

Ul trenén daa Vall d'Uôna "UL GIBUTI,"

Il trenino della Valle Olona

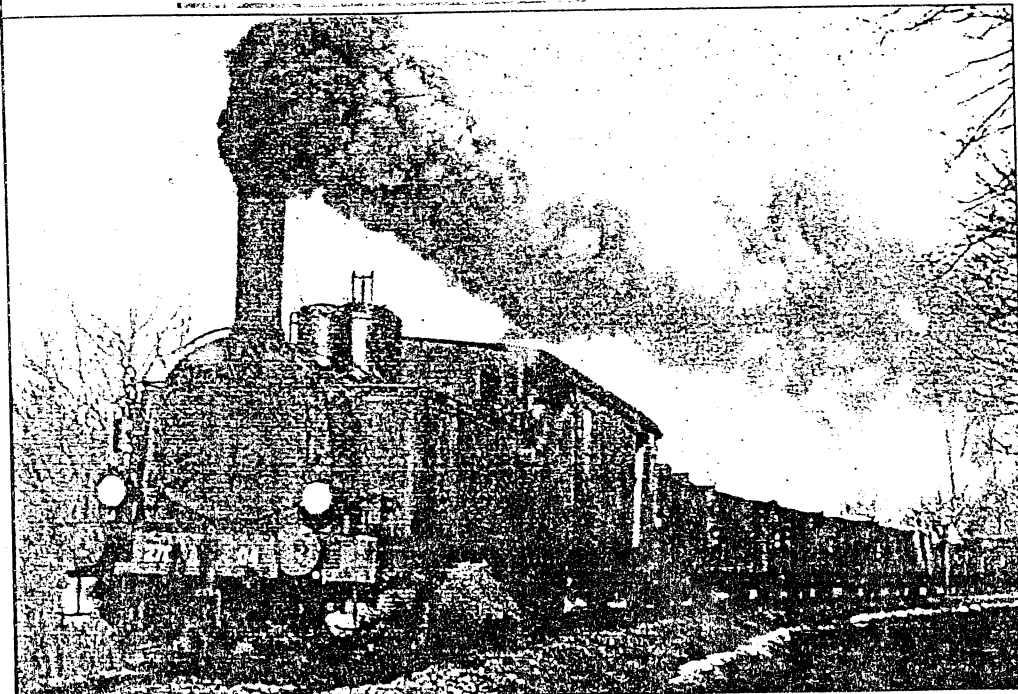
di Peppo Ferri

NICOLINI EDITORE

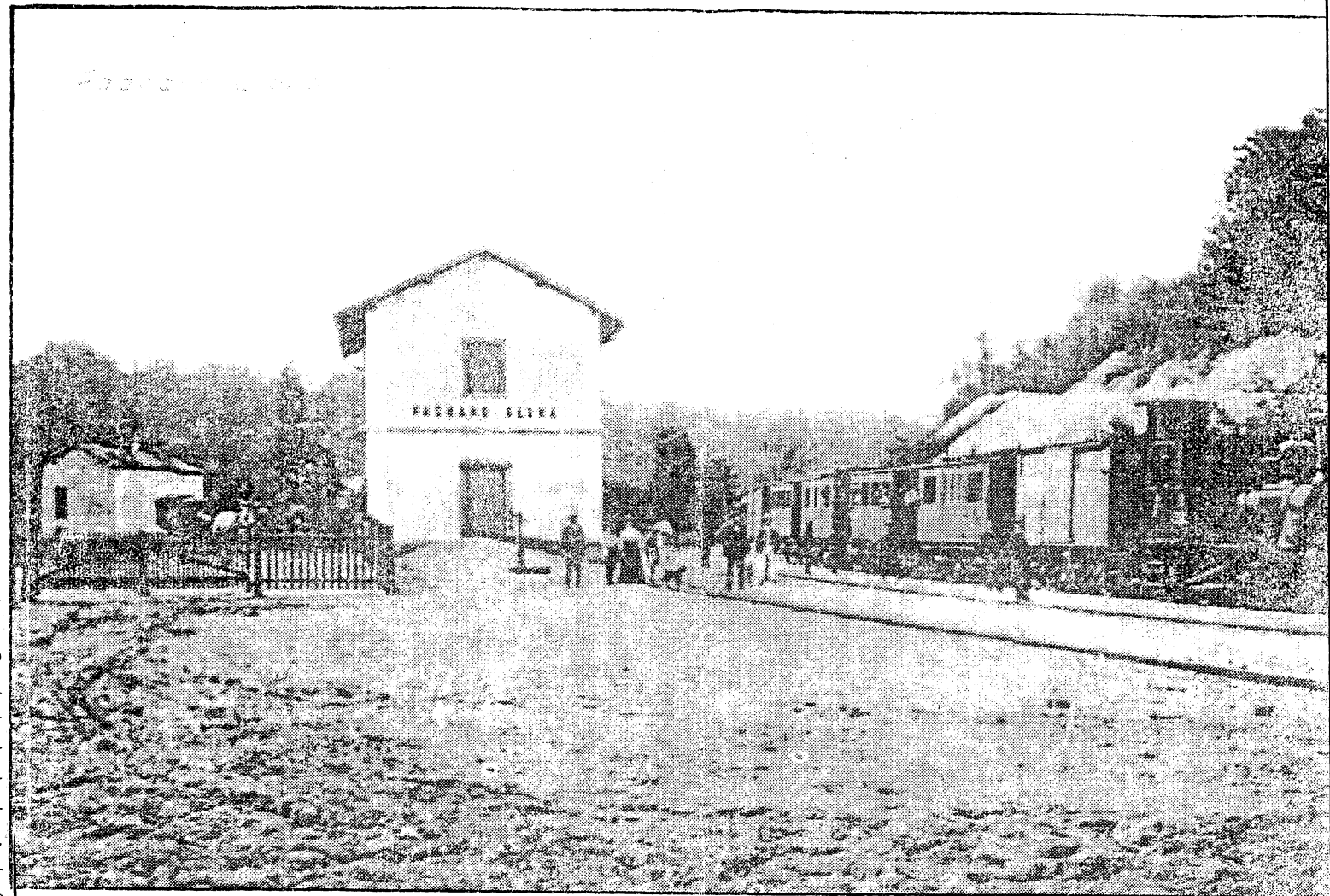
Sembrava veramente una ferrovia del Far West stesa sul fondo di un canyon solcato da un fiumiciattolo quasi invisibile tra due alte quinte di pioppi. Il trenino che faceva un regolare servizio passeggeri e trasporto merci, aveva la sua brava vaporiera che trascinava quattro carrozze di legno annerite dalla fuliggine. È stato per anni una irresistibile attrazione per tutti i ragazzi dei paesi che si affacciano sulla Valle Olona. Lo aspettavano sul sentiero a fianco della massicciata. Sulle rotaie si posavano oggetti di ogni genere, monetine in particolare, per vedere come si conformavano dopo il passaggio del convoglio.

Quel trenino da quattro soldi era chiamato "gibuti", il nome di un centro sul golfo di Aden, collegato per ferrovia con Addis Abeba, diventato famoso ai tempi della conquista italiana dell'Etiopia nel 1935. Altri lo avevano battezzato più nostranamente con il nome di "masnén", forse per una vaga somiglianza con "ul masnén dul caffè".

