuta per la sua consolazione — buona, intelligente, graziosa — è scomparsa in un modo tanto tragico che ancora non sa darsene ragione. Un ritratto della figlia, un ingrandimento un po' confuso di una fotografia da tessera, domina dall'alto di una

accaduto, ma la misteriosa sensibilità dei bambini l'avverte che questa è un'ora grave.

"La sera prima della disgrazia" continua la donna "l'avevo qui da me: lui, che si addormenta così presto la sera, non voleva saperne di andare a letto. Era inquieto, mi stringeva forte. 'Brutto bambino' gli dicevo "E il giorno dopo...". Povera Sandrina! Non aveva avuto una vita facile. Era nata a Calusco e vi aveva frequentato solo le classi elementari. Subito dopo aveva dovuto cercarsi un lavoro.

Era robusta, aveva buona volontà: non le era stato difficile trovare un posto di inserviente in qualche ospedale. A Milano e a Bergamo le cliniche, anche quelle di lusso, sono piene di ragazze come lei, ragazze di campagna silenziose, disciplinate, che si piegano senza lamenti ad una vita di sacrificio.

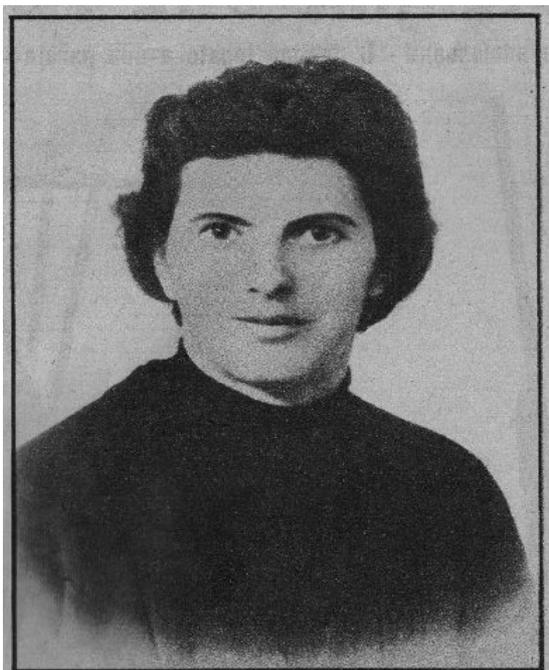
E di abituarsi al sacrificio Alessandra Mazzola aveva davvero bisogno.

GUSTI DA SIGNORE

Un'estate, a Cannobbio, conobbe l'uomo che avrebbe sposato. Si chiamava Carlo Colombo, aveva tre anni più di lei e la colpì per l'aspetto distinto e per i modi gentili.

Proveniva da una buona famiglia di Milano, anche se le traversie occorse gli in tempo di guerra — era scampato ad un naufragio dopo essere rimasto per venti ore in balia delle onde e poi aveva trascorso un lungo periodo in prigioni — minandogli la salute, l'avevano costretto ad un lavoro forse inferiore alle sue ambizioni. Era infermiere presso una grande industria siderurgica di Sesto San Giovanni. Si sposarono a Calusco nel 1952 ed andarono ad abitare in un appartamento di due stanze dove non mancavano le comodità, quasi i lussi.

Qualcuno diceva che la giovane coppia faceva il passo più lungo della gamba, ma Carlo aveva gusti da signore — la fotografia, le raccolte di francobolli — e Sandra era fiera di assecondarli. Un anno dopo il matrimonio



Una recente fotografia di Alessandra Mazzola Colombo. Aveva trentaquattro anni e da un mese aveva perduto il marito. Grazie all'interessamento di amici era riuscita a trovare lavoro a Sesto San Giovanni.

lembo del lenzuolo che ricopriva il cadavere, esclamò sbiancando: "Ma questa è la Sandrina!". Fino a quel momento nessuno dei parenti e degli amici aveva voluto credere che tra le vittime del disastro ci fosse anche lei. Alessandra Mazzola, di trentaquattro anni, vedova da un mese, madre di due figli piccoli.

Si erano aggrappati all'assurda speranza che, dopo tante sventure, almeno questa

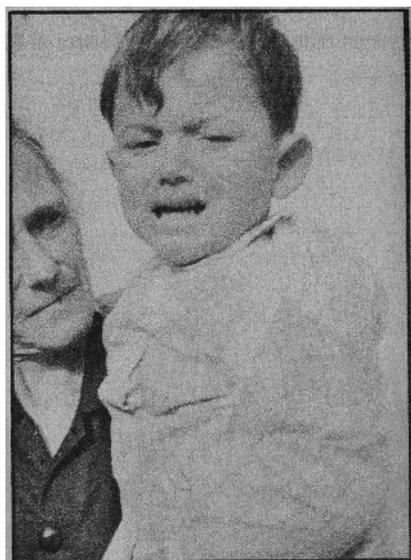
fosse vicina al pianto. Aveva tre figli: due le sono morte bambine, questa, che pareva cresciuta per la sua consolazione — buona, intelligente, graziosa — è scomparsa in un modo tanto tragico che ancora non sa darsene ragione. Un ritratto della figlia, un ingrandimento un po' confuso di una fotografia da tessera, domina dall'alto di una

nacque Gianfranca e Sandra, che aveva ormai rinunciato al lavoro fuori casa, ebbe tempo di dedicarle tutte le cure, con la competenza procuratale dalla sua esperienza nelle cliniche pediatriche. Era perfino esagerata, ricorda con una punta di orgoglio la madre. Ogni momento il bagnetto, ogni momento cambiare le fasce: e poi il borotalco, le pomate, l'acqua di colonia. E quando me la portava qui, diceva: "Sta' attenta, mamma, che impari a dire grazie, buongiorno, prego: voglio che faccia bella figura con i parenti di Carlo, quelli che stanno a Milano". Diceva anche: "Questa bambina da grande diventerà dottoressa, vedrai, mamma". Anche un cugino del mio genero è laureato, sa? L'anno successivo alla nascita della bambina, Carlo si ammalò. Prima fu un'ulcera — pare — di cui dovette essere operato, poi una grave malattia cardiopolmonare che divenne cronica e che a poco a poco fece di lui un invalido, un uomo gonfio e stanco a cui ogni attività era di peso. Nel luglio del 1957 nacque Maurizio e poco dopo Carlo fu costretto a rinunciare completamente al lavoro. La malattia si prolungò tanto che venne a mancare. Il soccorso della mutua e la famigliola si trovò a dipendere interamente dall'assistenza interna dell'azienda in cui l'uomo aveva lavorato. Intanto le preoccupazioni e le notti perse al capezzale dell'infermo rendevano Sandrina sempre più pallida e smunta. Un mattino del dicembre scorso, Carlo Colombo morì senza un sospiro abbandonandosi sulla poltrona dove la moglie l'aveva fatto sedere in attesa di rifargli il letto. Fu così che Sandra si trovò completamente sola. Fino a quel momento si era forse appoggiata troppo al marito, aveva coltivato forse sogni troppo ambiziosi: ora, posta di fronte alle proprie responsabilità, seppe valutare con lucido coraggio la posizione e, lasciando da parte le recriminazioni inutili, si adoperò con buon senso per sistemare figli e cercare un'occupazione. Gianfranca, che già aveva cominciato l'anno scolastico a Calusco, sarebbe stata presto accolta in un istituto per orfani di lavoratori. Maurizio sarebbe stato affidato ai nonni ("E insegnategli a parlare bene l'italiano", fu la raccomandazione con cui la povera donna si separò temporaneamente dal figlio). Lei fece domanda di lavoro alla stessa azienda in cui era stato occupato il marito e in attesa di ricevere una risposta non esitò ad impegnarsi in servizi a ore a Milano.

LE MEDICINE PER MAURIZIO

Grazie alla buona impressione suscitata dalla sua serietà, non fu difficile ottenerle un impiego decoroso in una delle grandi case-albergo che l'industria di Sesto San Giovanni mette a disposizione dei propri dipendenti. Un impiego sicuro: Alessandra Mazzola quasi piangeva di gioia parlandone alle amiche. Era il pane assicurato per i figli. Forse sarebbe

riuscita a farli studiare come aveva tanto desiderato, forse Maurizio sarebbe stato ospitato nel bel giardino d'infanzia di Sesto, invece di frequentare quello troppo affollato di Calusco. "Guardi che può essere troppo faticoso recarsi a Sesto tutte le mattine e tornare la sera", le faceva osservare qualcuno. Sandra scuoteva la testa, negando. Il posto fu pronto per i primi di gennaio. Sandra sarebbe partita da Calusco con l'accelerato delle 7.21 ed alla stazione di Usmate avrebbe atteso il diretto 341 della Sondrio-Milano. Avrebbe preso servizio il giorno 5, vigilia dell'Epifania. Il giorno prima della partenza passò dal piccolo bar della piazza della stazione per salutare le padrone del locale, le signore Parma che le erano molto amiche. Ad una di esse affidò due medicine per Maurizio che abitava già dai nonni. Poi scambiò qualche parola, ripeté la sua gioia di cominciare a lavorare e accennò ai progetti per l'avvenire dei figli. Era serena, paga, senza presentimenti. Si congedò con un arrivederci cordiale. A Usmate dovette attendere sulla banchina più di venti minuti perché il 341 era in ritardo. Poi ebbe inizio il



Maurizio Colombo, di due anni e mezzo, figlio minore di Alessandra, tra altre con i nonni a Varone, sua fratellina di Calusco, Gianfranca, l'altra figlia della morta, è stata ricoverata in un Istituto assistenziale.

breve viaggio nella nebbia verso lo schianto, il buio, la morte. Le medicine per Maurizio sono sulla credenza nella cucina del nonni e il bambino, obbediente, ne prende un cucchiaino ogni sera. La presenza affettuosa della mamma si prolunga così oltre la morte. Ma Maurizio è triste, piange, non vuol vedere estranei. Anche la sorellina è partita. Avessimo venti, dieci anni meno, dice la mamma di Sandra parlando di sé e del marito, ma, capisce, due vecchi con due bambini. Sandra doveva mantenere anche noi. Gianfranca è partita per la colonia due giorni dopo la morte della mamma. Sono venute a prenderla le assistenti dell'azienda in cui avrebbe dovuto andare a lavorare mia figlia. Se sapeva della morte della mamma? Si figuri, gliel'hanno detto le compagne di scuola — sa come sono i bambini — e lei era tornata a casa

a chiederci: "È vero che la mia mamma non torna più?". "Sciocca" le abbiamo risposto, "è partita per un viaggio lungo, sta lontana perché deve lavorare, ma torna, figurati se non torna". Maurizio continua a piangere in braccio al nonno. Lo vuol fotografare? Aspetti, aspetti che lo pettini, che gli infili un grembiolino di bucato. Se lo vedesse la mia Sandrina, così in disordine.

Mariagrazia Cucco

GIORNALE di MONZA

UNA TRAGEDIA DIMENTICATA

IL 5 GENNAIO 1960 IN UN INCIDENTE FERROVIARIO IN CITTA' MORIRONO 17 PERSONE.

NESSUNA LAPIDE LE RICORDA.

