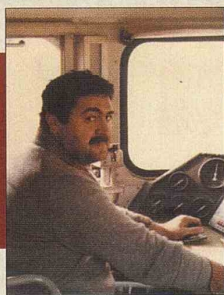


Storia & Cultura

Mario Moretti



Da Milano a Magenta *Seconda parte* e Castano col Gamba de Legn

Da Milano

Quando nel 1911 il comune di Milano provvide ad estendere le linee tranviarie urbane gestite dalla "Edison", sino ai confini della città, anche il Capolinea della MMC fu posto in corrispondenza del Deposito-Officina, in Corso Vercelli al n. 33. Stretto in un cortile fra due angusti palazzi il Deposito, cui i viaggiatori potevano accedere solo da una porticina comunicante dall'adiacente Caffè Bottigliera rivendita dei biglietti, comprendeva un'officina attrezzata per lo svolgimento di tutte le lavorazioni e i relativi uffici compreso quello del Dirigente del Movimento (il Capostazione), cui i Capitreno, ad ogni fermata Obbligatoria, dovevano riferirsi per telefono. La stazione di notte veniva chiusa da un artistico portone di ferro battuto, scomparso durante la seconda guerra mondiale che nel tradire la sua funzione copriva uno stretto androne, con la volta ad arco leggermente incassato fra le vicine costruzioni lungo il quale il Gamba de Legn passava a malapena, quindi a fronte del possibile pericolo il transito dei viaggiatori dall'androne era "ASSOLUTAMENTE VIETATO". Scevro dall'osservarne l'obbligo ne aveva fatto le spese ogni tanto qualche tranviere, fra cui il fuochista Luigi Belloni che sportosi inopinatamente dalla sua locomotiva durante una manovra aveva sbattuto violentemente il capo contro una colonna tanto da subire alcuni giorni di ricovero in ospedale. Assunto nel 1921 e collocato a riposo nel 1952 per malattia, il Belloni era subentrato a suo padre Giuseppe che aveva fatto il Cantiniere in Corso Vercelli fin dalla data di apertura della tranvia. A partire dal 1911 e fin verso il 1931, con il



La frazione Roveda allagata alla fine degli anni '40. Foto di Mario Costa

progressivo espandersi di Milano si susseguirono diversi cambiamenti del percorso urbano del tramway a vapore, stabilendo il capolinea dei treni effettuati come "Supplementari" al Dazio della Bettola dove manovravano per il ritorno lungo un binario d'incrocio sufficientemente lungo. A parte Trenno, la cui fermata era discosta dal paese, l'abitato di S. Romanello era costituito da uno sparuto gruppo di case con qualche negozio sottostante lambito dal binario mentre Bettola di più aveva il Dazio e un'osteria che disponeva del telefono per comunicare con il Capostazione e come tutti i punti sede d'incrocio esponeva l'Orario e vendeva i biglietti, di colore bianco e di grande formato che venivano "obliterati" apponendovi la data con un timbro di gomma. Dopo di che la linea proseguiva effettuando una curva a sinistra, mascherata da un

gruppo d'alberi per poi immettersi repentinamente sul lato opposto della via che portava a Magenta, in un punto in cui per la scarsa visibilità nel 1925 accadde un memorabile scontro frontale fra due convogli: di sicuro il più grave sinistro capitato nella storia del Gamba de Legn. Corre l'obbligo di entrare nel merito di quest'episodio, non solo per dovere di cronaca e per i morti che ci furono o per la vastità dei danni riportati dal materiale ma anche per i risvolti umani provocati da un'inchiesta conclusasi senza attribuire una precisa responsabilità. In quegli anni Dirigente del Movimento era Antonio Bigatti che, coadiuvato dal fratello Angelo e da un impiegato, da Corso Vercelli sovrintendeva via telefono la circolazione tranviaria lungo tutta la linea. Nel disastro avvenuto il 4 Giugno tra le fermate di Bettola e Cascina Olona perirono tre

