

DI ORA IN ORA CRESCOVA IL NUMERO DEI MORTI

(Continuaz. dalla 1.a pag.)
 perso i sensi. Dopo pochi istanti mi sono riavuto ed ho trovato, avvinghiato al mio corpo, un uomo: era morto. Non so come sono uscito, fatto è che mi sono trovato, piangendo, sul greto del torrente ed ho visto gli altri passeggeri che venivano giù di corsa lungo la scarpata».

Un'altra testimonianza. E' l'impietato delle Poste di Catanzaro, Franco Catanzariti, che parla. Egli non si trovava sul vapore della morte, ma sulla motrice, nella parte posteriore. « Appena uscito il treno dalla galleria, come tutte le mattine, dato che ciò vuol dire che Catanzaro è vicina, mi sono preparato per scendere. Ho raccolto la borsa, ho preso il cappotto e mi sono avvitato verso la piattaforma. Improvvisamente ho avvertito uno scossone a destra, poi un altro a sinistra. Una frenata brusca mi ha gettato contro una parte della piattaforma. Non mi rendo conto di quello che accadeva. Le grida dei passeggeri che vedevo correre verso il ponte, m'hanno fatto pensare ad una tragedia. Allora, sono sceso anch'io: il vapore posteriore era scomparso e i binari, sul ponte, erano contorti. Quando mi sono affacciato, non ho potuto reprimere un brivido che mi è corso lungo la schiena: il vapore giaceva, laggiti, tutto sgangherato. Mi sono precipitato anch'io assieme agli altri, per la scarpata...».

Una scena pietosa si è svolta durante l'opera di soccorso. Il padre di una delle probabili vittime, Giuseppe Lia, è corso dal paese sul luogo della sciagura, incappando nel cordone dei carabinieri. Quando questi, con parole gentili ma ferme, hanno cercato di allontanarlo, il contadino si è messo ad urlare. «Lasciatemi passare! sono un padre... c'era mio figlio in quel treno, c'era anche lui! Fatemi passare!». Udeno queste grida, il cappellano militare don Orfeo Bursi, del presidio militare di Catanzaro, si è avvicinato, cercando di consolarlo. Ma l'altro ha continuato a gridare: «Fateci vedere, Mio figlio è morto. Fatemelo vedere, almeno l'ultima volta. Ve lo chiedo per pietà...». Le parole di quel povero uomo erano mischiate alle lacrime. Alla fine, è svenuto; sollevato di peso, veniva trasportato in un vicino casello ferroviario.

Alle 21 è giunto a Catanzaro il sottosegretario ai Trasporti on. Volpe. La prefettura ha disposto la distribuzione di soccorsi alle famiglie dei deceduti e dei feriti che versano in difficoltà economiche. Sempre a spese della prefettura, è stato disposto che vengano accompagnati a Catanzaro i parenti delle vittime.

Il governo ha nominato una commissione d'inchiesta composta dall'ing. Michele Costa, vice direttore generale della MTC e dei trasporti in concessione, dal prof. Ernesto Stagni, ordinario di tecnica dei trasporti all'Università di Bologna, e dall'ing. Mario Fanelli, già direttore centrale delle Ferrovie dello Stato. La linea sulla quale è accaduta la sciagura, è la Cosenza-Pedace-Catanzaro-Marina di Catanzaro, la quale è gestita dalle «Ferrovie Calabro-Lucane» che fanno parte della Società italiana strade ferrate del Mediterraneo. La concessione fondamentale con lo Stato venne stipulata nel 1911 e perfezionata nel 1926. La sua durata è prevista fino al 1985. Le «Calabro-Lucane» gestiscono tutte le ferrovie in concessione della Calabria, della Lucania e alcune delle Puglie. La Cosenza-Catanzaro, sulla quale è avvenuto il disastro, è a scartamento ridotto, e precisamente di 950 millimetri.

Ogni anno, secondo un calcolo approssimativo, la società trasporta circa otto milioni di viaggiatori. Il convoglio AC-7 (quello della sciagura) era partito dalla stazione di Soveria Mannelli alle 6,43 e avrebbe dovuto arrivare a Catanzaro per le 7,57.

Stamane, quando verso le 10 si è sparsa per Catanzaro la notizia della sciagura, gli studenti delle scuole erano tutti riuniti per celebrare la tradizionale manifestazione augurale delle vacanze. Molti dei loro compagni ed amici, in quel momento, morti o feriti, erano ancora prigionieri nel vapore. La cerimonia è stata subito interrotta.