Martedì 5 gennaio 2010

Monza, 5 gennaio 1960, ore 8,05 circa. Il treno diretto 341, partito da Sondrio alle 5,05 ed atteso a Milano per le 8,10, sta per compiere la sua ultima fermata prima di portare a destinazione universitari e lavoratori. I pendolari lo hanno soprannominato il «treno operaio» dal momento che la maggior parte dei pendolari si prepara ad una giornata in fabbrica. Ma quella mattina, qualcosa va storto. Nel tratto che va ad incrociare via Libertà, da cinque mesi sono in corso dei lavori per snellire la circolazione viaria e ferrata. In quel punto, come tutti i macchinisti sanno, bisogna passare a non più di 10 chilometri orari. Lo indicano tabelloni, luci e segnalazioni dei capistazione. Ma il diretto 341, inspiegabilmente, non rallenta, arriva in prossimità dei lavori e a non più di due chilometri dallo scalo monzese si sbriciola contro uno stabilimento industriale posto in prossimità del ponte di via Libertà. Si tratta delle «Lane BBB», storica fabbrica monzese che ha chiuso nel 1992. I morti sono 15, i feriti più di 139 su un totale di 800 passeggeri (in un secondo tempo moriranno in ospedale altre due persone). Monza piange il suo più grande disastro ferroviario, uno dei maggiori a livello italiano. Il dramma non risparmia nessuno. Muore Elio Sangiorgio, studente ventenne, uscito di casa di buon'ora per andare in università. I genitori, accorsi nella camera ardente allestita in villa Reale, devono sollevargli le garze dal volto per procedere al riconoscimento. Accanto a lui, straziato da un pezzo di rotaia che si è conficcata nella sua carrozza, il cadavere del parroco di Dervio, Don Giuseppe Caffulli, partito dal piccolo comune lecchese e diretto a Gaggiano, per vedere la mamma morente. Pochi minuti dopo la tragedia, anche la mamma si spegnerà. Ma fra le vittime c'è anche il macchinista Piero Vacchini 59enne milanese, trovato al posto di comando forse nel tentativo di un'ultima disperata manovra, l'unico in grado di dire perchè la locomotrice abbia continuato a marciare rapida anziché rallentare. I test alcolemici escludono un tasso di alcol nel

sangue superiore al consentito. L'ipotesi del malore viene scartata. I testimoni raccontano di aver sentito lo strattone della frenata, poi il fracasso, la polvere, il gas, il buio, le urla dei superstiti, i primi aiuti dal finestrino. Qualcuno ricorda di persone che stavano per mettersi il cappotto essendo ormai in prossimità della stazione di Monza. L'incidente le ha sfraccellate contro i finestrini proprio come centinaia di uova che i contadini brianzoli stavano per portare a Milano. Nemmeno le moderne carrozze del 341, con rivestimento metallico, hanno potuto fare qualcosa per evitare una tragedia che riempie di cadaveri Villa Reale, che dà il là ad una processione di auto verso la storica dimora trasformatasi nell'occasione in un deposito di salme. Anche Giovanni XXIII, il «Papa buono», non appena saputo dell'accaduto invita tutti a pregare per le vittime dell'incidente. Poi, di proprio pugno, scrive all'allora cardinale di Milano Giovanni Battista Montini (futuro Paolo VI) un messaggio pieno di solidarietà: «Profonda eco di vivo dolore suscita nel nostro animo la luttuosa notizia della sciagura ferroviaria di Monza». L'Italia intera, per voce del presidente della Repubblica Giovanni Gronchi, si stringe attorno a Monza e alle sue vittime innocenti che ancor oggi, a cinquant'anni da quell'episodio, non hanno avuto una spiegazione.

Diana Cariani

raccontano, le sue parole trasmettono quelle sensazioni di terrore e curiosità che lo spinsero verso il luogo del disastro, vedendo coi propri occhi quel che era avvenuto. Lui, l'ex assessore all'Urbanistica ed ora consigliere comunale d'opposizione nella Lista Faglia, avrebbe potuto essere in attesa di quel dannato treno. Solo una coincidenza ha fatto sì che fosse ancora fra le mura di casa a finire di fare colazione. «Io mi stavo preparando per andare in università spiega quel giorno avevo lezione un po più tardi del solito, altrimenti sarei stato sul marciapiede della stazione». Ma presto la tranquillità si interrompe. La nebbia nasconde solo in parte quel che è appena accaduto. Anziani e bambini urlano straziati, carabinieri e Vigili del fuoco iniziano a invadere la zona della stazione. «Io non abitavo lontano - aggiunge Viganò - avevo sentito forti rumori, stridori e grandi botti. Non capivo perché e dove, ma avevo capito che si trattava di qualcosa di drammatico. Mi vestii in fretta senza neppure lavarmi e scesi in strada». E qui la gente è già racchiusa in capannelli, qualcuno parla di un disastro ferroviario sul ponte e sottopasso in costruzione in viale Libertà, di fianco alle fabbriche arcinote: la «Strebel», la «Borghi» e le «Lane BBB». «In pochi minuti, anche se ingrigita dalla nebbia, fui di fronte alla scena che non dimentico - prosegue Viganò - vagoni ribaltati ed in bilico sul ponte, pali elettrici e rotaie divelti, fiamme e scintille, urla, corpi esanimi e insanguinati, gente inebetita e ferita,

La testimonianza Il consigliere Alfredo Viganò quel giorno di 50 anni fa fu tra i primi ad accorrere

Io ricordo tutto come se fosse ieri, ma quel disastro è stato rimosso

MONZA (cdi) Un'esplosione enorme. Poi le urla, le sirene dei pompieri, la folla che correva impazzita allontanandosi da quel misto di macerie e nebbia che saliva dalla stazione. Alfredo Viganò, 50 anni più tardi, ricorda la tragedia come se fosse avvenuta soltanto 50 minuti prima. I suoi occhi ricordano e

ragazze che piangevano, altri ancora rinchiusi tra le lamiere accartocciate chiedevano aiuto, ambulanze, polizia, pompieri». Attorno al treno della disgrazia si ammassano persone che cercano di dare una mano a chi è ancora vivo. Altre iniziano a preoccuparsi. L'area del disastro viene presto interdetta dalle forze dell'ordine. «Chi c'era stato raccontava scene terribili di

morti schiacciati e anche trafitti dalle rotaie» aggiunge Viganò. Il Corriere della Sera, il giorno seguente, esplicita in numeri i pianti delle ore precedenti. Diciassette i morti, 139 i feriti, alcuni dei quali molto gravi. Ma in ricordo delle vittime «non esiste né un cippo né una lapide a memoria della tragedia racconta ancora il testimone di allora e consigliere comunale oggi quel disastro ferro viario causò molti lutti, ma è stato rimosso». Eppure della disgrazia si interessarono sia Papa Giovanni XXIII che stanziò un milione di lire per le famiglie delle vittime, su subito seguito presidente della Repubblica Giovanni Gronchi che quintuplicò la somma e la offrì ai parenti straziati dalle lacrime. Oggi tanti monzesi non sanno neppure che questa tragedia è accaduta, in via Libertà, c'è il sottopasso ferroviario e il lanificio ha chiuso dal 1992. «Di quest'area oggi si parla - chiosa Viganò - solo perché rientra tra le zone di riqualificazione previste dal Pgt».

USMATE. IMELDA BAIO, CLASSE 1929, SI TROVAVA SU QUEL TRENO

«Non ricordo nulla, mi sono svegliata al Gaetano Pini di Milano»

USMATE «Ero in treno... Poi mi sono svegliata in ospedale, non ricordo l'incidente». C'era anche Imelda Baio, usmatese, classe 1929, (oggi ottantenne), quella terribile mattina a Monza. Era una giovane trentenne e stava andando come tante altre persone a lavorare, a Milano «Ero impiegata come stenografa all'Amministrazione provinciale di Milano - ha ricordato alcuni giorni fa dopo 50 anni - stavo andando al lavoro, ma non ci sono arrivata. A un certo punto mi sono svegliata in ospedale. Ho aperto gli occhi e visto i miei parenti e colleghi d'ufficio».

Al momento dell'incidente Imelda è stata sbalzata dal sedile dove era seduta. È stata scaraventata in un angolo del vagone e ha colpito violentemente un radiatore per il riscaldamento con la schiena. La sua colonna vertebrale si è fratturata. «Ho perso i sensi - ha continuato - mi hanno salvato e portato all'ospedale di Monza. Poi mi hanno trasferito al Gaetano Pini a Milano e lì mi sono svegliata». Nella tragedia Imelda è stata quasi miracolata: si è salvata nonostante le fratture alla colonna vertebrale, ma ha impiegato tre anni per camminare di nuovo. «Ho passato mesi a letto - ha

ripreso - poi sono andata due anni a Bordighera in una casa per dipendenti dell'amministrazione provinciale. Lì ho fatto la convalescenza, e ho ricominciato a muovermi con le mie gambe». Guarita perfettamente ha

svolto tutta la sua carriera lavorativa alla Provincia di Milano. Ha continuato a prendere il treno e a vivere a Usmate (dove risiede tuttora). Non si è mai sposata. Ancora oggi ricorda un «morosino» di allora che era con lei in viaggio quella mattina. «Da quel giorno non l'ho mai rivisto - ha concluso - ma anche lui si era salvato».

BERNAREGGIO. FEDERICO GAGLIARDI HA 88 ANNI E NON VUOLE PARLARE DI QUEL GIORNO

Era tra i dispersi, lo salvò la moglie, che lo udì fischiare sotto le macerie

BERNAREGGIO Federico Gagliardi ha 88 anni. Non vuole ricordare. Ha perso da un mese l'amatissima moglie Iolanda, colei che, grazie a un fischio, praticamente lo tirò fuori da quell'inferno di lamiera. Per lui il ricordo del disastro è dolorosissimo.

«So quello che ha raccontato in seguito ai noi figli» ha raccontato Enrico Gagliardi. «Era su una carrozza di quel maledetto treno e viaggiava verso Milano per andare a lavorare. Assieme a lui nello scompartimento c'erano tre conoscenti».

«Poi c'è stato il deragliamento. Il vagone dove sedeva mio padre andò quasi completamente distrutto, tant'è vero che i suoi tre compagni di scompartimento morirono sul colpo».

Subito dopo l'incidente arrivarono i soccorsi, per cercare di portare in salvo i superstiti. Tra questi non figurava Gagliardi, che figurava tra i dispersi. Sul posto, con l'angoscia nel cuore e un filo di speranza, arrivò la moglie.

«Loro due avevano un modo particolare di chiamarsi - ha proseguito il figlio - Si trattava di un fischio. Se erano lontani infatti, non amavano urlare il rispettivo nome. Fischiettando, invece, richiamavano l'attenzione dell'altro in maniera più elegante». Iolanda percorse le macerie fischiettando e tendendo l'orecchio in attesa di risposta. E alla fine udì un fischio flebile, ma inconfondibile. Era lui. «Così mia madre indicò ai soccorritori il punto dove scavare - ha concluso Enrico - e tirarono fuori mio padre. Poi la convalescenza fu molto lunga. Ma alla fine si riprese completamente e tornò alla vita».

ERMINIO VISMARA, FRATELLO DI UNA VITTIMA, NON PUO' DIMENTICARE

«E' mio desiderio collocare una lapide che ricordi quei morti innocenti»

MONZA Da cinquant'anni Erminio Vismara convive con quel lutto. Lui nella tragedia ferroviaria che funestò Monza il 5 gennaio del 1960 perse la sorella Silvana, insegnante. Aveva soltanto 24 anni, 12 in più del fratellino, che in una foto d'epoca si stringe al padre ai funerali celebrati a Cernusco Montevicchia (LC), dove risiedeva la famiglia. Per la madre il dolore era stato troppo grande, non aveva avuto la forza di partecipare alle esequie.

Oggi Erminio ha 62 anni. E' lui, attraverso una comune amica, che ci ha chiesto di fare qualcosa per ricordare una tragedia da sempre dimenticata. Dimenticata da tanti, ma non certo da chi ne visse sulla pelle le conseguenze.

«Come è possibile immaginare - ha sottolineato l'uomo, che oggi vive a Bergamo e lavora a Brescia - da quel giorno la mia famiglia è cambiata. Mia madre per qualche tempo si tenne in contatto con i famigliari delle altre vittime, ma poi li perse di vista. A mezzo secolo di distanza da quel disastro io vorrei fare qualcosa per onorare tante vittime incolpevoli».

Di qui l'appello ai sopravvissuti, ai testimoni, ai famigliari di chi perì in quella tragedia. Perché insieme si possa collocare almeno una targa, una lapide a ricordare quelle morti.

«Da sempre - sottolinea la moglie Ebe, che l'ha accompagnato nella nostra redazione - Erminio vorrebbe fare qualcosa per ricordare quelle persone. Perché nel suo cuore il ricordo di quanto accaduto è sempre vivo».

Mentre la moglie parla Vismara sfoglia i vecchi giornali che parlano del disastro, si commuove davanti alle fotografie dei funerali. Qualsiasi parola davanti a quanto ha vissuto gli sembra poca cosa. E così tocca ancora alla moglie ricordare che quel giorno Silvana Vismara aveva dimenticato a casa il portafoglio. Se n'era accorta per tempo ed era rientrata alla propria abitazione, a poche centinaia di metri dalla stazione, per recuperarlo. Non era salita in casa, aveva chiesto al fratello di lanciarglielo dalla finestra. Ed Erminio, con la spensieratezza dei suoi 12 anni, l'aveva fatta penare un po' prima di lanciarglielo. Poi lei l'aveva preso ed era corsa al treno. Quel treno che poi, per un tragico destino, l'avrebbe portata alla morte.