persone, una delle quali, per ironia della sorte, era la moglie del Cantoniere che prestava servizio proprio alla Bettola. Durante l'inchiesta che ne seguì per l'accertamento delle responsabilità il Bigatti confermò di aver comunicato al Conducente, tale Banfi in facente funzione di Capotreno, di "ATTENDERE e INCROCIARE" il treno discendente di Castano che portava ritardo: ordine impartito come sovente accadeva sulla fiducia, senza seguire l'iter procedurale del Fonogramma numerato. Per contro il Banfi sostenne che durante la telefonata intercorsa fra i due non ci fu nessuna disposizione del genere. Dal canto suo la Direzione della MMC nel presumibile tentativo di porsi al riparo da eventuali addebiti per avere affidato la responsabilità di un treno a persona che pare, fosse

notoriamente dedita all'alcool, paradossalmente tentò, senza riuscirvi, di convincere il Bigatti ad addossare la responsabilità del disastro al Capotreno del treno discendente che fra l'altro era un suo intimo amico. Purtroppo a nulla valse la testimonianza di quest'ultimo che presentatosi davanti al giudice in stato d'ebbrezza, aveva dato in escandescenza venendo da conseguenza inficiato ed espulso dall'aula. Così entrambi i contendenti furono licenziati in tronco ma a pagare lo scotto maggiore fu il Bigatti che in quanto Responsabile, non essendo riuscito a dimostrare la sua buona fede, fu riconosciuto colpevole di disastro colposo e condannato a 15 mesi di carcere, di cui 12 gli furono condonati. Inoltre, uscito da S. Vittore fortemente provato, il Bigatti, cui sarebbe mancato poco alla quiescenza

aveva perso anche ogni diritto alla pensione per non aver raggiunto i previsti 40 anni di servizio. Tuttavia per la prostrazione in cui era piombato riuscì, grazie anche all'interessamento della Direzione della MMC, ad ottenere una pensione d'invalidità. Causa involontaria di quest'incidente era stata la maggiore velocità d'esercizio, quando nel 1921 fu esteso a tutto il materiale rotabile il freno-continuo e rifatto l'armamento, il che aveva reso possibile fare viaggiare il Gamba de Legn alla considerevole, velocità di 40 Km orari, dimezzando quasi i tempi di percorrenza. Senza, tuttavia, riuscire a sfatare dall'immaginario collettivo l'equivalente significato di lentezza che oramai la gente aveva attribuito al Gamba de Legn. Si svela dunque l'origine di questo soprannome coniato a bella posta dal **SEGUE >>>**



Il Gamba de Legn a Milano nel 1945, la loc. n. 70 con il camino modificato per rendere meno visibile il convoglio agli aerei alleati. A bordo il macchinista Aristide Stecchini, il fuochista Luigi Belloni, il Capo Treno Mario Amicone e il Bigliettaio Giovanni Zoia



Il Gamba de Legn attestato a Corbetta nel 1954. Foto Saracchi

>>> compassato spirito popolare lombardo per i tramway a vapore milanesi a causa di quel loro incedere lento e sgangherato che li fece diventare anche l'oggetto di numerosi scherzi e altrettanti atti vandalici. Infatti, fra la disperazione dei tranvieri, a Magenta generazioni di giovani si erano divertite a mettere dei sassi fra gli "aghi" degli scambi mentre qualcuno più "maturo", forse per spregio, tagliava i velluti di I Classe sulle carrozze miste. A Castano invece, con l'ultima corsa della sera giungeva la locomotiva con di solito non più di due o tre vetture che sostavano su di un breve raddoppio richiuso su di un binario tronco in uno spazio aperto e incustodito a fianco della villa del celebre ingegner Torno, il fondatore dell'omonima azienda di manufatti. Il macchinista Delfino (Pino) Borroni (Cavaliere di Vittorio Veneto), a cui si devono molti degli episodi qui elencati, mi aveva raccontato fra l'altro, delle arrabbiature prese dall'ingegner Torno quando nel rientrare occasionalmente la sera