La notizia della sciagura, diffusasi rapidamente, ha prodotto viva impressione nella zona, specialmente nei paesi attraversati dalla ferrovia «Calabro-Lucana». Centinaia di persone, che avevano loro parenti sul treno della morte con autocorriere e mezzi di fortuna, si sono precipitate a Catanzaro alla ricerca dei loro cari. L'ospedale civile e la stazione centrale sono state prese d'assalto da gente disperata che cercava notizie e scrupolosa sui volti di tutti i passanti alla ricerca del volto familiare. Molti si sono incamminati lungo i binari ferroviari verso la Fiumarella, superando i primi sbarramenti costituiti dalla polizia, appena fuori la stazione.

Anche a Catanzaro città, l'impressione è stata enorme. Cittadini di tutte le condizioni sociali si sono assiepati nei pressi della stazione del capoluogo e sono inorriditi di fronte allo spettacolo che a più riprese si è offerto ai loro occhi. Autoambulanzieri cariche di feriti e di cadaveri sono sfrecciate a ripetizione davanti a loro dirette allo ospedale ed all'obitorio.

Ulderico Munzi



CATANZARO — I cadaveri di alcune vittime allineati presso il luogo della sciagura dopo essere stati estratti dai rottami della vettura ferroviaria.

Profondo cordoglio del Papa e di Gronchi

Disposizioni del governo per l'assistenza alle famiglie delle vittime

Roma, 23 dicembre
 La notizia della sciagura ferroviaria presso Catanzaro conosciuta nella tarda mattinata nella capitale, ha destato il più profondo cordoglio.

Il presidente della Repubblica ha inviato il seguente telegramma:

«On. Giuseppe Spataro, ministro dei Trasporti, Roma - profondamente contristato per grave sciagura ferroviaria Calabro-Lucana esprimo anche a nome Paese vivo cordoglio a codesta amministrazione e affidole recare alle famiglie delle vittime sensi commossa solidarietà e porgere ai feriti ogni migliore augurio».

Giovanni XXIII ha fatto inviare un telegramma all'arcivescovo di Catanzaro perché si faccia interprete del suo vivo e profondo cordoglio presso i familiari delle vittime.

«Luttuosa notizia sciagura ferroviaria — è detto nel messaggio — è stata appresa con vivo dolore da Augusto Pontefice che esprime famiglie così duramente colpite sentimenti paterno cordoglio mentre raccomanda al Signore miseri cuori anime diletti figli vittime disastro. Santo Padre invoca con fervida preghiera, ai feriti e ai congiunti sofferiti, dalla fede e fiducia in Dio, cristiana forza, sollievo nella prova, e invia di cuore ad essi e a quanti si prodigano opera soccorso confortatrice particolari benedizioni apostoliche».

Nel pomeriggio, il Papa si è anche recato nella sua cappella privata per pregare per le anime delle vittime.

Il presidente del Consiglio ha inviato al prefetto di Catanzaro il seguente telegramma: «Pregho esprimere in nome Governo e mio personale alle famiglie e alle municipalità colpite dal grave disastro ferroviario sensi di profonda solidarietà in tanto dura prova mentre la invito a disporre ogni opportuna forma di onoranze alle vittime, di assistenza ai superstiti e alle famiglie colpite».

Il ministro dell'Interno, on. Scelba, ha dato immediatamente disposizioni al prefetto di Catanzaro perché siano aiutati, nella misura più larga, le famiglie delle vittime, specie quelle che versano in particolari condizioni di bisogno.

I giornali e il Natale
 Come annunciato, domani 25 dicembre, non uscirà alcun giornale. Le pubblicazioni riprenderanno martedì 26.

Ultima ora

Identificate altre salme

Catanzaro, 23 dicembre
 Per tutta la notte è continuato il pietoso lavoro per l'identificazione delle vittime della sciagura ferroviaria. A tarda ora erano state identificate, oltre a quelle elencate in altra parte del giornale, le salme di: Sironi Giuseppe, di 48 anni, da S. Pietro Apostolo; Manna Pietro, di 65 anni, da San Pietro Apostolo; Zangari Maria, di 55 anni, da Sorbo San Basile; Pettinato Vittorio, di 40 anni, da S. Pietro Apostolo; Rotundo Lucia, da S. Pietro Apostolo; Stranges Raffaele, da Decollatura; Sironi Carmela, da San Pietro Apostolo; Esposito Bernardo, da Decollatura.