Vismara, con gli occhi bassi, ha la forza di raccontare la storia di un'altra vittima, Alessandra Mazzola.

«Due mesi prima - racconta - le era morto il marito e aveva due figli da mantenere. L'azienda di Milano in cui lavorava il congiunto l'aveva quindi assunta e quel giorno avrebbe dovuto essere il suo primo giorno di lavoro...».

Tanti i sogni che si sono spezzati quel 5 gennaio 1960. Doveroso dunque collocare una lapide a ricordo di quelle 17 vittime.

La città in lutto per la grave sciagura

Il cordoglio del S. Padre - Immediata visita del Card. Montini e delle autorità - Le salme alla Villa Reale - I funerali giovedì alle 9.30

PIANGO con chi piange

Terribile il disastro ferroviario di viale Libertà! Pur guardando tutto alla luce della Fede, su quella terra intrisa di sangue mi sono sentito profondamente scosso. Poveri fratelli martoriati nel corpo e strappati anche all'esistenza terrena! Povere famiglie messe così a dura prova! Eppure si portavano a guadagnarsi il pane per sé e per i propri cari! Imperscrutabili i disegni di Dio! Ma Lui è Padre, non può non vegliare; inconcepibile che non assista le anime che ritornano al suo senso, che non sostenga chi soffre e piange i dolori immensi, su perdite irreparabili. Con queste profonde ineffabili convinzioni, ai fianchi del Veneratissimo Cardinale Arcivescovo, al posto del disastro, all'Ospedale ed al Cimitero, ha pregato, invocando suffragio e conforto. Sostanziamo così le nostre più vive condoglianze, i nostri sentimenti di fratellanza cristiana, che presento, anche a nome del Clero di Monza cattolica, a tante angosciate famiglie.

L'Arciprete Parroco
Mons. Giovanni Rigamonti

La pietà e la carità del nostro popolo

Mons. Arciprete ci ha dettato la sua parola del cordoglio confortato dalla speranza cristiana, sentimenti questi che ha anche espresso a viva voce con dolorosa commozione l'Em. Card. Arcivescovo accorso subito sul luogo della tremenda sciagura a pregare per gli scomparsi, a confortare i superstiti.

Noi raccogliamo le spontanee dichiarazioni che ha pronunciato il nostro buon

popolo accorso subitamente, meno per naturale curiosità e molto più per un incontenibile desiderio di soccorrere, di adoperarsi e giovare a lenire, a confortare tutte le vittime. I monzesi laboriosi e pii commentavano con un sussurro che si smorzava in preghiera la tremenda sciagura: era testimonianza dei profondi sentimenti di fede, assopiti nella dura routine

loro labbra: non pensavano forse, nella vigilia dell'ultima festività natalizia alla morte: forse vi pensava solo l'esemplare sacerdote che viaggiava col gruppo dei lavoratori.

La tragedia li ha ghermiti, ma non ha colto impreparate le vittime che la fatalità destinava al supremo sacrificio: "Venite a me tutti voi che siete affaticati e penate, ed io vi



Il capannone dello stabilimento B.B.B. ridotto in frantumi. Anche la piccola utilitaria è stata ingoiata dal mostro. (foto Farina)

quotidiana, soffocati talvolta dall'egoismo, ma che riaffioravano spontaneamente nell'ora tragica a dimostrazione della loro carità e pietà cristiana.

Erano, per i monzesi, testimonianze di solidale dolore per queste vittime che si recavano - ogni giorno e in condizioni di penoso disagio - al lavoro o allo studio. Pensavano i viaggiatori all'imminente festività, alla Befana che nel sorriso dei bimbi festanti avrebbe spianato le rughe e steso il sorriso sulle

ristorerò". Dio ha preparato per loro il supremo ristoro, il premio dato alla loro laboriosità, alla rassegnazione al sacrificio immenso.

Questi affetti, spesso inespressi, erano sulle labbra o sul ciglio lagrimoso dei concittadini, mentre pregavano, mentre componevano con le loro mani caritatevoli le membra esangui.

Vogliamo fiori, ora

Un cupo boato ha aperto una breccia di lutti e di dolore nella mattina nebbiosa di ieri, martedì 5: l'elettrico proveniente da Lecco deragliava con uno schianto fulmineo sul ponte in costruzione di viale Libertà. Gli abitanti della zona sentirono le case tremare, ("pareva stessero per crollare" disse una donna) poi il silenzio e un brivido di morte. La motrice si era accartocciata rabbiosa fra i binari quasi volesse penetrare nella terra, i due vagoni susseguenti sfondarono la mura di cinta come una catapulte bestiale e altri due vagoni precipitarono a capofitto giù per il ponte, il rimanente troncone del convoglio si bloccò di colpo sui binari. Il treno trasportava lavoratori diretti a Milano, lavoratori che già pregustavano la festa imminente dell'Epifania.

La mattina fu rigata di sangue dagli urli delle sirene lugubri e continue delle autoambulanze e delle auto dei pompieri. La catastrofe era immane: la violenza dell'urto aveva straziato e fatto scempio dei corpi di decine e decine di persone che giacquero inanimate e livide di morte, mentre si levavano gli urli di spavento e i gridi e i lamenti dei feriti e dei moribondi. L'ombra del lutto passò entro la nebbia sulla città ammutolita. Pareva che ciascuno intuisse la immensità della sciagura e si raccoglieva in sé senza altro domandare. Il convoglio è rimasto sulla scarpata come un mostro che si fosse autodistrutto: vagoni rovesciati entro chiazze di sangue, tombe di ferro contorte ancor più enormi nella loro pesantezza di mastodonti ora che giacevano inerti senza più la lievità che dà loro la velocità nel vento. I corpi strappati agli artigli di ferro venivano composti dalle mani guantate di gomma, i resti venivano raccolti tra le macerie, fra le grosse molle a spirali fra le pietre e il terriccio. "Ho ancora negli occhi, ci disse un carabiniere" il corpo di un sacerdote scarnificato, ridotto a testa e gambe. Indumenti e oggetti venivano raccolti qua e là e posti sulle prime barelle che capitano sott'occhio dirette all'obitorio. Ma a che enumerare scene dolorosissime, scene di corpi straziati di cui già si era persa la memoria ed anni e anni dall'immane conflitto, a che enumerare tragedie che ci appaiono dinanzi agli occhi e la penna scaccia con violenza? Nasce un odio contro quei vagoni enormi ciechi che ancora premono i morti e una pena che si dilunga nel cuore e lo sfianca: perché il cordoglio è infinito e la preghiera cade a briciole fra le pietre della scarpata, la preghiera è ancora un balbettio percosso come è l'uomo dinnanzi alla catastrofe. L'uomo non sa ancora lamentare con la sua preghiera, non sa ancora alzare un lamento orante, e comporsi nella visione del transito di questo corpo perché è innanzi a una morte crudele e orrenda.

Vogliamo fiori ora, la

dolcezza dei fiori su queste salme, tutta la nostra pietà con le mani lievi come la carezza che sa dare una mamma, elevare a Dio la preghiera umilissima, della nostra povertà di uomini terreni e impotenti innanzi agli stessi mostri che costruiamo.

giunta anche dalla Valtellina, dal Bergamasco, dal Lecchese e dalla Brianza, il cui muto e mesto comportamento è stato una riprova di quale vivo cordoglio avesse acceso gli animi di tutti, le catastrofiche conseguenze del deragliamento.

Nel Duomo, stipato fino all'inverosimile, S. E. il

UNA CERIMONIA DI RINGRAZIAMENTO AL PALAZZO MUNICIPALE

La riconoscenza di Monza ai protagonisti dell'opera di solidarietà

Proposta sul luogo della sciagura una croce con due rotaie

Tra il silenzio e la viva commozione di tutta una folla sbigottita da tragico evento, giovedì scorso si è lentamente snodato per le vie cittadine l'interminabile corteo funebre che accompagnava alla solenne cerimonia in Duomo le bare delle 15 vittime del disastro ferroviario. Si è così chiuso il doloroso capitolo con il quale Monza ha dovuto, angosciata, aprire il nuovo anno. Nel mentre andavano svolgendosi i funerali, un'altra luttuosa notizia si è in breve diffusa in città rendendo ancor più pesante la già triste atmosfera, ulteriormente esacerbando i cuori. In ospedale, nonostante tutte le cure prodigate dai sanitari, era spirato un altro dei coinvolti nella sciagura di viale Libertà: il 39enne Paolo Milani, abitante a Calolziocorte, e che si era trovato sul fatale diretto 341 perché aveva perso per pochi minuti il treno precedente. Come abbiamo diffusamente pubblicato sulla nostra edizione straordinaria uscita il venerdì, le esequie ai 15 scomparsi hanno richiamato in città numerose autorità ed una marea di gente

Cardinal Arcivescovo Montini, tra l'unanime commozione, ha pronunciato un'elevata orazione i cui profondi concetti di morte, di spiritualità, di conforto della fede e di solidarietà cristiana, sono scesi come un balsamo tra gli afflitti presenti.

Frattanto si era già messa in moto la magistratura che, nella persona del dr. Roberto Petrosino giudice istruttore del Tribunale di Monza, sta tuttora conducendo una scrupolosa inchiesta al fine di accertare, limitatamente alle umane possibilità, le cause del sinistro. Mai come in queste scaugurate contingenze è doveroso tranquillizzare l'opinione pubblica cercando di stabilire fin dove esistano le responsabilità e dove invece subentri la fatalità. Il treno è il mezzo di trasporto più popolare e necessario (quanti di coloro che viaggiavano sul diretto Sondrio-Milano, non hanno poi dichiarato che avevano preferito il treno all'auto proprio per essere più sicuri nella nebbia?). E' quindi necessario infondere fiducia nella gran massa degli utenti delle ferrovie, proprio all'indomani



Il corteo funebre con le quindici bare

di un grave incidente.

In questi casi, che si vorrebbe non abbiano più a ripetersi, l'operato della magistratura è comunque sempre difficile e delicato: soprattutto richiede il tempo necessario.

Attualmente, a dieci giorni dalla catastrofe, non è ancora possibile avere sicure risultanze sull'inchiesta che è oltretutto legata al segreto istruttorio. Nel mentre anche i tecnici del Compartimento ferroviario di Milano stanno svolgendo proprie indagini, si è comunque saputo quali passi ha sin qui fatto il giudice nel tentativo di venire a conoscenza della verità.

L'aiuto macchinista ha detto la verità?

Per prima cosa ha interrogato in tre riprese, l'aiuto macchinista Andrea Giuliano degente, ma in buone condizioni, all'ospedale, il quale è miracolosamente sopravvissuto alla disgrazia mentre il primo macchinista, Piero Vacchini, è deceduto sul colpo. La versione che egli ha dato non ha certo portato molta luce sulle cause del disastro, ammesso poi che le sue dichiarazioni corrispondano in tutto e per tutto alla verità. In sostanza ha detto di essere stato alla guida del locomotore da Sondrio a Lecco ove ha ceduto il comando al collega. Data la nebbia, il Vacchini non si sarebbe reso conto di essere giunto alle porte della stazione di Monza e di dover quindi rallentare l'andatura del convoglio sino a un minimo di 10 km orari onde attraversare con sicurezza il ponte in ferro sul sottopassaggio di viale Libertà. I due macchinisti non avrebbero udito lo scoppio dei petardi così come non hanno notato le segnalazioni visive. Il Giuliano sostiene però di aver lui scoperto il disco arancione posto a qualche centinaio di metri dal ponte e di aver avvertito il compagno che invece ha voluto proseguire imperterriti sul filo dei 100 orari perché convintissimo di trovarsi ancora molto lontano da Monza. Solo quando ha visto l'ultima "vela" gialla alimentata a petrolio, il Giuliano si sarebbe decisamente sostituito al Vacchini nella guida azionando la "rapida", vale a dire bruscamente frenando quando però ormai il convoglio stava passando sul ponte. In effetti ha peggiorato la situazione provocando il pauroso volo delle carrozze finite poi oltre la rete ferroviaria.