tardi, trovava l'ingresso della villa sbarrato dalla sosta da un convoglio più consistente del solito e doveva mandare l'autista a chiamare i macchinisti per spostarlo che poi a Natale soleva gratificare con una mancia. La qual cosa accadeva il più delle volte perché il personale viaggiante non residente, terminando il servizio con l'ultima corsa della sera, per riprenderlo poi con la prima del mattino dopo, prima di andare a dormire in un locale preso in affitto da dei privati, effettuava le manovre che avrebbero dovuto fare la mattina seguente, impegnando il portone della villa. Espediente che nel permettere loro di dormire qualche decina di minuti in più, serviva anche a scoraggiare gli atti vandalici perpetrati col favore del buio a cui il Gamba de Legn ogni tanto andava soggetto. A questo proposito, a nulla erano valse le offerte di lavoro pervenute all'ATM e sostenute dai tranvieri, di un'abitante del posto, invalido e disoccupato preso dal bisogno di lavorare che ben conoscendo le

tribolazioni dei cointeressati si era proposto come guardiano notturno per evitare le goliardate di chi nottetempo si divertiva a rovesciare gli oli lubrificanti sulla caldaia, o peggio di qualcun altro che preso da impellenti bisogni fisiologici ogni tanto lasciava in vettura una consistente parte di se che il personale tutto fare il mattino dopo doveva rimuovere. L'occasione di sopportare qualche d'uno di questi scherzi che avrebbero potuto causare anche delle conseguenze, era capitata al Borroni nel 1935 a Sedriano il quale, dopo la consueta manovra per l'aggancio della sezione destinata a Castano, udito distintamente il fischio di partenza che pareva dato dal suo responsabile, si era avviato di gran carriera lasciando l'esterrefatto Capotreno, Signor Russo, all'interno dell'Osteria Balzarotti con la cornetta del telefono ancora in mano. Scherzo riuscito ancora in altre occasioni per il vezzo dei Capitreno di fischiare la partenza dal terrazzino della carrozza senza volersi mostrare al macchinista.

Nasce la concorrenza

Giunti allo scadere della Concessione, nel 1929 la Società del Tamway MMC fu posta nella condizione di scegliere fra l'elettrificazione della linea o la sua trasformazione in servizio automobilistico. L'elettrificazione per essere conveniente richiedeva il trasferimento del binario su sede propria per la pericolosa promiscuità esistente, nei paesi e in diversi punti della linea fra la sede tranviaria e quella stradale, venendo però ad accrescersi in modo spropositato le già onerose spese di trasformazione. In quello stesso anno, un servizio di autobus era intrapreso dalla Società Trasporti Alto Milanese (STAM) con due linee dirette fra Milano e Boffalora, via Sedriano e Magenta e fra Milano e Turbigo, via Inveruno e Castano, intercalandosi lungo il percorso del Gamba de Legn che era già "doppiato" dal 1925 fin quasi Cascina Olona dalla linea "F", il primo servizio milanese d'autobus con motore a benzina, gestito dalla Compagnia Autobus di Milano (CAM) che assicurava il collegamento fra Piazzale Baracca e Figino. Passati vent'anni dall'ultimo acquisto, fu possibile reperire del materiale rotabile più recente quando nel 1931 la Società Anonima delle Tranvie Interprovinciali Padane (TIP) dismise molte delle proprie linee tranviarie a vapore. La MMC si accaparrò da quest'azienda, fino allora seconda in Europa, un certo numero di carrozze e sei potenti locomotive a vapore a tre assi, di cui quattro "Borsig" e due "Tubize" che nell'avvicinare le rimanenti Krauss di prima dotazione permisero di eliminare la doppia trazione dei pesanti "treni operai" (composti da dodici vetture), destinati a Magenta. La dove, il capolinea era posto agli inizi del centro abitato, con i binari che prima di raggiungere la stazione si diramavano in più binari tronchi. Poi fu la volta della Società Anonima Ferrovie del Ticino (SFT), la quale avendo soppresso le sue linee facenti capo a Novara e a Vercelli, nel 1933 fece sì che la MMC s'incaricasse di gestire le rimanenti tratte Milano-

