



## Scrivevano di ferrovia .....

### “La Gibuti” che faceva servizio di spinta fra Chiasso e Como

Fra Chiasso e Como la linea ferroviaria sale fino alla sommità della galleria del Monte Olimpino, onde i treni vanno “*spinti*”. Un tempo quasi tutti, treni viaggiatori e merci, oggi solo i pesanti convogli merci. Questo “*servizio di spinta*” veniva effettuato dalle FFS, dapprima con locomotive a vapore, adesso con locomotive diesel. Una faccenda un poco costosa, e si può immaginare nel corso di oltre 100 anni quanto sia costato alle ferrovie italiane (FS), perché le FFS fatturano loro questa spesa. Orbene alle FS questa spesa, che somma un'alta cifra a fine anno, *pesava* parecchio. Onde si pensò d'evitarla facendo stazionare a Chiasso un'antiquata locomotiva a vapore italiana.

Era una locomotivetta a tre assi, unta e bisunta, senza tender, che si dimenava faticosamente spingendo i pesanti treni verso Monte Olimpino, ma che, tuttavia, faceva bravamente il suo dovere. Ma era così strana, e quasi ridicola, che subito venne battezzata “*Gibuti*”. Perché “*Gibuti*”?



A quei tempi, era in auge l'effimero Impero fascista d'oltre-mare con l'occupazione dell'Abissinia. Si parlava molto della ferrovia *Gibuti-Addis Abeba*, appunto gestita con locomotive come quella stazionata a Chiasso. Questa “*Gibuti*” in territorio svizzero assunse una tale fama di popolarità che un anno venne fatta oggetto del Carnevale di Chiasso. Fu una ricostruzione in chiave ridicola dell'ormai famosa “*Gibuti*” fatta con gusto e senso dell'humour. Ottenne il primo premio. Per le strade di Chiasso quel carnevale con la

*Gibuti* fu un successo. Un bel giorno l'autentica *Gibuti* si constatò che costava troppo, anzi peggio di prima con il sistema della fattura che sembrava esosa. Scomparve, povera *Gibuti*, e non se ne parlò più. Poi, un bel giorno venne promossa a monumento nazionale e la si può ammirare, oggi, tutta lustra e pomposa in un parco pubblico a Como, il parco Alessandro Volta in riva al lago.

### La ferrovia del malocchio

È il tronco Mendrisio-Stabio-Val Morea-Castellanza. Oggi è diventata di tutta attualità, perché quella linea, sul tratto svizzero, da Mendrisio a Stabio-Confine “zona Santa Margherita”, per chilometri 6,500, dal 1. aprile 1980 è di proprietà delle FFS. È un primo passo verso il ripristino dell'intera tratta - anche su territorio italiano - lungo la Val Morea fino a Castellanza, da dove s'innesta nelle rete della ferrovia Nord-Milano, fino nel cuore della capitale Lombarda, zona della Bovisa. Una linea pensata molto intelligentemente, atta a penetrare nel nucleo vitale - industriale e commerciale - dell'alta Italia e rapidamente, a sussidio del transito di Chiasso. Venne gestita dalle ferrovie Nord-Milano, per appena 2 anni - 1926/28 - poi dovette forzatamente cessare l'esercizio perché la ferrovia Nord-Milano, a quei tempi, era ente privato, con capitale azionario inglese e per di più in mano ebrea a Londra. Ce n'era abbastanza - dalla Roma di Mussolini - per strangolarla subito, sul nascere. E così fu. Gli vennero negati i dispositivi doganali italiani, quanto dire l'essenziale per farla funzionare internazionalmente. E spiacque a tutti. Onde fu soprannominata *La ferrovia del malocchio*. Speriamo d'essere alla fausta vigilia della sua rinascita.