Il giudice istruttore ha poi raccolto le contrastanti deposizioni dei due casellanti di Villasanta, rispettivamente addetti alla posa dei petardi ed all'accensione delle "vele" gialle segnalanti il tratto di rallentamento obbligatorio. Ha proseguito il suo faticoso e delicato lavoro interrogando Giovanni Ciappone, il capotreno del diretto deragliato, che al momento dell'incidente si trovava sul bagagliaio, facendo poi rilievi sulla cabina della motrice sfasciata al fine di appurare chi realmente dei due macchinisti si trovasse alla guida quando avvenne la disgrazia.

Il disastro era evitabile?

Per la parte tecnica, il dr. Petrosino si è naturalmente consultato coi tecnici delle Ferrovie e col prof. Jelmone del Politecnico di Milano, esperto in costruzioni ferroviarie. Ieri ha anche posto a confronto il capostazione di Monza coi macchinisti dei due convogli che avevano preceduto il passaggio del diretto 341, i quali ultimi sostengono d'aver avvertito a voce il personale della stazione che qualcosa non funzionava nelle segnalazioni prima del fatale ponte, mentre il capostazione afferma che nulla gli era stato comunicato in proposito.

Il magistrato, che deve sentire tutte le campane, fare una infinità di rilievi, compiere studi e fare raffronti prima di poter giungere ad una sicura conclusione, prima di chiudere l'inchiesta ha pure in mente di rendersi personalmente conto della portata delle segnalazioni ferroviarie in caso di nebbia. Con questo intendimento percorrerà di mattina, in un prossimo giorno che il servizio meteorologico dovesse prevedere nebbioso, il tratto Lecco-Monza unitamente all'Ing. Forte che dirige il Compartimento di Milano.

Il disastro sarebbe comunque stato evitabile, ammesso pure che non abbiano funzionato le "vele" o non siano scoppiati i petardi prima dell'ingresso a Monza. Stando alle stesse dichiarazioni del Giuliano, i due macchinisti udirono infatti lo scoppio di petardi alla stazione di Arcore. Dunque, avrebbero dovuto rendersi conto che nel breve volgere di tre minuti sarebbero giunti a Monza e quindi mettere in atto le dovute cautele. Non solo, ma la nebbia non era poi tanto fitta da inibire completamente la visibilità per cui i due macchinisti dovevano pur rendersi conto del transito da Villasanta ed avrebbero dovuto notare i 7 pali zebrati che, distanziati 60 m l'uno dall'altro, segnalano l'ultimo tratto prima dell'ingresso alla stazione di Monza.

Molto probabilmente invece erano entrambi distratti o stavano discutendo tra di loro con la tragica conseguenza di essersi resi conto del pericolo quando ormai era troppo tardi.

La situazione dei feriti degenti in ospedale è andata di giorno in giorno migliorando per cui attualmente solo una ventina sono ancora ricoverati, tra cui i quattro più gravi per i quali però sembra ormai escluso ogni pericolo: Rita Villa, Giovanni Mazzoleni, Ferdinando Nizzola e Luigi Cassia. Tutti gli altri sono stati dimessi perché dichiarati in via di piena guarigione.

Martedì mattina è però giunta un'altra dolorosa notizia da Merate ove domenica era spirato nella propria abitazione l'ing. Giuseppe Baslini, di anni 82, persona molto nota negli ambienti milanesi e dedita alle opere assistenziali. Egli viaggiava su una carrozza di prima classe del convoglio ma dopo il deragliamento, essendosela cavata ancor bene, preferì proseguire subito per Milano con un'auto privata facendosi medicare al posto di guardia di Porta Venezia ove gli venivano

riscontrate una contusione cranica ed escoriazioni varie. Il giorno successivo al suo rientro a casa, dovette però mettersi a letto e domenica si ebbe la sua fine. Il medico personale ha dichiarato che l'ing. Baslini era però già affetto da malattia per cui la sua morte potrebbe essere stata naturale. Tuttavia non è escluso che l'incidente ferroviario abbia ulteriormente aggravato il suo stato di salute, nel qual caso si tratterebbe della diciassettesima vittima effettiva del disastro. All'ultimo momento si è però appreso che l'autorità giudiziaria ha revocato l'ordine dell'autopsia in quanto gli stessi familiari dello scomparso hanno dichiarato che il decesso è stato causato da un preesistente morbo.

Nella generale costernazione per la sciagura si è comunque avuto il consolante riscontro della nobile gara di generosità da parte di enti e persone al fine di alleviare le sofferenze dei sinistrati.

In proposito segnaliamo i due significativi telegrammi pervenuti al nostro ospedale coi quali si elogia e si ringrazia tutto il corpo sanitario: dai medici agli infermieri, per l'esemplare spirito di sacrificio, l'ammirevole zelo e la perfetta efficienza dimostrati nella disgraziata circostanza. L'uno era firmato dal ministro della sanità Giardina che si faceva interprete anche dei sentimenti di gratitudine del ministro dei trasporti Angelini; l'altro è pervenuto da parte del direttore generale delle Ferrovie dello Stato, Rissone. L'ing. Rissone ha pure inviato un altro telegramma al dr. Renzo Galbiati, presidente della Croce Rossa di Monza.

Eccone il testo:

"Pregola accogliere espressioni di profonda riconoscenza et vivo ringraziamento mio personale et Azienda Ferrovie dello Stato per pronta opera soccorso feriti sinistro ferroviario prestata con ammirevole zelo et spirito sacrificio da personale codesta benemerita istituzione. Ossequi. - Direttore generale Rissone".

Donati dall'AVIS 53 litri di sangue

Dal canto suo, l'AVIS di Monza vuol esprimere tutta la sua riconoscenza per il modo veramente encomiabile e per la tempestività con cui i donatori monzesi e le sezioni consorelle hanno risposto all'appello.

In modo particolare si segnalano le sezioni di Cinisello, Corbetta, Lissone, Milano, Olginate, Sesto S. Giovanni, Villasanta e Vimercate che hanno inviato i loro soci, ed i volontari di passaggio da Monza ed appartenenti alle sezioni di Besana, Brugherio, Biella, Brescia, Desio, Imperia, Legnano, Mantova, Merate, Novara, Pavia, Rho e Treviglio. Un vivo ringraziamento anche ai donatori occasionali che pure si sono sottoposti a trasfusioni.

La possente organizzazione nazionale dell'AVIS e l'attrezzatura completa del Centro trasfusionale della sezione monzese hanno permesso di approntare in un giorno 350 flaconi per

altrettanti eventuali prelievi.

Le trasfusioni effettuate in tale circostanza sono state 178 per un totale di litri 53 di sangue.

Vivi e sentiti ringraziamenti si porgono alle Direzioni delle ditte: Philips radio, Istrumenti di misura CGS, Compagnia Singer e ATM che hanno permesso ai donatori dei loro gruppi aziendali di lasciare immediatamente il lavoro, concedendo la giornata di riposo interamente retribuita.

È doveroso poi un sentito ringraziamento alla dott.ssa Franca Brocca Nociti per la sua infaticabile prestazione presso il Centro trasfusionale.

A chiusura delle nobili e iniziative a favore dei periti e degli insanguinati superstiti del derragliamento alle 18.30 di martedì, indetta dalle ACLI è stata celebrata dal Mons. Arciprete una pontificale Messa di suffragio per gli scomparsi. La basilica era gremitissima e parata a lutto. All'offertorio, due operai sono saliti sull'altare per consegnare al celebrante le somme raccolte dai vari gruppi aclisti a favore delle vittime. Al "memento" dei vivi e dei morti sono stati ricordati gli scomparsi ed i sopravvissuti al disastro, mentre al termine del S. Sacrificio, Mons. Arciprete ha indirizzato ai presenti opportune parole di circostanza che trascriviamo alla lettera:

Dopo le elevatissime parole del Venerato Cardinale Arcivescovo, nella sua venuta fra noi il 7 corrente, per ancor più paternamente prendere parte viva al lutto di Monza nell'immane sciagura del disastro ferroviario di viale Libertà del 5 corrente, sciagura che ha fatto versare lagrime di sangue nelle famiglie duramente colpite dalla perdita di numerose esistenze umane, il mio dire potrebbe sembrare inutile, e certo non è all'altezza delle toccanti argomentazioni del Pastore della Diocesi.

Ma mi trovo di fronte ad una espressione nuova.

Il 7 fu tutta Monza che volle attestare la sua solidarietà nel pianto; ora siete voi, o lavoratori della mente e della mano, che volete tributare un omaggio particolare.

Che Iddio vi benedica. Mirabile colleganza la vostra, che dice profonda comprensione, sofferenza fraterna.

Quando si vede portare la croce, sempre, se si ha cuore in petto e si vive almeno un po' il sentimento umano e soprattutto la carità cristiana, risuona nell'animo un'eco di compassione, ossia di soffrire con chi soffre.

Ma allorché si è di fronte a gente per cui la vita è una dura fatica e le assillanti necessità del tirare avanti, diciamo così, la propria famiglia,

impongono rinunce e sacrifici di lavoro, portando anche molto lontano dal focolare domestico, oh allora maggiore è la pena in noi se la sfortuna colpisce, la disgrazia annienta.

Non che io faccia accettazione di persone, sottovaluti o spravaluti. Me ne guardi il Signore.

Ma è logico che l'ammalato comprende di più il languente; il povero capisce maggiormente il diseredato; chi lotta, sa in alto grado che cosa siano le ferite del combattimento.

Ed ecco a voi lavoratori, nel settimo giorno dalla catastrofe, stretti attorno agli altari per i lavoratori morti e per le loro famiglie; per chi è passato all'eternità e per chi è rimasto nel pianto o giace su un letto.

E siete attorno agli altari, non soltanto per pregare – ciò che è la sostanza vera di tutto -; anche per presentare, come avete fatto all'Offertorio, unitamente al Capitolo, ai Parroci ed al Clero di Monza, le vostre offerte di aiuto.

Mirabile gesto che è già un validissimo suffragio ed un'invocazione di divini conforti.

Vi dirò anch'io, dopo questa parola di lode giusta e doverosa: non lasciamoci abbattere.

Quel Dio che non ha deviato, nel grande disastro, le leggi fisiche; che non ha sospeso, ma ha permesso gli effetti di cause che non potevano non condurre alla catastrofe e che d'altra parte dovevano essere nel controllo della intelligenza e della riflessione umana; quel Dio veglia sempre paternamente sopra di noi, anzi maggiormente proprio perché si spasima.

E se è vero, come è vero, che quanto più si addolora quaggiù, altrettanto più si assicura il premio otre la tomba, io penso che le anime di quelle vittime sono state particolare oggetto di divina assistenza e che i loro cari devono fondatamente sperare dal Signore.

Abbiamola questa fede; rinviamola sempre. Noi non siamo di fronte a elucubrazioni mentali in cui amiamo illuderci, ma alla pienezza di quella realtà che Cristo ci ha divinamente insegnata e dimostrata.

“Qualunque cosa chiederete, credendo, vi sarà data”. Così il Maestro.

Invochiamo adunque con fede ogni suffragio per i nostri lagrimati fratelli.

500 lire di una bimba per gli orfanelli

Era doveroso che la città di Monza, nella pausa meditativa del lutto che fatto seguito alla tremenda sciagura ferroviaria, raccogliesse attorno a sé i protagonisti dell'opera di cristiana pietà che tutti ha mosso all'unisono con un cuore traboccante di angoscia. Non c'è premio per tutti costoro se non il premio della riconoscenza, della stretta di mano solidale da uomo a uomo: il premio senza appariscenza, senza parole, di uno sguardo fra un gruppo di uomini che ancora hanno nelle pupille mastodonti rovesciati, ferraglia contorta, membra dilaniate, il dolore, l'angoscia senza fine. Erano tutti presenti nella sala di giunta i protagonisti della solidarietà umana, da coloro subito accorsi entro quell'aria di morte, accorsi agli stabilimenti BBB, Ausonia, Strebel, agli uomini della Croce rossa, dai pompieri, dai carabinieri, dalle guardie di pubblica sicurezza, dalla polizia ferroviaria, dagli agenti di finanza, dai vigili, ai donatori di sangue, alle infermiere, dai medici ospedalieri, dalle assistenti sanitarie, alle assistenti sociali che accolsero il dramma di parenti in angoscioso ricerca di una speranza, dal personale dell'ufficio tecnico comunale che assistette al cimitero all'opera di composizione delle salme con il personale del luogo, al personale del Comune che mobilitato per tutto il giorno si dedicò all'opera umanissima di collegamento con le famiglie dei feriti e dei morti, e a tutto il complesso logistico dei soccorsi. Erano tutti presenti allorché il Sindaco con gli assessori Viganò, Gatti, Ferrari, Cazzaniga, il segretario generale e il vice segretario si presentarono innanzi a loro rivedendo subitamente in questi volti incontrati sui luoghi della tragedia e del dolore le luttuose vicende. Avrebbero voluto stringere la mano a tutti quanti, ché qualsiasi parola pareva insufficiente ad esprimere la riconoscenza. Hanno detto grazie ed è stato per tutti sufficiente.