Pavia e Pavia-S. Angelo Lodigiano in forte calo d'utenza, per la spietata concorrenza degli autobus e della ferrovia. Di conseguenza in Corso Vercelli giunsero circa dieci persone fra Ispettori e Capi Operai e quando il 1° Marzo del 1936 anche queste linee furono chiuse la MMC acquistò dalla SFT le quattro migliori locomotive tranviarie che passarono dal Deposito di Porta Ludovica a quello di Corso Vercelli transitando lungo i binari cittadini. Pur vedendosi rinnovare la Concessione di anno in anno la situazione della MMC rimase immutata, anche quando nel 1939 il comune di Milano ne deliberò l'acquisto e l'affidamento in gestione all'Azienda Tranviaria Municipale, a partire dal 1° Luglio. Così facendo l'ATM, sotto la presidenza di Leonardo Acquati, avviava saggiamente il coordinamento delle comunicazioni urbane ed interurbane, sopra tutto in considerazione delle prevedibili future esigenze del Capoluogo lombardo. Da tale data, infatti, tutte le linee automobilistiche e tranviarie extraurbane facenti capo a Milano, compresa la Monza-Trezzo-Bergamo (MTB), vennero gestite

dall'Azienda Tranviaria Municipale Interurbana (ATMI) appositamente costituita come settore operativo della stessa ATM. Prima del conflitto si effettuavano diversi "Locali", treni svolti fino alla Bettola di Figino e solo cinque coppie di convogli fra Milano-Magenta compresa la sezione destinata a Castano che su preventiva richiesta da farsi al personale, fermavano a San Romanello, Cornaredo, Cascina Roveda, Cascina Pobbia, Arluno (sulla provinciale), Santo Stefano Ticino e Cascina Asmonte. Sotto l'amministrazione dell'ATM un binario del deposito veniva raccordato con la linea aerea delle rete tranviaria cittadina per consentire ad una motrice elettrica di effettuare i periodici rifornimenti di carbone e di altri materiali di consumo che giungevano dai depositi comunali, mentre la riparazione del materiale rotabile continuò a essere effettuata nella piccola officina fin quando, nell'immediato dopoguerra, la revisione delle vetture venne trasferita presso l'Officina Generale di via Teodosio che provvide a ricolorarle con il caratteristico verde a due toni, tipico delle vetture tranviarie urbane.

La guerra

Nel 1940, allo scoppio della guerra numerose linee automobilistiche, per la carenza di carburante e la scarsità di pneumatici, furono soppresse e di conseguenza il servizio svolto dal Gamba de Legn divenne più che mai prezioso. In questo periodo i paesi del circondario milanese si vanno riempiendo di sfollati che al termine del lavoro, la sera lasciano la città per farvi ritorno il mattino dopo. Per sopperire al notevole incremento dei viaggiatori apportato dagli sfollamenti, le corse furono incrementate, facendo ricorso anche a convogli effettuati con carri merce, arredati con panche di legno, su cui si viaggiava stipati e al buio ed anche accovacciati sui tetti. Quando il 15 Agosto del 1943 ci fu la peggiore incursione aerea su Milano e i suoi

sobborghi industriali, durante la quale per il maggior numero di vittime provocate dal mancato funzionamento delle sirene d'allarme, sul cui motivo si discute ancora oggi, rimasero distrutti alcuni depositi tranviari e i numerosi tram elettrici rimasti sparsi per la città, perché colpiti o isolati dalla corrente, furono recuperati e tradotti in periferia grazie all'intervento dei tramway a vapore della MMC. Lo stesso Gamba de Legn fu più di una volta soggetto a mitragliamenti aerei. Durante uno di questi attacchi avvenuto alla fermata di Cascina Olona Mario Amicone, Bigliettaio sulla MMC dal 1941 al 1957, mi aveva raccontato che in quell'occasione gli aerei alleati, prima di aprire il fuoco, erano passati a volo radente sul convoglio, una o due volte, con- **SEGUE >>>**



Ultima corsa del Gamba de Legn la sera del 31 agosto 1957. Foto di Mario Costa

>>> sentendo così alla gente di mettersi in salvo; lamentando alla fine un solo un ferito. Purtroppo non fu così la mattina del 18 Gennaio 1945 quando, dopo essere stati costretti ad una sosta prolungata in Inveruno per la

presenza in volo degli aerei alleati, non appena cessato l'allarme e ripresa la marcia in direzione di Cuggiono, gli aerei ritornavano e mitragliavano impietosamente l'innocuo convoglio, causando la morte di otto persone e

ventotto feriti. Ad Inveruno invece, un altro tragico episodio era capitato proprio sul finire della guerra, con la morte del Cantoniere Paolo Vaio il quale, scambiato per un partigiano, era stato ucciso accidentalmente in