Continuiamo a sperare..... (ndr)

## Non confondere il burro con la ferrovia!

I due funzionari svizzeri, quelli dal berretto rosso con le tre righe, furono convocati nell'ufficio del commissario di polizia italiano in stazione a Chiasso alla presenza di numerosi poliziotti fascisti. Luglio 1940. Troneggiava su una parete un grandissimo fascio littorio dorato con il celebre motto latino dell'Imperatore Marco Aurelio: *"Tu regere imperio populi romane memento"*. Per gli svizzeri si scatenò una valanga d'insulti e di minacce. Fu loro ritirata la tessera di confine, donata a quei tempi, a titolo di omaggio, agli elvetici che dividevano il lavoro con gli italiani in stazione, documento fatto a pezzi con la propria fotografia e buttato loro sul viso. Sarebbero seguite proposte di punizione - sotto l'accusa di *"provocato incidente diplomatico"* - presso le autorità svizzere e questo in forza dei disposti della valida convenzione del San Gottardo datata 15 ottobre 1869, sempre ancora attuale, venerando documento che porta le firme di re Vittorio Emanuele II e del presidente della Confederazione, Welti.

Finito l'uragano verbale il commissario di polizia italiano (sincero amico di uno degli accusati svizzeri) disse allo stesso e sotto voce, con le lacrime agli occhi: *"Scusami e comprendimi, io debbo essere - apparentemente - tuo nemico solo per salvare la faccia e la mia posizione di fronte al padrone fascista"*.

Alcuni giorni dopo, recandosi lo stesso commissario a Roma per esporre al ministro Ciano i risultati dell'inchiesta e le pensate proposte di punizione per gli svizzeri, proprio alle porte di Roma cadeva vittima di un disastro ferroviario. Morente disse: *Salutatemi il mio fedele amico svizzero della stazione di Chiasso, ci siamo sempre aiutati, compresi e voluti bene*. Qualche attimo dopo moriva.

Ma quale delitto avevano commesso i due funzionari svizzeri? In una notte di fittissima nebbia e con l'oscuramento totale, quanto dire con visibilità assolutamente nulla, erano stati capaci d'individuare un grande vagone di burro proveniente dalla Danimarca e destinato al Ministero degli Esteri a Roma, burro, 18 tonnellate, frutto di una requisizione nazista. Avevano potuto agganciare il misterioso vagone al treno espresso per Roma. Con i ringraziamenti dei funzionari italiani che si erano rallegrati per l'eccezionale prestazione, un funzionario svizzero si permise così, in buona fede e in amicizia, di dire una barzelletta alquanto sapida, all'indirizzo del Duce. Fra i presenti c'era, mai individuato prima, uno spione fascista, il quale si recò con il medesimo treno espresso a Milano, avvisò il prefetto della città, questi telefonò al ministro Ciano che informò Mussolini. Il Duce si prese la celiata con bonarda filosofia, dicendo a Ciano: *"Tienili buoni gli svizzeri, non si sa mai, potremmo domani averne bisogno"*. Ma Ciano non fu dello stesso parere, telefonò al nostro consigliere federale Motta e da ciò sorse quel po' po' di pandemonio dianzi detto.

L'accaduto ebbe poi vasta risonanza. Ne sfociò il proverbio locale: *"Che centra la ferrovia con il burro?"*, proverbio usato ancor oggi dalla generazione anziana, quando nei discorsi si dibatte una questione un poco strana e complicata, e si fatica a trovare il bandolo d'uscita.

Grazie dei contributi al nostro socio Luigi Frasa.

E per finire....

## Gazzetta Ticinese 21 gennaio 1913, Ferrovia Lugano-Pontetresa

Nei primi sei mesi di esercizio il movimento della linea Lugano-Pontetresa fu rilevantisimo: si ebbero 214'575 viaggiatori con un incasso di fr. 97'269,45. Comprendendo bagagli, animali e merci l'incasso di questo semestre fu di fr. 107'185,20 cioè fr. 8'241,17 al chilometro.

Ricordiamo che la FLPT iniziò l'esercizio il 2 giugno 1912.



Gedev

www.delcampe.net