L'assessore Viganò, presentando i presenti al Sindaco, ha detto:

“Al chiudersi di questa settimana che ha visto, quasi fosse una sola angosciosa interminabile giornata di tre giorni, uno degli episodi più dolorosi della nostra storia cittadina, consenta signor Sindaco, che Le presenti i rappresentanti di quelle persone, categorie ed enti che mirabilmente concorsero a contenere le proporzioni del disastro e da alleviarne le tragiche conseguenze.

Certamente nessuno dei presenti presume di sé perché tutti ci diciamo con sincera consapevolezza di aver fatto semplicemente il dovere richiesto e dalla circostanza e dal misterioso e mirabile legame che unisce tutti gli uomini specialmente nelle ore di maggior dolore.

Più che esigenza degli invitati e di quanti essi rappresentano, penso sia bisogno

dell'Amministrazione comunale di dire semplicemente "grazie" e di elogiare pubblicamente non solo la generosa presentazione ma soprattutto lo spirito che l'ha animata e so che il Primo Magistrato della città tutto questo tiene in cuore.

Un ultimo pensiero e non può non essere per le vittime. Il tempo per nostra fortuna è un grande medico, ma per nostra disgrazia inclina anche alla dimenticanza. Perché non svanisca il ricordo di questi nostri fratelli che hanno incontrato crudele morte mentre si accingevano all'adempimento del dovere quotidiano, mi permetto proporre l'erezione di un ricordo in posto consono sull'area che vide la tragedia. Sarà magari una rotaia foggiate a modo di croce o qualche altro simbolo semplice ma significativo, l'essenziale che non si dimentichi la lunga giornata del 5 gennaio 1960 ad onore dei Caduti e a testimonianza della bontà fiorita dal luttuoso evento".

A sua volta il Sindaco con viva commozione ha ricordato i momenti luttuosi vissuti ed ha elogiato tutti, ad uno ad uno diremmo, e in particolare coloro che hanno dedicato se stessi all'opera pietosissima di ricomposizione delle salme: oscuri ed umili operai di un atto di profonda umanità. Ha quindi ricordato l'opera di solidarietà attraverso la sottoscrizione che ha raggiunto i 22 milioni e mezzo. Una commissione comunale con un rappresentante del Prefetto provvederà quanto prima a devolvere questo fondo. Una bambina sconosciuta è apparsa improvvisamente in punta di piedi nell'aula con una letterina scritta in bella calligrafia e sulla quale erano appuntate 500 lire, piccolo risparmio umile e bello come un fiore. Appunto nelle parole del Sindaco si volle ricordare il gesto a tutti i presenti e fu come un fiore (?) dolce sulla tomba degli sventurati.

Ed ecco quanto ha scritto la bambina di 10 anni, Franca Nicolini di Conserve in provincia di Padova:

"Egr. sig. Sindaco,

le mando i miei pochi risparmi per gli orfani del disastro ferroviario e una letterina che vorrà gentilmente dare agli infelici bambini.

Se orfani non ve ne sono, metta la mia piccola offerta vicino alle altre.

Grazie di cuore sig. Sindaco e i miei saluti."

Affma

Franca Nicolini, via Fossalti 2, Conserve (Padova)

10 gennaio 1960.

Accluse erano le 500 lire.

Ed ecco la letterina indirizzata ai bambini:

"Cari bambini,

sono una vostra coetanea, ho dieci anni. Quando la radio trasmise la triste notizia di Monza, il mio pensiero corse a voi, per voi pregai. Vorrei esservi vicina per abbracciarvi tutti e dirvi di non piangere, perché i vostri Cari sono in cielo. Di lassù vi sorridono e vi benedicono. Coraggio, cari e buoni bambini,

con il vivo ricordo vi offro tutto il mio tenero affetto e per voi continuerò a pregare.

Affma

Franca Nicolini"

È doveroso annotare anche la lettera di Vincenzo Bellino di Petralia Sottano in provincia di Palermo, che essendo donatore di sangue in uno slancio fraterno scrisse al Sindaco dicendosi pronto ad offrire il suo sangue. Dall'associazione AVIS di Bologna è pure pervenuta una lettera a firma del Presidente Cesari

destinazioni.

Il locomotore era volato oltre il ponte rimanendo però sempre sulla rete dei binari in un pauroso groviglio di spezzoni di ferro e di fili della corrente. Il vagone di testa, di prima classe, aveva a sua volta compiuto un'impennata andando infine a schiantarsi, capovolto, contro un capannone del lanificio "BBB" di Angelo Borghi, che si trova adiacente alla linea ferroviaria. Altre tre carrozze erano pure deragliate finendo nella scia della prima, fermandosi però all'area della ferrovia. Due



Sotto il vagone rovesciato appare dai respingenti una gamba di un viaggiatore rimasto schiacciato. Il vagone ha schiantato la tettola dello stabilimento B.B.B. (foto Neri)

15 MORTI E 115 FERITI NELLA SCIAGURA

Apocalittica la visione del disastro ferroviario avvenuto ieri in città, alla vigilia di una tragica Epifania. Quando gli abitanti della zona (l'ex passaggio a livello di viale Libertà ove è in costruzione il sottopassaggio stradale in conseguenza del quale era stato eretto un provvisorio ponte di ferro) alle ore 8 sono trasaliti nelle loro case per aver avvertito come delle scosse di terremoto, la sciagura si era già compiuta. Poi l'orribile scena, per l'avvenuto deragliamento del diretto Sondrio-Milano che trasportava operai e studenti alle rispettive

ancora, tra cui un "postale", erano precipitate giù dal ponte adagiandosi sulla scarpata. Infine, le quattro ultime carrozze del convoglio si erano fermate sui binari all'inizio del fatale ponte, evitando così altri feriti e altri morti fra i passeggeri.

Sul posto ristagnava la nebbia alla quale si vuol far risalire le cause del disastro in base a testimonianze oculari, infatti, il convoglio aveva imboccato il ponte a forte velocità (si dice oltre gli 80 km orari) nonostante fosse obbligatorio il rallentamento sino a scendere a 10 km orari onde poter con sicurezza percorrere la pericolosa curva ad "esse" del ponte. Da qui l'inevitabile deragliamento ed il crollo di parte del ponte. Dunque, il macchinista (ed è questa l'impressione riportata da alcuni viaggiatori rimasti miracolosamente incolumi e che

perceperono qualche secondo prima il luttuoso epilogo), appunto perché smarritosi nel mare di nebbia, non avrebbe avvertito di trovarsi già in prossimità del pericolo punto, per cui non aveva tempestivamente ridotto la marcia del convoglio. Non è però da escludere un'altra ipotesi: ossia che non avrebbero funzionato bene i freni (alcuni viaggiatori hanno infatti dichiarato di aver sentito una brusca scossa in due riprese quasi fossero state prodotte da brusche frenate) azionati dal macchinista sia pur troppo tardi, quando ciò si era reso conto della gravità della situazione.

Difficilmente si potrà avere una giusta versione della sciagura, essendo perito il primo macchinista: Piero Vacchini di anni 59, abitante a Milano. Comunque sono in corso le inchieste condotte dal Procuratore della Repubblica.

sarà erogata a favore delle famiglie degli scomparsi e ai prevedibili minorati fisici. Una commissione presieduta dal Sindaco e a cui partecipa un funzionario della Prefettura provvederà all'assegnazione.

Congedandosi l'on. Fanelli ha voluto ringraziare con vivo calore l'intera città e in special modo l'Ospedale, il corpo dei medici e degli infermieri, gli Amministratori comunali e i funzionari e tutti gli Enti prodigatisi nell'opera di soccorso.

Il manifesto del Comune

Cittadini,

la sciagura ferroviaria di viale Libertà, nella quale hanno trovato morte straziante numerose persone mentre si recavano al lavoro, costituisce grave lutto cittadino.

L'Amministrazione comunale ne dà partecipazione alla cittadinanza perché dia solidale ed unanime attestazione cordoglio alle Salme composte dalla pietà monzese.

Stringiamoci intorno alle famiglie in quest'ora di mestizia; chiamo il capo di fronte alle Vittime in saluto reverente ed affettuoso.

I funerali a cura del Comune avranno luogo alle 9,30 di giovedì, 7 corr. Mese, partendo dalla Villa Reale.

Dalla civica sede,

il 5 gennaio 1960

IL SINDACO

Alfredo Casiraghi

La visita del Sottosegretario Fanelli

L'On. Fanelli, sottosegretario ai Trasporti, accompagnato da sua Ecc. il Prefetto, è giunto ieri nella nostra città.

Egli ha visitato i feriti recando loro il più caldo augurio e si è incontrato con i familiari degli scomparsi cui ha rivolto sentite espressioni di fraterno cordoglio.

Partecipando alla seduta di Giunta comunale ha voluto dichiarare di essere latore delle testimonianze di cordoglio del Capo dello Stato, del Capo del Governo, di Sua Ecc. il Ministro dei Trasporti e di tutti i ministri. Di Sua Ecc. Gronchi ha espresso il particolare ricordo.

Ha disposto per un'immediata erogazione di L. 100.000 ad ogni ferito ricoverato in ospedale e di L. 200.000 alle famiglie dei deceduti a titolo di risarcimento danni. Le somme saranno erogate oggi per un'esigenza di pronto soccorso.

La sottoscrizione che ha raggiunto i venti milioni



A. V. I. S.

ASSOCIAZIONE VOLONTARI ITALIANI SANGUE

Eretta in Ente Giuridico con Legge n. 49 del 20.2.1950

SEZIONE PROVINCIALE DI BOLOGNA

Segreteria e Centro Trasfusionale

Via Cesare Boldrini 16 - p. 2° - Tel. 27.38.44

Bologna, 5 gennaio 1960

Prot. n. 14/60

- Al Signor Sindaco
del Comune di

M O N Z A

e, per conoscenza:

- Alla Presidenza dell'AVIS Nazionale MILANO
- Al Signor Medico Provinciale di BOLOGNA
- Alla Redazione di "Carlino Sera" BOLOGNA

Ill. Signor Sindaco,

Abbiamo appreso con profondo dolore la grave notizia dell'immane sciagura che ha colpito ancora una volta il nostro Paese a causa del deragliamento di un treno nei pressi di Monza.-

Sono pochi minuti che è uscita l'edizione della notte di "Carlino Sera" la quale riporta in prima pagina le notizie del catastrofico deragliamento e annuncia a caratteri cubitali "un drammatico appello ai donatori di sangue".- Nel corso dell'articolo è specificato però che l'appello è rivolto ai donatori ed alla popolazione della zona, per cui è da presumere che non vi sia la necessità di un apporto del liquido prezioso anche da altre zone.-

Un appello così drammatico ha però avuto immediate ripercussioni sugli 8.000 donatori di Bologna per cui già da un'ora siamo tempestati di telefonate con le quali si chiede se occorre sangue. Ad ogni donatore rispondiamo che non vi è questa necessità perchè disponiamo di centinaia di flaconi di sangue che potremmo inviare immediatamente a Monza od a Milano.-

Restiamo perciò - Signor Sindaco - a Sua completa disposizione e pronti a qualsiasi eventualità, così come facciamo sempre in circostanze del genere.-

Reverenti, La preghiamo di porgere alle famiglie colpite dal doloroso avvenimento la solidarietà di tutti i donatori di sangue di Bologna.-

IL PRESIDENTE
(Geom. Cesare Cesari)

Cesare Cesari

Cassino, 4 Gennaio 1960



Illustrissimo Signor Sindaco,

alla televisione ho visto il disastro ferroviario che è accaduto a Monza. Subito nel mio cuore ho sentito un forte dispiacere per tutti quelli che sono stati colpiti da tanta sventura. Vorrei venire a consolare tanti afflitti, perché mi sento legata alle famiglie e ai bimbi di codesta città. Ma che aiuto potrò offrirvi io che son piccola e figlia di lavoratori? Con tutta l'anima pregherò il Signore che dia a tutti voi forza e rassegnazione. Se potrò essere utile, volentieri lo farò.