casa sua con un colpo di fucile sparato da un tedesco dall'alto del campanile durante un rastrellamento. L'ATM ne assunse subito il figlio Roberto che nel prendere il posto del padre ereditava sia gli onori che gli oneri. Difatti, erano ancora anni in cui il contratto di lavoro prevedeva per mansioni come questa, un lungo impegno quotidiano di sei giorni su sette per tutto l'anno, con la giornata che iniziava cinque minuti prima del passaggio del primo treno e terminava cinque minuti dopo il transito dell'ultimo. Nei giorni festivi il servizio tranviario fu sospeso e quando la scarsità di combustibile cominciò a farsi sentire, sulle locomotive s'iniziò a bruciare di tutto, alimentando la caldaia con del cascame, dei residui di legno e quando ce n'era del buon legname d'ulivo. Anche il trasporto delle merci, svolto fin sul finire degli anni quaranta ed effettuato prima del conflitto con il quotidiano treno "misto" delle 9,40, durante la guerra veniva predisposto salvo rare eccezioni una volta la settimana, di solito il Giovedì, con la partenza dall'interno del Deposito alle sette del mattino di un "Merci" per Castano Primo che a Sedriano di solito lasciava un carro destinato a Magenta. Questo treno composto da tre o quattro pianali, sull'ultimo dei quali in garitta viaggiava il Conducente e da un carro chiuso su cui risiedeva il Capotreno con il materiale fragile, doveva sostare obbligatoriamente alla Bettola per il disbrigo delle operazioni di Dazio, svolte con il concorso del personale viaggiante. Nonostante la penuria crescente nei primi anni di guerra si trasportava ancora un po' di tutto, dagli alimentari distribuiti dovunque ai materiali ferrosi lasciati a Vittuone-Stazione, dalla ferramenta lavorata ad Ossona, agli stuzzicadenti prodotti a Buscate, trattandosi quasi esclusivamente di collettame con l'eccezione di qualche sporadico carro completo carico di macchinario o di materiali di vario genere che veniva staccato dal treno e prelevato al ritorno. Per lo scarico del collettame provvedeva il Conducente con l'eventuale aiuto del Cantoniere, mentre per le operazioni di carico delle merci più voluminose, dati i tempi lunghi, veniva lasciato il

carro la dove si era richiesto e poi veniva prelevato al ritorno. Per esempio, ci si ricorda del carro carico di legname che saltuariamente era lasciato di fronte ad una segheria di Castano, i cui operai dopo averlo scaricato, provvedevano a spingerlo verso il vicino Capolinea. Il ritorno del Merci era fissato per le 12,55 esattamente 5 minuti prima della partenza del "Viaggiatori" al quale poi il merci cedeva il passo all'incrocio di Cuggiono per un calcolato rispetto delle coincidenze. Infatti, l'Orario di Servizio della MMC, concepito per gestire con il massimo dell'economia in tempo di guerra una linea tranviaria a vapore con tanto di diramazione, prevedeva la caratteristica della presenza fissa a Sedriano di una locomotiva, tenuta in deposito a Castano, la quale doveva compiere costantemente il percorso Castano-Sedriano-Magenta e viceversa. Fulcro delle manovre era appunto Sedriano, dove i treni ascendenti da Milano prima di proseguire per la loro destinazione lasciavano alternativamente le sezioni per Castano o per Magenta (con preavviso di un perentorio: "si cambia") che poi venivano agganciate e portate a destinazione dalla locomotiva incaricata di fare la spola. Così come per il ritorno quando a Sedriano venivano riportate alternativamente le medesime sezioni provenienti da Castano o da Magenta che poi venivano reintegrate nel loro treno d'origine in fase discendente per essere riportate a Milano. In questo contesto s'inseriva il periodico carro che ogni Giovedì si lasciava a Sedriano dove veniva agganciato alla sezione viaggiatori per Magenta, del treno per Castano partito da Milano alle 7,10, carro che poi faceva ritorno a Sedriano col medesimo sistema per essere prelevato dal merci in fase discendente. Inevitabile che fra un servizio e l'altro la locomotiva di spola sostasse a Sedriano inoperosa per una buona mezz'ora. A tal proposito l'ingegner Ivo Angelini, raccontava che quando era Capo Servizio del Movimento Interurbano si presentarono in Foro Bonaparte due Signorine per parlargli. Erano le sorelle Stampini di Sedriano, due attempate maestre vestite all'antica che chiede-