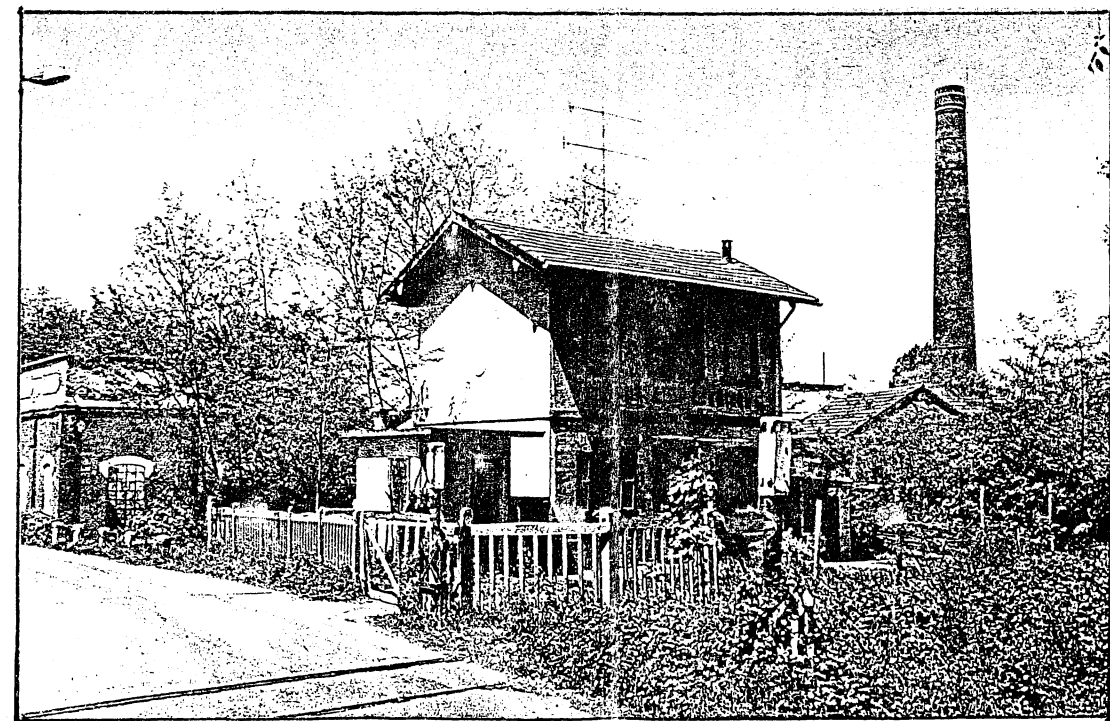
Il primo tronco della linea: Castellanza-Lonate Ceppino, venne inaugurato il 17 luglio 1904. Il primo gennaio 1916 fu prolungato sino a Valmorea, sul confine svizzero ed il 28 giugno 1926 venne inaugurato il servizio internazionale Castellanza-Mendrisio, per un percorso di circa 39 chilometri. Tuttavia la Svizzera nel 1928 sospese il servizio da Stabio a Mendrisio. In seguito le ferrovie nord limitarono il traffico merci al percorso Castellanza-Castiglione Olona e quello passeggeri al primo tronco di Lonate Ceppino. Nel 1952, con l'avvento della motorizzazione con elettromotrici anche questo servizio dovette essere sospeso definitivamente. Continuò quello delle merci ad uso esclusivo della Cartiera Vita Majer di Cairate. Quando, nel 1977, questa industria chiuse i battenti, ogni traffico ferroviario in valle Olona scomparve. A poco a poco le erbacce invasero i binari cancellando ogni traccia della massicciata. Le stazioni, con la sala d'aspetto, lo sportello della biglietteria, l'ufficio del capostazione, caddero in rovina. Il progresso e le ragioni economiche non consentivano altra scelta ma non possono impedire di sognare ancora quel pennacchietto di fumo che si alzava sul fondo di una valle da Far West.



La locomotiva delle Ferrovie Nord in Valmorea



La stazione ferroviaria di Fagnano in una cartolina del 1904 stampata dal "Bazar Fagnanese".



La stazione di Fagnano Olona FERMATA CANDIANI

TRATTO DA: DIZIONARIO DEI VOCABOLI LOCUZIONI

E PROVERBI DELLA VALLE OLONA

845. 22  
BIBLIOTECA COMUNALE  
CAIRATE  
INGRESSO LIBRI  
Nr. 7845  
Data 2 AGO 1996

**A balurda** *curiéra dul Togn*

Nel luglio del 1904, con l'inaugurazione del tratto di ferrovia Castellanza-Lonate Ceppino, i paesi della Valle Olona uscivano dallo storico isolamento disponendo, finalmente, di un mezzo pubblico che li collegava tra loro e con la linea Milano-Novara. Sino a quel momento si andava a piedi, sui carri agricoli e, chi se lo poteva permettere, in calesse o in carrozza.

Tutto era più lento e difficoltoso. Immaginiamo, ad esempio, con quanta tempestività poteva essere ricoverato in ospedale un ammalato grave o assicurato il rifornimento dei viveri. Sulla strada del Sempione, da e per Milano, c'era una ininterrotta processione di carri opportunamente attrezzati per il trasporto di merci. Erano condotti dai "cavallanti", gli spedizionieri di allora. Il servizio postale era pure affidato a vetturali che facevano del loro meglio ma non potevano evitare i numerosi rischi che tale servizio comportava.

Nel 1861 era stato aperto il tronco delle ferrovie dello Stato: Milano-Gallarate, ed era stato un avvenimento d'importanza eccezionale perché, ora, le merci potevano arrivare sulle rotaie sino a Busto Arsizio e Gallarate e da qui smistate ai numerosi opifici che operavano nella valle. Tuttavia il traffico passeggeri era ancora affidato ad una corriera, una specie di diligenza che collegava Busto a Fagnano. Per i viaggiatori dei paesi siti sulla sponda sinistra della Valle Olona era necessario attendere la vettura sulla carrozzabile della sponda opposta e ciò era molto disagiata perché i sentieri che scendevano e risalivano la valle erano impervi e intransitabili durante le piogge. I procaccia erano quelli più soddisfatti perché si vedevano di molto ridotta la loro fatica.