Graditi i miei ossequi.

Un forte abbraccio a tutti i bimbi di Monza
da

De' officio Carla Classe V = f. Scuola

Elementare - Edificio Centrale (Capoluogo)
Cassino Frasinone

11 GEN 1960
rispondere
IL SINDACO
Carla

GIORNO 5 gennaio 1960

RELAZIONE

La notizia della sciagura, accaduta qualche minuto prima delle ore 8 del 5 gennaio 1960, ~~perve~~ ~~nel~~ ~~Comune~~, al Corpo di Vigilanza Urbana ~~del~~ ~~Comune~~, circa ~~cinque~~ ^{cinque} ~~dieci~~ minuti dopo, ~~arrivata~~ ~~dal~~ ~~V. U. Villa~~, ~~arrivata~~ ~~dal~~ ~~Primo~~, ~~Castelluccio~~, ~~insieme~~ ~~con~~ ~~alcuni~~ ~~altri~~ ~~vigili~~ ~~al~~ ~~posto~~.
 Immediatamente il ~~V.~~ ~~Comandante~~ ~~dei~~ ~~Vigili~~ ~~Urbani~~, Sig. ~~Ciacovelli~~ ~~Vito~~, ~~ha~~ ~~avuto~~ ~~avuto~~ sul posto ~~e~~ vigili motociclisti ed ~~alcuni~~ ~~altri~~ ~~vigili~~ con automezzo allo scopo di disciplinare la circolazione in quella zona che, com'era prevedibile, sarebbe stata necessariamente caotica via via che la notizia andava diffondendosi tra la popolazione. ^{Gli assessori Pini e Gatti giunsero sul posto circa dieci minuti dopo.}

Alle ore 8,20 ~~arrivato~~ ~~sul~~ ~~posto~~ il Vice Segretario Generale dr. ~~Antonio~~ ~~Romano~~, e l'ing. Capo ff. ing. Zanetti ~~lino~~, ~~sono~~ ~~il~~ ~~geom.~~ ~~Corbetta~~ ~~Angelo~~ dello stesso Ufficio Tecnico comunale. ~~Sul~~ ~~posto~~ ~~arrivato~~ ~~già~~ ~~arrivati~~ ~~alcuni~~ ~~vigili~~ ~~prima~~ ~~di~~ ~~arrivare~~ ~~gli~~ ~~assessori~~ ~~Pini~~ ~~e~~ ~~Gatti~~.
 Mentre l'ing. Capo ~~in~~ ~~invito~~ ~~del~~ ~~Vice~~ ~~Segretario~~ ~~Generale~~, faceva ~~primo~~ ~~sommari~~ accertamenti ~~per~~ ~~la~~ ~~determinazione~~ ~~eventuali~~ ~~danneggiamenti~~ ~~alle~~ ~~opere~~ ~~costruite~~ ~~dal~~ ~~Comune~~ ~~riguardanti~~ ~~il~~ ~~sottopassaggio~~ ~~di~~ ~~Viale~~ ~~Libertà~~ ~~oppure~~, ~~per~~ ~~la~~ ~~ricerca~~ ~~eventuali~~ ~~deficienze~~ ~~tecniche~~ ~~nelle~~ ~~opere~~ ~~del~~ ~~Comune~~ ~~stesso~~ che avessero potuto determinare ~~o~~ ~~contribuire~~ ~~alla~~ ~~determinazione~~ ~~della~~ ~~sciagura~~, il geom. Corbetta, ~~sempre~~ ~~a~~ ~~richiesta~~ ~~del~~ ~~V.~~ ~~Segretario~~, prendeva contatti telefonico con gli uffici comunali per la ~~organizzazione~~ ~~di~~ ~~squadre~~ ~~di~~ ~~soccorso~~ ~~per~~ ~~l'invio~~ ~~di~~ ~~materiale~~ ~~e~~ ~~personale~~ ~~sul~~ ~~luogo~~ ~~della~~ ~~sciagura~~.

Il Vice Segretario ~~si~~, dopo un sommario ~~sopralluogo~~, ~~si~~ ~~recò~~ ~~presso~~ ~~lo~~ ~~stabilimento~~ ~~Ausonia~~ ~~di~~ ~~V.le~~ ~~Libertà~~ ~~e~~ ~~da~~ ~~qui~~ ~~provvedette~~ ~~ad~~ ~~informare~~ ~~S.E.~~ ~~il~~ ~~Prefetto~~, ~~parlando~~ ~~con~~ ~~il~~ ~~Segretario~~ ~~particolare~~ ~~dott.~~ ~~Menghi~~, ~~il~~ ~~Sig.~~ ~~Sindaco~~ ~~e~~ ~~il~~ ~~Segretario~~ ~~Generale~~.

I suddetti ~~funzionari~~, ~~quindi~~, si accertarono che andavano affluendo sul posto i vigili urbani per il disciplinamento della circolazione ~~per~~ ~~la~~ ~~libera~~ ~~circolazione~~ ~~e~~ ~~del~~ ~~movimento~~ ~~delle~~ ~~autoambulanze~~ ~~ed~~ ~~alle~~ ~~autovetture~~ ~~private~~ che concorrevano al trasporto dei feriti in ospedale.

~~La~~ ~~loro~~ ~~opera~~ ~~in~~ ~~collaborazione~~ ~~con~~ ~~i~~ ~~pompieri~~ ~~ed~~ ~~infermieri~~ ~~nell'estrarre~~ ~~dai~~ ~~rottami~~ ~~la~~ ~~salma~~ ~~del~~ ~~Rev.~~ ~~don~~ ~~Caffulli~~.

Nel frattempo sul posto giungeva S.E. il Prefetto a disposizione del quale immediatamente si misero insieme con gli Assessori Sigg. Pini e Gatti, nonché del Sindaco.

In previsione di un forte numero di vittime fu opportuno organizzare il servizio di raccolta delle salme presso il Cimitero; in tal senso vennero date disposizioni da S.E. il Prefetto e dal Sig. Sindaco allo scopo di favorire la pietosa composizione delle salme ed il loro riconoscimento sia ai fini giudiziari che per le comunicazioni alle famiglie.

Il dott. Romano e l'arch. Ricci subito trasferitisi al Cimitero Urbano mobilitavano il personale colà in servizio per approntare una camera ardente.

Nel frattempo S.E. il Prefetto ed il Sig. Sindaco ed il Segretario Generale dott. Arnoldi visitarono i numerosi feriti giacenti in ospedale.

I predetti si trasferirono quindi al Cimitero modificando le disposizioni prima impartite e disponendo la formazione della camera ardente nel salone della Villa reale ove le salme si sarebbero dovute portare dopo gli accertamenti ed il riconoscimento di rito e la loro composizione nelle casse.

Mentre nel Cimitero l'arch. Ricci presenziava a tali operazioni coordinandole e favorendo anche l'opera degli Ufficiali di polizia giudiziaria, in Comune alle ore 11,30 si tenne una riunione presieduta da S.E. il Prefetto alla quale intervennero gli Assessori Pini, Gatti, Caimi, Cazzaniga, Viganò, ecc. ed altre Autorità per stabilire le modalità dello svolgimento delle onoranze funebri.

Nel contempo si costituiva nell'ufficio comunale il centro di raccolta e smistamento delle notizie. Tale centro sedette in permanenza nei giorni 5, 6 e 7 fino alle ore 13.

Il servizio è stato assicurato dalla presenza costante di impiegati e precisamente dai Sigg. Arzani, Cellanova, Arosio, Pellerano, Colombo.

A turno a questo ufficio si sono alternati i dirigenti dott. Arnoldi, dott. Romano e dott. Rava.

La prima operazione fu quella di rilevare le generalità delle vittime ~~via~~ a mano a mano che venivano riconosciuti e, con personale dislocato presso l'ospedale le generalità e gli indirizzi dei numerosi feriti.

Il centro in formazione trasmetteva contemporaneamente notizie ai familiari delle vittime e dei feriti ed alla stampa in modo particolare all'ufficio della R.A.I. di Milano.

E' stato così possibile di ora in ora fornire dati sempre più tranquillanti per la opinione pubblica la quale temeva una sciagura molto più grave come numero di vittime rispetto alle proporzioni veramente assunte.

Nelle ore pomeridiane del giorno 5 mentre gli Assessori Gatti e Viganò curavano personalmente l'allestimento della camera ardente disponendo per il servizio di economato comunale, nel Cimitero gli operai della manutenzione compivano l'opera più mesta e umanamente più meritoria: la pulitura e la composizione delle salme.

L'opera di questi uomini va al di là di ogni possibile elogio o riconoscimento. Con il viso cosparso di commozione mestamente rimettevano insieme le membra straziate delle povere vittime che il più delle volte erano divenute irriconoscibili.

L'operaio Buzzi Luigi ricucì insieme i pezzi che la furia degli elementi aveva disumanamente staccato l'uno dall'altro. Quest'uomo va segnalato per il

particolare senso di umanità e di pietà con il quale ha compiuto l'opera più difficile e più mesta. E' a lui che si deve la presentazione decorosa delle salme ricomposte ai familiari.

Nelle stesse ore pomeridiane al Cimitero cominciò l'affluenza dei parenti ai fini anche dell'identificazione delle vittime.

Le scene strazianti di dolore indussero alla istituzione presso il Cimitero di un servizio di accoglienza ai familiari svolto con garbo e particolare sensibilità dalle Assistenti Sociali Sigg. Sorteni, Mariani e Arosio.

Nelle opere pomeridiane dello stesso giorno, accompagnato dal V. Segretario dott. Romano, fece sopralluogo alla camera ardente che si andava istituendo e dette disposizioni perchè si istituisse nelle camere adiacenti alla camera stessa un posto di ristoro per le famiglie delle vittime ed un posto di assistenza sia morale che sanitaria.

~~Il servizio di ristoro venne affidato al titolare dell'Albergo Hotel de La Ville, il quale chiese al Sindaco di poter mettere a disposizione quant'era necessario alle famiglie delle vittime e tutto ciò gratuitamente quale mesto contributo a sollievo delle famiglie veramente provate.~~

Il servizio di assistenza morale ~~venne affidato~~ fu affidato alle Assistenti sociali anzidette le quali a turno sono rimaste a fianco dei familiari i quali hanno apprezzato grandemente la sensibilità con cui le dette assistenti hanno portato nel loro animo angosciato un senso di cristiana rassegnazione.

Il servizio di assistenza sanitaria, affidato all'Ufficiale Sanitario dott. Scaglione, è stato svolto lodevolmente dal medico aggiunto dott. Franco Ruggeri con l'assistenza delle Assistenti Sanitari Visitatrici.

Il Sindaco quindi, verso le ore 16, ritornava sul posto del disastro e si incontrava con il Sottosegretario ai Trasporti e Comunicazioni S.E. Panelli.

Alle ore 17 il Sindaco ed il Vice Segretario si trasferirono al Cimitero Urbano e quindi de visu constatarono l'opera pietosa che andava svolgendo il predetto operaio Buzzi aiutato ~~admirabilmente e generosamente~~ dagli impiegati Brioschi Vincenzo e Ciuffo Silvano dell'Ufficio Assistenza e Beneficenza. ~~Questi due impiegati poi contribuirono anche alla composizione delle salme nella camera ardente di Villa reale, fornendo esempio di amore per il prossimo.~~

Alle ore 18 la Giunta municipale iniziava l'esame della situazione cittadina in seguito all'angoscia che il luttuoso incidente aveva determinato nell'animo di tutti.