vano alla Direzione di disporre affinché il Gamba de Legn durante l'attesa sostasse un po' più avanti, verso la campagna, e non proprio sotto la loro abitazione posta al primo piano, le cui stanze erano continuamente invase dal fumo. Interpellato l'Ispettore di linea, soprattutto per conoscere il motivo per cui, da parte dei macchinisti veniva adottata tanta precisione nel sostare con la locomotiva durante l'attesa, la risposta fu immediata. Proprio in quel punto la macchina era ben visibile dall'interno dell'osteria Balzarotti nella quale il personale s'intratteneva in quella mezz'ora, senza correre il rischio di perderla di vista. Inevitabilmente fu stabilito un altro luogo per la sosta e il personale per andare a bagnare l'ugola, dovette alternarsi.

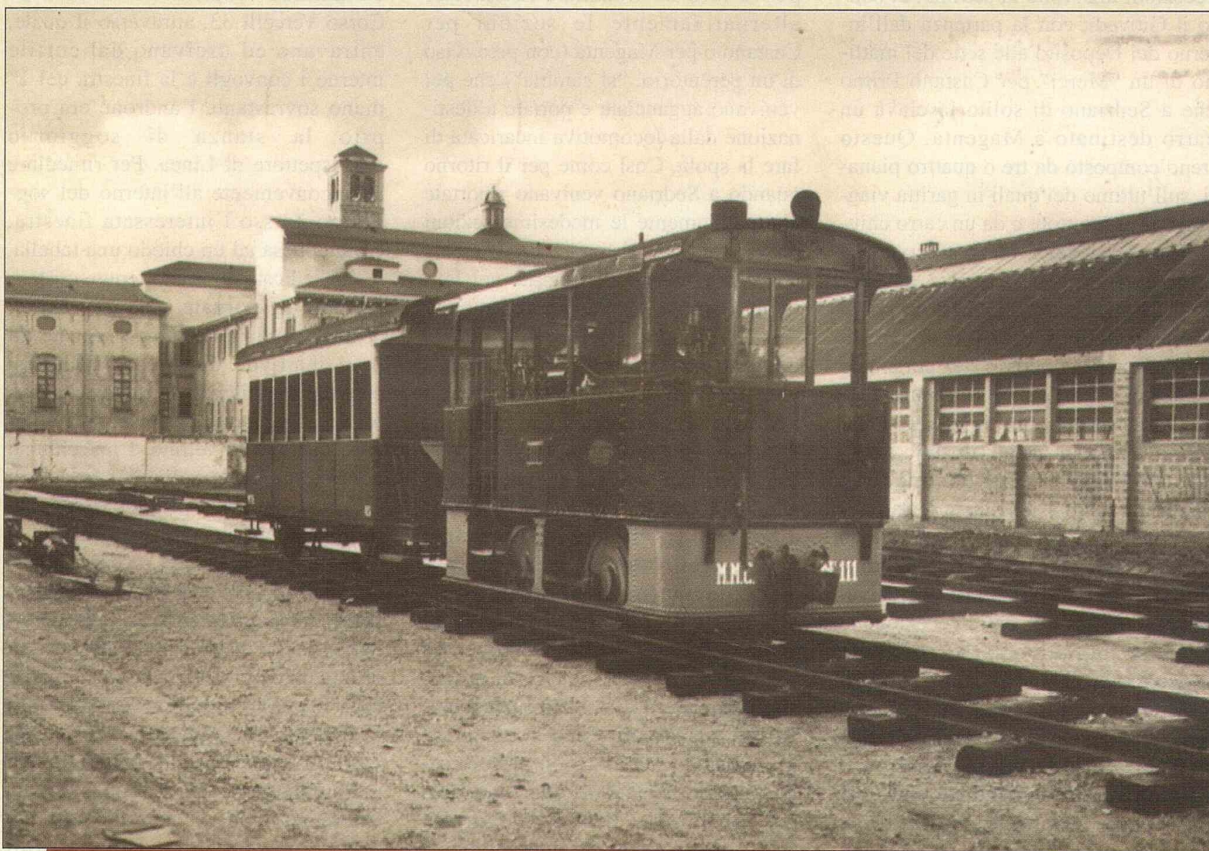
Se il fumo del Gamba de Legn fermo sotto le finestre delle due anziane maestre era fastidioso, cosa dire di una locomotiva che entra ed esce da un portone di una casa abitata? In tale condizione si trovava l'androne di Corso Vercelli 33, attraverso il quale, entravano ed uscivano dal cortile interno i convogli e la finestra del 1° piano sovrastante l'androne era proprio la stanza di soggiorno dell'Ispettore di Linea. Per rimediare all'inconveniente all'interno del soggiorno presso l'interessata finestra, c'era appesa ad un chiodo una tabella, le cui indicazioni erano tenute costantemente aggiornate ad ogni cambio d'orario, sulla quale erano segnate gli orari di arrivo e di partenza di ciascun convoglio anticipati di qualche minuto, per dare modo ai presenti di chiudere in fretta le vetrate. I macchinisti dei treni in arrivo poi, avvisavano con un colpo di fischio prima di impegnare lo scambio che dai binari di Corso Vercelli immetteva nel raccordo per il Deposito. Con l'accelerato delle 7,10 si effettuava invariato, il servizio giornaliero della distribuzione della posta, effettuato con il treno che in composizione aveva una carrozza mista Viaggiatori-Bagliaio su cui risiedeva l'Ufficiale Postale, propriamente detto Procaccia che ad ogni Fermata Obbligatoria provvedeva allo scambio della corrispondenza con i postini locali.