Il Collegio Rotondi di Gorla Minore aveva istituito un proprio servizio di vettura e di "giardiniera", una sorta di carrozza aperta con sedili laterali, per il trasporto, nei giorni delle visite, dei parenti dei convittori da Legnano a Gorla e viceversa. I comuni cercavano di venire incontro alle esigenze dei cittadini privi di propri mezzi di trasporto, organizzando servizi di noleggio di carrozze a tiro di cavallo con tanto di vetturino.

Nel 1880 veniva inaugurata la linea tramviaria Milano-Gallarate. In quella circostanza il conte Giulio Durini, sindaco di Gorla Minore chiedeva il prolungamento del servizio a tutta la valle. La richiesta fu disattesa. Sul finire del secolo, con l'apertura da parte delle Ferrovie Nord del tronco Saronno-Novara, le speranze si riaccessero ed i sindaci dei comuni interessati chiesero il prolungamento del tratto ferroviario sino a Cairate. Come si è detto all'inizio, il primo convoglio transitava sul fondo della valle il 17 luglio 1904. C'era purtroppo un inconveniente che, con l'andare del tempo, divenne sempre più avvertito: i passeggeri dovevano raggiungere le stazioni scendendo rampe scalettate anche di un centinaio di gradini ed a risalirle nel ritorno. Durante il viaggio su carrozze primitive, il pulviscolo di carbone si depositava ovunque portato da un fumo denso ed acre che, a volte, invece di salire come vogliono le leggi della natura, di rovesciava oscuro e puzzolente sui vagoncini facendo tossire i malcapitati viaggiatori. Ad ogni modo il trenino fece il suo dovere sino al 1952 quando, lo sviluppo dei trasporti su gomma, ne decretò la fine dopo onorato e generoso servizio.

Già dal 1930 un servizio di pullman tra Busto e Gallarate toccava tutti i paesi della valle con quattro corse giornaliere. La società appaltatrice era la Rimoldi di Busto Arsizio che aveva assunto in servizio, come autista tutto fare, un uomo piccoletto e grassottello, sempre allegro e cordiale con



A curiéra dul Togn

tutti. Si chiamava Antonio Cremonesi ma tutti lo conoscevano come "ul Togn daa curiera". Abitava, con la famiglia, a Fagnano Olona e la sua casa era, allo stesso tempo, officina meccanica, autorimessa, deposito della carbonella nel periodo di guerra, quando il motore era azionato dal vapore prodotto da questo combustibile nella grande stufa applicata sul fianco dell'automezzo.

Il primo biglietto Busto-Gallarate costava 5 lire; le corse più affollate erano quelle del mattino di giovedì e domenica per il trasporto dei parenti all'ospedale di Busto. Al sabato pomeriggio la corriera era presa d'assalto dalle signorine che si recavano in città a vedere i negozi e a fare la spesa mentre nella sera delle feste molti erano i giovani d'ambo i sessi che andavano in cerca delle balere con il rischio di prendersi, al rientro, qualche ciabattata in testa dai severi genitori.

Il passaggio della "balurda", così era chiamata la corriera dai ragazzetti che affollavano il posto della fermata, era un avvenimento. Il ruggito asmatico del motore si sentiva prima che la corriera apparisse in fondo alla contrada. Si fermava tra lo stridere dei freni e gli sbuffi di vapore che sibilavano sotto il tappo del radiatore. Sul tetto stavano valige, pacchi, bauli ed altri oggetti non identificabili. Quando ripartiva, una torma di mocciosi la inseguiva di corsa e qualcuno riusciva sempre ad afferrare l'ultimo gradino della scaletta di ferro posteriore facendosi trascinare per un centinaio di metri. Durante la guerra, il Togn nascondeva il pullman nei boschetti per evitare il sequestro da parte dei tedeschi. Negli anni cinquanta, il forte aumento del traffico aveva indotto i titolari della società Rimoldi ad affiancargli quattro giovani colleghi ed a promuoverlo capo controllo con l'autorizzazione a fregiare il berretto con filetto d'oro.

Il Togn se n'è andato in silenzio nel maggio del 1988 e pochi se ne sono accorti, ma chi lo ha conosciuto lo ricorda accoccolato al posto guida, abbrancato ad un enorme volante, il cappello di traverso, il viso illuminato dal sorriso che lo aveva reso simpatico a tutti. Ma il suo ultimo viaggio lo ha fatto senza la sua amata "balurda".

Peppo Ferri

*"Paòlsua Paòll"*

NICOLINI EDITORE

845. 22

FERRI/DIR

BIBLIOTECA COMUNALE  
CAIRATE

INGRESSO LIBRI

Nr. 7845

Data 2 AGO 1996