Fu deciso di dichiarare giornate di lutto cittadino i giorni 5 e 7 gennaio; il Sindaco ne dette partecipazione con il manifesto murale allegato A)

Mentre la Giunta era in seduta intervennero anche S.E. Fanelli, S.E. il Prefetto, il Commissario di P.S. di Monza ed il Comandante della Compagnia Carabinieri nonché il Capo Compartimento delle FF.SS.

S.E. Fanelli ebbe a rivolgere parole di vivo elogio al Sindaco, agli Amministratori, ai funzionari comunali e tutte le altre Autorità locali ed in modo particolare alla popolazione che tanto aveva contribuito nel portare aiuto alle vittime della sciagura; disponeva inoltre la concessione di un sussidio di L.200.000 per ogni famiglia di defunto e di L.100.000 per ogni ferito.

Lo stesso Sottosegretario si è reso interprete del saluto di S.E.Gronchi alle vittime e di augurio per i feriti.

Nella serata tutte le salme furono composte nella camera ardente e verso le ore 23 il dott.Romano disponeva che venissero avvolte in un drappo di tela viola per evitare la vista di macchie che si andavano formando sul lenzuolo bianco.

Nelle ore della sera l'Assessore dr.Caimi procedeva presso l'ospedale alla raccolta aggiornata dei nominativi di tutti i feriti, dei loro indirizzi e della diagnosi. Lavoro questo tornava molto utile per la comunicazione delle notizie complete ai familiari.

GIORNO 6

Durante tutta la giornata è stata un'affluenza continua di popolo nella camera ardente. Ivi i servizi si sono dimostrati pienamente efficienti ed i registri per la raccolta delle firme sono andati via via riempiendosi. Figurano per prima la firma di S.E.Fanelli, del Sindaco di Monza dell'on. Longoni, dell'on.Buzzelli.

Alle ore 11 nella sala di Giunta di riunivano, sotto la presidenza del Sindaco, gli Assessori comunali, il Commissario di P.S., il Capitano dei Carabinieri, il Segretario ed il Vice Segretario Generali, il Capo della Ripartizione P.U., il Comandante dei Vigili urbani, per prendere accordi sullo svolgimento del corteo funebre.

Le disposizioni concordate risultano dal prospetto alleato B).

Nelle ore antimeridiane l'ufficio di stato civile, sotto la direzione del Capo Ripartizione dott.Rava, procedeva alla registrazione dei decessi sui relativi registri allo scopo di predisporre i necessari atti per il trasferimento delle salme ai Comuni di appartenenza. Questa operazione venne ultimata nelle prime ore del giorno 7, non appena pervennero i permessi ~~xx~~ di seppellimento da parte dell'Autorità giudiziaria.

GIORNO 7

In questo giorno si svolsero i funerali secondo gli accordi del giorno

C O M U N E d i M O N Z A

- ^ - ^ - ^ - ^ -

CITTADINI,

la sciagura ferroviaria di Viale Libertà, nella quale hanno trovato morte straziante numerose persone mentre si recavano al lavoro costituisce grave lutto cittadino.

L'Amministrazione comunale ne dà partecipazione alla cittadinanza perchè dia solidale ed unanime attestazione di cordoglio alle salme composte dalla pietà monzese.

Stringiamoci intorno alle famiglie in quest'ora di mestizia; chiniamo il capo di fronte alle Vittime, in saluto reverente ed affettuoso.

I funerali a cura del Comune avranno luogo alle ore 9.30 di giovedì, 7 corrente mese, partendo dalla Villa Reale.

Dalla Civica Sede il 5 gennaio 1960

I L S I N D A C O

Alfredo Casiraghi

COMANDO VIGILI URBANI

Alla Spett.le

SEGRETERIA GENERALE

S E D E

Relazione sulla sciagura ferroviaria di Viale Libertà

O G G E T T O : Intervento e prestazioni del Corpo Vigili Urbani.

Al verificarsi del disastro alle ore 7,59 del 5 c.m., il Vigile Villa Giovanni, che era in servizio all'incrocio di via Osculati - via Messa, avvertiva la casellante del vicino passaggio a livello di chiamare immediatamente tutti gli organi di Polizia, di soccorso ed Autorità, che subito si mettevano in movimento, e con la massima celerità arrivarono sul luogo dell'incidente.

Lo stesso vigile accorreva subito e per primo prestava opera di soccorso ai feriti e superstiti, collaborando poi con gli altri accorsi ad estrarre gli infortunati dai vagoni rovesciati, senza alcuna preoccupazione per il pericolo che potevano costituire i fili della rete elettrica aerea, che erano caduti sui binari, e la posizione dei vagoni stessi.

In Municipio il V.C. Panebianco, avvertito sommariamente del disastro, inviava sul posto un gruppo di Vigili, distraendoli dagli ordinari servizi, i quali sopperivano alle prime esigenze di viabilità durante l'accorrere dei mazzi di soccorso da ogni parte.

Il Vice Comandante Castelnuovo, giunto in Municipio alle ore 8.10 ed informato del disastro (le notizie non erano ancora precise) procedeva ad informare telefoni-

camente dell'accaduto il Sig. Sindaco e l'assessore alla P.U. Commendatore Gatti, con riserva di essere più preciso, per il Sig. Sindaco, dopo aver accertato l'entità del fatto sul posto.

Dato ordine di inviare sul posto tutti i Vigili disponibili, il V. Comandante unitamente agli assessori Gatti e Pini si recava in viale Libertà. Accertato che occorreva come prima misura di sicurezza fronteggiare le esigenze del traffico ai vari incroci attorno alla zona del disastro, onde evitare nuovi incidenti ed agevolare il movimento degli automezzi di soccorso, ne disponeva il servizio, inibendo al pubblico di accedere alla via Orazio, e presidiando gli incroci di viale Libertà, Merelli, viale Libertà-Ugolini, via Osculati Ugolini, via Messa-Osculati, viale Libertà-via Lecco.

Il sottoscritto, avvertito telefonicamente dal V.C. Fossati, raggiungeva immediatamente la zona del disastro con un mezzo di fortuna, mancando d'altro. ~~Sal~~ posto si accordava con il V. Comandante sig. Castelnuovo circa il servizio di viabilità e con alcuni Vigili, in servizio d'ordine pubblico, rimaneva sul luogo della sciagura fino a totale ricupero delle salme. Nel frattempo il V. Comandante avvertiva telefonicamente il sig. Sindaco della gravità del disastro. L'organizzazione e la disposizione del servizio di disciplinamento traffico nella zona funzionò egregiamente, tanto che, malgrado il gran movimento dei mezzi di soccorso, degli autoveicoli dei parenti dei feriti, delle autorità, delle forze di Polizia, dei curiosi ecc., nessun incidente si ebbe a verificare.

Fù notato l'arrivo sul posto del Prefetto, del

Sindaco, del Questore, dell'Arciprete, del Card. Montini e di altre autorità Religiose, Civili, Giudiziarie e militari.

Fra i primi accorsi l'On. Longoni, in seguito anche l'On. Buzzelli. Tutti i servizi furono mantenuti, sino a che le circostanze li richiesero.

Si provvide inoltre ad inviare un vigile all'esterno dell'Ospedale, per disciplinare il movimento e la sosta dei veicoli e dei pedoni.

Alle 12.30 il sottoscritto su ordine del Sig. Sindaco e del Dott. Arnoldi si portava all'Obitorio del Cimitero per prendere il nominativo dei feriti nell'incidente, ma dal M.llo Panico della Squadra Giudiziaria del locale Commissariato di P.S., riusciva ad avere solo quattro nomi, in quanto gli altri non erano stati ancora identificati.

Nel pomeriggio, appena prontata la Camera Ardente alla Villa Reale, veniva comandato un servizio d'Onore di quattro Vigili con il Sottufficiale Panebianco ed un motociclista per i bisogni urgenti. Detto servizio è stato mantenuto ininterrottamente sino al mattino del giorno 7 alle ore 9.30.

Il giorno 6 veniva comandato un Vigile in servizio di viabilità sul piazzale della Villa Reale e nell'interno della Villa altri 4 Vigili.

Dato il grande afflusso di popolo^e di automezzi al pomeriggio, verso le ore 15, per necessità e per ordine dell'Assessore Comm. Gatti, che era presente, venivano inviati sul posto altri Vigili di rinforzo. Il servizio d'ordine, d'Onore e di viabilità è stato mantenuto sino a sera inoltrata, ed è continuato con minor numero di personale sino a mezzanotte.

Al mattino del giorno 6 alle ore 11 il sottoscritto

con il V. Comandante partecipavano alla riunione, tenuta in Municipio, riguardante i funerali, che dovevano aver luogo alle ore 9,30 del giorno 7.

Al V. Comandante veniva affidata la direzione del corteo, che si è svolto con ordine e regolarità.

E' stato comandato un servizio di scorta al Gonfalone della Città, che ha preceduto il corteo funebre, nonché quello di viabilità sul percorso, onde bloccare il traffico al momento giusto e tenerlo sgombero dai veicoli in sosta; così pure si è fatto per la Piazza Trento e Trieste.

Alle ore 8.30 del giorno 7 cominciarono a pervenire alla Villa Reale rappresentanze, corone ecc.. Tutte le rappresentanze venivano ordinate come prestabilito sul viale di sinistra del primo cortile della Villa, mentre nel secondo cortile venivano allineati su unico fronte i 15 carri funebri, pronti per essere incolonnati in corteo. Numerose le corone di Autorità, Enti, Associazioni, parenti, compagni delle vittime, che hanno potuto essere sistemate in parte sui carri funebri, ed altre portate a mano o caricate su cinque autocarri tempestivamente comandati. Intanto giungevano sul posto le massime Autorità Religiose Civili e Militari della provincia, nonché Autorità governative, parlamentari e della Ferrovia dello Stato. Alle ore 9.30, arrivato il Clero, il Corteo Funebre iniziava ad avviarsi sul Viale R. Margherita, preceduto dal Gonfalone della Città, scortato dai Vigili in alta uniforme; seguiva il Gonfalone di Lecco, pure scortato, la banda dei Ferrovieri, le scolaresche, le associazioni con bandiere, le corone portate a mano e su autocarri, il Clero, indi la salma del sacerdote vittima dell'incidente, seguito dai rispettivi parenti e conoscenti e via via le altre salme: tutte su apposite carrozze funerarie.

Dopo i parenti, che seguivano il 15° carro funebre il folto gruppo delle Autorità.

Il corteo funebre ha regolarmente sfilato sul percor=

so stabilito ed al giungere dello stesso in Piazza Duomo, mantenuta sgombra dalle forze di Polizia, i Gonfaloni di Monza e Lecco con relativa scorta venivano inviati sul sacrato del Duomo, così la banda dei Ferrovieri; mentre tutte le scolaresche e rappresentanze che seguivano, ad evitare che ingombrassero la Piazza Duomo, venivano ammassati in Via Lambro. Solo le corone portate a mano sono state depositate sul sacrato del Duomo e gli autocarri incolonnati entro la Canonica. Giungeva nella piazza, quando già il corteo sfilava in Via Lambro, S.E. il Cardinale Montini, che accedeva subito alla Basilica. Dopo che tutto il Clero era entrato in Duomo sono giunti i carri con i feretri seguiti dai parenti. Apposite squadre di operai comunali diretti dal Geometra Gervasoni hanno provveduto allo scarico delle Bare ed a portarle entro il Tempio. A mano a mano che le Bare entravano in Chiesa i carri venivano inviati altrove.

Mentre in Chiesa si svolgeva la Cerimonia Religiosa, in piazza si facevano arrivare e si disponevano i furgoni che dovevano trasportare le salme a destinazione. Constatate le difficoltà di far partire i carri funebri con il seguito da Piazza Duomo, ed in considerazione che quasi tutti gli automezzi dei parenti e famigliari erano alla Villa Reale, il V. Comandante Castelnovo, presi accordi con il Comm. Gatti e con i titolari delle imprese incaricate al trasporto, disponeva che le salme sui carri venissero isolatamente fatte tornare alla Villa Reale, da dove con il seguito avrebbero preso il via per le proprie destinazioni.

Per trasportare i parenti da Piazza Duomo alla Villa Reale sono stati ordinati due autobus. I carri funebri da Piazza Duomo alla Villa Reale sono stati preceduti da Vigili motociclisti.