OLTRE DIECI MILIONI ai «12» dell'Enalotto

Roma, 23 dicembre
 All'odierno concorso dell'Enalotto sono stati realizzati due «dodici», a ciascuno dei quali andranno dieci milioni e 106 mila lire. Si sono inoltre avuti 97 «undici», lire 156.200 ciascuno, e 1093 «dieci», lire 13.800. Uno dei massimi punteggi è stato azzeccato dal commerciante di generi alimentari Antonio Berardi, abitante a Roma in piazza San Anselmo 2; l'altro da un anonimo di Genova.

La colonna vincente:
 2 2 X; X X X; 1 X 2; X 2 X

Estrazioni del lotto del 23 dicembre 1961

Bari	78	46	14	62	21
Cagliari	77	87	71	35	25
Firenze	42	80	61	27	29
Genova	41	7	46	26	11
Milano	39	14	30	62	55
Napoli	43	90	64	39	71
Palermo	7	45	1	28	46
Roma	41	44	13	67	42
Torino	87	6	21	10	63
Venezia	52	27	5	28	4

LE CAUSE E I RESPONSABILI

Il tipo e lo stato del materiale fuso, cioè del binario. Per quanto riguarda la velocità, se questa, al momento del tragico avvenimento, era superiore alle tabelle di quel tipo, è evidente che la responsabilità cade sul guidatore del convoglio. Se invece il materiale fuso era in cattivo stato e logorato e se si trattava di una curva gentile un raggio troppo breve e comunque non in rispetto delle moderne norme sulla trazione ferroviaria, è evidente che la responsabilità ricade sulle ferrovie.

Il terzo elemento tecnico è rappresentato dallo stato di usura della vettura che si è sganciata. E forse la causa della tremenda sciagura potrebbe essere molto semplice ed evidente: lo stato di logoramento del dispositivo di aggancio. Si è spezzato il dispositivo di aggancio? Questo potrebbe anche spezzarsi se fosse da molto tempo in esercizio e sottoposto a un continuo e logorante superlavoro. Anche i robusti «ganci» di acciaio (anche se di acciaio speciale) possono spezzarsi. Non sono eterni. E il problema dell'usura del materiale rotabile in uso presso le nostre ferrovie, è quanto mai critico e preoccupante. E' a tutti noto ormai che parte del materiale rotabile delle nostre ferrovie ha superato i rigorosi limiti della usura. E' una piaga sulla quale si è messo il dito parecchie volte.

Ma per risolvere questo stato di cose, da tutte le parti riconosciuto come grave e inderogabile, da tempo si fanno molti programmi, ma all'atto pratico poco si fa. Si tirano in ballo cifre da capogiro, di fronte alle quali molti si spaventano, e così si discute fino alla noia. E i giorni passano, le soluzioni radicali non vengono, mentre le locomotive, le automotrici e le carrozze continuano a correre sempre più cariche e sempre più sottoposte a maggiore logorio. E poi vengono le feste. La gente si muove di più e il povero materiale rotabile viene sovraccaricato. A volte non c'è nemmeno il tempo per effettuare le normali revisioni ed i più elementari controlli.

Per soddisfare le esigenze dei viaggiatori, il materiale rotabile viene spesso sfruttato 24 ore su 24. E si confida nella resistenza dei materiali. Ora anche i materiali, come un essere vivente, non sono insensibili agli sforzi eccessivi e continuati. Di fronte ad essi, siccome non possono parlare e nemmeno rifiutarsi di compiere il lavoro affidatogli, soffrono e reagiscono fino al limite della sopportazione dello sforzo. Ora al di là del loro limite di sopportazione cedono. E allora può capitare che un gancio, dall'apparenza robusto e pieno di salute, si spezzi.

Le fibre del materiale di cui era composto il gancio, sottoposte ad eccessivo lavoro, un poco alla volta si impoveriscono, perdono la loro elasticità di fronte al martirio delle sollecitazioni dinamiche, le quali si può dire che comandano nel regno della trazione ferroviaria. E tutto ciò può capitare non solo a un gancio, ma a qualunque altro pezzo componente una locomotiva o una carrozza. Basti dire che nei scapolatti che fanno testo nelle costruzioni ferroviarie, per ciascun pezzo viene stabilito il numero di chilometri di percorrenza. Superato questo limite il pezzo deve essere sostituito.