Verso la fine

Nel 1949, quando l'ingegner Ivo Angelini prese servizio all'ATM, lungo tutta la linea circolava ancora alcuni treni in servizio viaggiatori, composti da soli carri merce. I viaggi su questi carri, chiusi per definizione ma aperti a quattro venti, costituiva una sorta di atto di coraggio durante la stagione invernale: tuttavia non mancava qualche motivo di evasione dal disagio. Infatti, gli fu raccontato che nei primi anni del dopoguerra si era presentato in Direzione, il Parroco di uno dei paesi serviti dalla tranvia per esprimere il proprio disappunto su quanto, gli era stato detto, accadere all'interno di quei carri "chiusi" e non illuminati: proponendo insistentemente di collocare in testa ad ogni convoglio una carrozza per i soli utenti di sesso femminile. L'impiego della carrozza "riservata" non diede buoni risultati e solo dopo

pochi giorni fu staccata perché nessuna viaggiatrice l'aveva occupata. Alla fine del conflitto, con il ritorno alla normalità, per la scarsità di mezzi di trasporto, il Gamba de Legn continuò a viaggiare stracarico con i ritardatari che vi si aggrappavano fuori fino a sporgersi dal predellino e la Domenica a Magenta caricava anche le bici dei milanesi che ritornavano a casa dopo aver trascorso la giornata lungo le rive del Ticino. Nel 1951, il servizio giunto al massimo della potenzialità, prevedeva quotidianamente sei coppie di treni fra Milano e Magenta con il distacco a Sedriano della sezione di Castano e cinque treni per la sola destinazione di Magenta. La dove l'ultimo arrivava alle 0,40 di notte permettendo ai magentini di "tirare tardi" a Milano. Ma l'incedere del "boom" automobilistico e l'affermarsi della motorizzazione individuale, segnava-

no oramai l'inizio del dissolvimento della vasta rete tranviaria extraurbana milanese e la sua sostituzione con quella del servizio su gomma. Il 4 Dicembre 1951, il Direttore Generale dell'ATM, l'ingegner Leonardo Adler, comunicava ai sindaci di Cuggiono e Inveruno l'intenzione di sostituire il servizio tranviario con quello automobilistico e dal 21 Luglio 1952, complice la defezione di una già scarsa utenza, esasperata dalle lunghe soste a Vittuone nell'attesa di oltrepassare il Passaggio a Livello, le cui sbarre parevano fare apposta ad abbassarsi ad ogni arrivo del tramway a vapore, la diramazione per Castano Primo era interamente affidata al servizio di pullman che già operava in alternativa su quella tratta. Mentre per consentire la costruzione della nuova rimessa dei pullman a Magenta, proprio sull'area dei binari di manovra del vecchio