Nel cortile della Villa Reale il personale del Comune agli ordini del Geometra Sanzogni, ha provveduto al carico delle corone. Due Vigili motociclisti hanno scortato i furgoni sino a Villasanta.

8 GEN. 1960

Il Comandante
Giovanni

DISASTRO FERROVIARIO DEL 5 GENNAIO 1960.-

Onorevoli Consiglieri,

E' purtroppo nota a ciascuno la gravissima sciagura ferroviaria del 5 corrente. Il diretto 341, proveniente da Sondrio giunto all'altezza del costruendo sottopasso di Viale Libertà verso le ore 8 e 5' ha deragliato. Il disastro ha causato numerose vittime fra i viaggiatori: 15 morti ed oltre 120 feriti di cui 76 ricoverati nel nostro Ospedale.

Appena giunta la luttuosa notizia sono accorsi gli Assessori alla P.U. ed ai LL.PP. e funzionari della Vigilanza Urbana della Segreteria Generale e dell'Ufficio Tecnico e Sanitario, disponendo servizi di pronto soccorso nell'attesa dell'arrivo delle autoambulanze dei pompieri, delle forze di polizia, dei carabinieri e dalla popolazione per il trasporto all'Ospedale.

Tutto il personale sanitario del Nosocomio si è prodigato con encomiabile zelo per curare i feriti e per strappare alla morte quelli che versavano in grave stato.

Dai telefoni dei vicini stabilimenti i funzionari hanno dato notizia della grave sciagura oltre alle autorità locali a S.E. il Prefetto che si è portato prontamente sul posto accompagnato dal Questore.

Tra i primi ad accorrere l'On. Longoni e quindi altri parlamentari locali. L'Ing. Capo ha provveduto ad un immediato sopralluogo ai lavori di costruzione del sottopasso di Viale Libertà accertando che nel disastro non sussisteva responsabilità alcuna da parte del Comune.

Tutti i servizi messi in atto dal Comune per fronteggiare la grave situazione hanno funzionato egregiamente mercè il concorso fattivo di tutto il personale dal più elevato in grado al più umile specialmente quello addetto ai servizi cimiteriali.

In Municipio si è stabilito un ufficio informazione che ha funzionato ininterrottamente fino alle ore 13 del giorno 7.

Si è provveduto a dare notizie a tutti i Comuni di residenza delle vittime e dei feriti affinché i familiari fossero informati della sorte toccata ai loro cari.

Al Cimitero si è provveduto, sotto la direzione dell'architetto di Sezione, alla pietosa opera di composizione delle salme e susseguente trasporto alla Villa Reale ove si è formata la Camera Ardente.

In locali attigui è stato allestito un posto di ristoro per le famiglie.

L'Assessore Prof. Cazzaniga provvedeva con la collaborazione delle Assistenti Sociali e Visitatrici Sanitarie a ricevere i parenti delle vittime e dare loro conforto.

In mattinata è pure giunto sul luogo del disastro Sua Em. il Cardinale Arcivescovo accompagnato da Mons. Arciprete e si è successivamente recato all'Ospedale a visitare i feriti.

In serata la Giunta Municipale, riunita per esaminare la situazione ha deliberato di dichiarare il lutto cittadino, di pubblicare un manifesto di solidarietà con le vittime, e di assumersi le spese per le onoranze funebri.

Durante detta riunione è giunto in Municipio il Sottosegretario On. Fanelli, il Prefetto ed il Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato reduci dal luogo della sciagura e dall'Ospedale ove avevano visitato i feriti.

S. E. Fanelli, a nome del Governo, ha rivolto un vivo elogio al Sindaco, agli Amministratori Comunali, a tutto il personale del Comune, al Corpo Sanitario dell'Ospedale, ai vigili urbani, ai pompieri, alle forze armate, ed a tutta la popolazione per lo slancio generoso e per l'alto senso di solidarietà umana dimostrato nella grave luttuosa circostanza.

S. E. Fanelli ha comunicato di aver disposto per un immediato contributo alle famiglie delle vittime in L. 200.000 ed a quelle dei feriti in L. 100.000.-

I funerali delle vittime si sono svolti giovedì alle ore

9.30 partendo dalla Villa Reale per la Basilica del Duomo e sono riusciti imponenti per la partecipazione totale di tutta la popolazione monzese e di numerose rappresentanze giunte dai Comuni di residenza dei Defunti.

L'Ufficiatura funebre è stata celebrata da Mons.Arciprete e la benedizione alle salme è stata impartita da S.E. il Cardinale G.B.Montini.

Le Autorità presenti ai funerali:

- S.E.Fanelli anche in rappresentanza del Presidente della Repubblica e del Governo;
- Il Senatore G.M.Cornaggia-Medici;
- Gli On.Longoni e Bizzelli;
- L'avv.Adrio Casati Presidente della Provincia;
- Il Sindaco di Milano, gli assessori e Consiglieri Comunali di Monza;
- Il Generale della Divisione Carabinieri;
- Il Generale della Divisione Aerea;
- Il Questore;
- Il Presidente del Tribunale;
- Il Procuratore della Repubblica e tutte le altre autorità locali.

Promossa dalla offerta di S.E. il Prefetto si è aperta una sottoscrizione a favore dei colpiti dalla sciagura; sono pervenute finora le seguenti offerte:

- S.E. il Presidente del Consiglio L.5.000.000.-
- S.E.Il Prefetto di Milano L.2.000.000.-
- Amministrazione Provinciale L.2.000.000.-
- Associazione Industriali Monza e Brianza L.1.000.000.-
- Comune di Monza L.1.000.000.-
- Cassa di Risparmio delle PP.LL. L.5.000.000.-
- Comune di Milano L.5.000.000.-
- Impresa Osvaldo Gaslini L.20.000.-
- Malatesta Alba L.10.000.-

- Compagnia Macchine Singer L.100.000.-
- Ditta S.A.P.I.O. L.100.000.-
- Moneta Caglio L.10.000.-
- Circolo Studentesco Teodolinda L.30.000.-
- Unione Commercianti L.1.000.000.-

ADESIONI EPISTOLARI DI CORDOGLIO

Sono pervenuti telegrammi dai:

-Ministero dei Trasporti; dal Presidente della Cassa di Risparmio PP.LL.; dal Senatore Annigoni; dal Consigliere Befani; dalla Sezione Monzese degli Ufficiali in Congedo; dai Sindaci dei Comuni di: Bergamo, Bologna, Parma, Pavia, Usmate, Codogno; dai Presidenti delle Amministrazioni Provinciali di Piacenza e di Modena; dalla Federazione Milanese Combattenti e Reduci.

9.30 partendo dalla Villa Reale per la Basilica del Duomo e sono riusciti imponenti per la partecipazione totale di tutta la popolazione monzese e di numerose rappresentanze giunte dai Comuni di residenza dei Defunti.

L'Ufficiatura funebre è stata celebrata da Mons. Arciprete e la benedizione alle salme è stata impartita da S.E. il Cardinale G.B. Montini.

Le Autorità presenti ai funerali:

- S.E. Fanelli anche in rappresentanza del Presidente della Repubblica e del Governo;
- Il Senatore G.M. Cornaggia-Medici;
- Gli On. Longoni e Buzzelli;
- L'avv. Adrio Casati Presidente della Provincia;
- Il Sindaco di Milano, gli assessori e Consiglieri Comunali di Monza;
- Il Generale della Divisione Carabinieri;
- Il Generale della Divisione Aerea;
- Il Questore;
- Il Presidente del Tribunale;
- Il Procuratore della Repubblica e tutte le altre autorità locali.

Promossa dalla offerta di S.E. il Prefetto si è aperta una sottoscrizione a favore dei colpiti dalla sciagura; sono pervenute finora le seguenti offerte:

- S.E. il Presidente del Consiglio L.5.000.000.-
- S.E. Il Prefetto di Milano L.2.000.000.-
- Amministrazione Provinciale L.2.000.000.-
- Associazione Industriali Monza e Brianza L.1.000.000.-
- Comune di Monza L.1.000.000.-
- Cassa di Risparmio delle PP.LL. L.5.000.000.-
- Comune di Milano L.5.000.000.-
- Impresa Osvaldo Caslini L.20.000.-
- Malatesta Alba L.10.000.-

-Compagnia Macchine Singer L.100.000.-

-Ditta S.A.P.I.O. L.100.000.-

-Moneta Caglio L.10.000.-

-Circolo Studentesco Teodolinda L.30.000.-

-Unione Commercianti L.1.000.000.-

ADESIONI EPISTOLARI DI CERDOGLIO

Sono pervenuti telegrammi dal:

-Ministero dei Trasporti; dal Presidente della Cassa di Risparmio PP.LL.; dal Senatore Annigoni; dal Consigliere Befani; dalla Sezione Monzese degli Ufficiali in Congedo; dai Sindaci dei Comuni di: Bergamo, Bologna, Parma, Pavia, Usmate, Codogno; dai Presidenti delle Amministrazioni Provinciali di Piacenza e di Modena; dalla Federazione Milanese Combattenti e Reduci.

BIBLIOGRAFIA

CESERANI REMO

Treni di carta : l'immaginario ferroviario: l'irruzione del treno nella letteratura moderna

Torino : Bollati Boringhieri, 2002.

Bibliografia: p. 293-303.

Biblioteca di Limbiate, 809 CES

COGLIATI MASSIMO, BRUSETTI LORENZO

La ferrovia Milano-Lecco nella gran linea delle Alpi

Annone Brianza : Cattaneo editore, 2010.

Biblioteca Civica di Monza M B 650

CORNOLÒ GIOVANNI

Fuori Porta Tram. Tranvie extraurbane milanesi 1876 - 1980

Parma : Ermanno Albertelli Editore, 1980.

Biblioteca Civica di Monza M-A-69

CREPALDI GABRIELE

Il treno tra arte e letteratura

Milano : Mondadori Electa, 2003

Biblioteca di Lissone 704.9--INT

OGLIARI FRANCESCO, MUSCOLINO PIERO

1840-1990 Centocinquant'anni di collegamenti tra Monza e Milano nella storia dei trasporti italiani

Milano : Socimi Editrice, 1990.

Biblioteca Civica di Monza E-1341

PELLINI PIERLUIGI

Strade ferrate: tematica del treno e della ferrovia nei testi Jules Verne, Gabriele d'Annunzio, Gabriel García Márquez e parecchi altri scrittori

Pisa : Nistri-Lischi, 1995

Biblioteca di Cologno Monzese 809.93 PEL

ZANIN PAOLO

Monza e i suoi tram. Storia dei collegamenti tranviari da Monza a Milano e alla Brianza

Firenze : Phasar Edizioni, 2005.

Biblioteca Civica di Monza OPUSC-A-1439

ZENATI MARIO

In treno nel verde della Brianza. La ferrovia -Besana-Molteno-Oggiono dalle origini giorni nostri

Missaglia : Bellavite, 2011.

Biblioteca Civica di Monza E 2563

Indice dei documenti

SEZIONE PERIODICI BIBLIOTECA CIVICA

Doc. 1 “ Corriere della Sera 06.01.1960, pp. 1-2, PER I 19

Doc. 2 “ Corriere della Sera 06.01.1960, pp. 5-6, PER I 19

Doc. 3 “ Lambro settimanale della federazione comunista e della Brianza 15.01.1960, M PER I 17

Doc. 4 “Epoca 17.01.1960, PER 29

Doc. 5 “Oggi 17.01.1960, PER 30

Doc. 6 “Oggi 21.01.1960, PER 30

Doc. 7 “ Giornale di Monza”, 5.01.2010, M PER

Doc. 8 “Il Cittadino”, 07.01.1960, M PER I 15

ARCHIVIO COMUNALE – SEZIONE I CARTEGGIO GENERALE – ANNO 1960-1965 – UNITA' 195

Doc. 9 Lettera AVIS al Sindaco di Monza, Bologna, 5 gennaio 1960

Doc. 10 Lettera al Sindaco di Monza di una bambina di Cassino, 11 gennaio 1960

Doc. 11 Relazione del disastro ferroviario [minuta con correzioni] del Sindaco e messaggio del Sindaco alla cittadinanza, 5 gennaio 1960

Doc. 12 Relazione dei Vigili Urbani alla Segreteria Generale del Comune, 8 gennaio 1960

Doc. 13 Relazione del Sindaco al Consiglio Comunale