Ora proprio a queste fondamentali e rigorose norme che governano il mondo della trazione ferroviaria, i nostri responsabili si sentono di po-



CATANZARO — La folla dei soccorritori sul luogo del disastro.

Un'altra sciagura di notevoli proporzioni mette sotto inchiesta le nostre ferrovie. Una vettura di questo tipo, mentre consentiva alla vettura. Trattandosi di persone in sovrappiù, è evidente che molte di esse si trovavano in piedi nei corridoi. E queste avrebbero potuto rappresentare quel peso «sbilanciato» sugli assali, quando questi si sono trovati nella fase critica, cioè quando si sono trovati ad affrontare il raggio più breve della curva. Certo l'elemento «sovrappeso» da solo, è quasi improbabile che possa rendersi responsabile di un deragliamento. Contemporaneamente devono essere entrati in azione altri elementi tecnici, le cui forze si sono sommate a quelle del «sovrappeso».

Per primo la velocità del convoglio, quasi sicuramente eccessiva rispetto al raggio della curva da affrontare, secondo

ter rispondere con la coscienza tranquilla? No di certo. Ovviamente la responsabilità non è soltanto degli uomini di oggi. E' una situazione cronica che si trascina nel tempo. Il guaio è che, di fronte ad ogni luttuosa sciagura ferroviaria, e purtroppo nel nostro paese stanno diventando frequenti, si ripetono le stesse cose, si versano lacrime, ma da anni ormai sono lacrime di cocodrillo. E c'è da domandarsi fino a che punto si voglia tirare la corda!

Oggi, come in molti altri luttuosi precedenti, si cercano le cause ed i responsabili. E' un gioco estremamente pericoloso, giocato da persone adulte e responsabili, e perciò maggiormente condannabile, perché ogni tanto vengono sacrificate numerose vite umane innocenti. Il tragico gioco deve finire, perché da tempo cause e responsabilità sono ormai a tutti note.

Giordano Repossi

ter rispondere con la coscienza tranquilla? No di certo. Ovviamente la responsabilità non è soltanto degli uomini di oggi. E' una situazione cronica che si trascina nel tempo. Il guaio è che, di fronte ad ogni luttuosa sciagura ferroviaria, e purtroppo nel nostro paese stanno diventando frequenti, si ripetono le stesse cose, si versano lacrime, ma da anni ormai sono lacrime di cocodrillo. E c'è da domandarsi fino a che punto si voglia tirare la corda!

Oggi, come in molti altri luttuosi precedenti, si cercano le cause ed i responsabili. E' un gioco estremamente pericoloso, giocato da persone adulte e responsabili, e perciò maggiormente condannabile, perché ogni tanto vengono sacrificate numerose vite umane innocenti. Il tragico gioco deve finire, perché da tempo cause e responsabilità sono ormai a tutti note.

Giordano Repossi

il quadrifoglio d'oro ha portato fortuna a...



Nella 1ª estrazione del 15 novembre sono stati assegnati i seguenti premi:

- 1° premio 5 MILIONI GIORDANO BIAGIO Via Cesare Battisti, 49 - Cardito (Napoli)
- 2° premio 2 MILIONI BISOL GIUSEPPE Ferriere (Latina)
- 3° premio 1 MILIONE REDAELLI MODESTO Cascina Caparra, 50 - Vergo Zoccorino (Milano)

ed altri 77 premi in gettoni d'oro 18 Kr.

anche Voi potete vincere alla prossima estrazione partecipando al quadrifoglio d'oro

100 MILIONI in gettoni d'oro 18 Kr.

oppure, a scelta, in Investimenti di qualsiasi bene per pari valore (un arredamento per la vostra casa, un motoscafo, una macchina fuoriserie, gioielli, pellicce, mobili, macchine agricole, ecc.)

Voi acquistate e la Telefunken paga!

Per partecipare al concorso del quadrifoglio d'oro basta acquistare un apparecchio TELEFUNKEN dal valore di L. 19.900 in su.

TELEVISORI RADIO FRIGORIFERI

TELEFUNKEN

la marca mondiale

LE IMMAGINI DEL DOLORE



CATANZARO — Alcuni soccorritori cercano di penetrare nell'interno del vagone ridotto ad un ammasso di rottami, per estrarre i corpi delle vittime. (Telefoto)