La locomotiva 111 al Museo della Scienza e della Tecnica

Capolinea tranviario, dall'11 Luglio 1954 il Gamba de Legn, il cui servizio era limitato oramai a sole tre coppie giornaliere di treni, veniva attestato provvisoriamente a Corbetta e poco prima di attuare la già programmata limitazione a Vittuone, un po' per le pecche che il servizio dei pullman pareva già dimostrare e tanto per l'affetto di cui godeva il vecchio tramway a vapore, scaturiva fra la gente un tale coro di protesta che costrinse l'ATM a fare slittare l'intervento al 10 Settembre 1956. Il 24 Aprile dell'anno seguente era assegnata in appalto la costruzione del primo lotto della Metropolitana Milanese, il cui implicito significato di modernità si poneva in stridente contrasto con l'anacronistico servizio svolto dal Gamba de Legn del quale ancora, si veniva a sapere ogni tanto che era sviato da qualche parte o fermo per le periodiche inondazioni dell'Olonza o peggio, di qualche d'uno che nel tentativo di ricorrrerlo per salarvi al volo o per gioco si era infortunato gravemente.

Finché inevitabilmente verso la fine di Agosto l'ingegner Giovanni Alferini, Direttore del Servizio Interurbano dell'ATM, firmava l'Ordine di Servizio n. 099/1957 con il quale per non lasciare ombra di dubbio alcuno veniva sancito testualmente che: "Con la cessazione del servizio del giorno 31 Agosto 1957 l'esercizio a vapore della tranvia Milano-Vittuone sarà totalmente e definitivamente soppresso". Così la sera di quel 31 Agosto alle 19,15 il Gamba de Legn usciva per l'ultima volta dall'angusto portone di Corso Vercelli, per l'occasione gremito di gente. Ritraendone mirabilmente la scena l'Ogliari scrive: "Ovunque c'era gente per le strade, sui balconi e alle finestre e persino sui tetti delle vetture tranviarie obbligate ad una sosta forzata nel pressi del Deposito". Non si passava più e c'era anche la Televisione fra tanti fotografi e cineoperatori a riprendere la partenza dell'ultimo Gamba de Legn che condotto dal macchinista Luigi Marmonti, si faceva strada pian piano fra gli

applausi e le ovazioni della gente. A Vittuone ancora, tanti a salutare così come in ogni paese o fermata al ritorno, ove la gente corse ad assieparsi lungo i binari per imprimere nella memoria il passaggio dell'ultimo Gamba de Legn che dopo quasi ottanta anni di onorato servizio, rientrava per l'ultima volta in Deposito, a quel n. 33 di Corso Vercelli anche lui oramai scomparso come il vecchio Gamba. Chiusa la linea, quattro fra le locomotive più grandi rimanenti, più una ventiquattro carrozze e due carri merce passarono sulla Monza-Trezzo che a sua volta chiuse il 28 Giugno 1958, mentre un'altra locomotiva, la 111 fresca di revisione ed una rimorchiata a terrazzini, furono inviate al Museo della Scienza e della Tecnica di Milano. Tutto il resto del materiale fu demolito nel cortile del Deposito di Corso Vercelli, sul cui suolo qualche tempo dopo sorgeva un moderno palazzo a vetri mentre tutto ciò che rimaneva della linea man mano era smantellato. ■

Finalmente un raggio di luce nella nebbia di Pavia....RISTORANTE

Antico Mulino S. Giacomo

Via S. Spirito, 3 - 27100 - Pavia Tel. 0382.471461



Il nostro locale è situato nel centro della città, nel Parco della Vernavola. Ha una capienza di circa 140 posti. Siamo specializzati in Cerimonie, feste di Laurea e banchetti nuziali. Cucina tradizionale con ravioli e pasta fatta in casa, stupendi risotti, conigli e pollame nostrani allevati in libertà. Vi aspetta la cordiale accoglienza di Manuela, Sabrina e Gianni.