Anno XXI — N. 7205

CONTO CORRENTE COLLA POSTA

Mercoledì, 17 aprile 1912

ABBONAMENTI

	Anno	Sei mesi	Tre mesi
Città e Regno	L. 15.—	L. 7.50	L. 4.—
Unione Postale	» 32.—	» 16.—	» 8.—

Le lettere non affrancate si respingono
Non si restituiscono i manoscritti

Direzione ed Amministrazione
Como - Via Unione, 11
Telefono N. 75 - Casella Postale N. 102.

La Provincia di Como

Un numero cent. 5 — Giornale del mattino — Un numero cent. 5

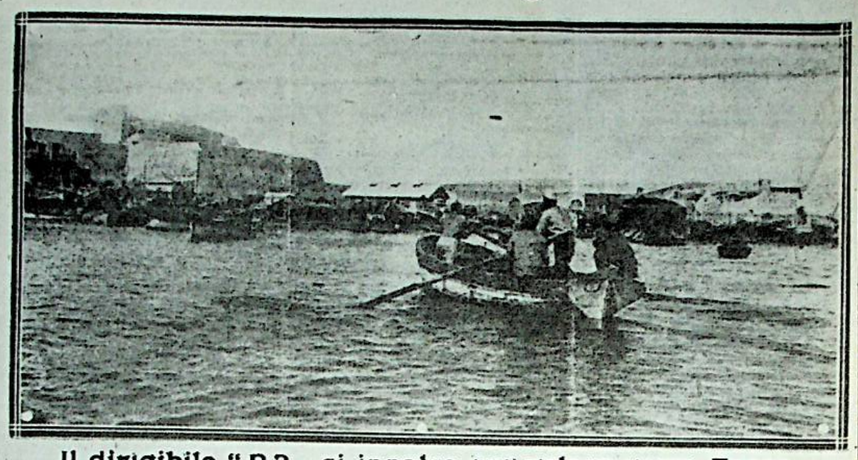
INSERZIONI

Quarta pagina (divisa in 12 colonne) L. [illegible]
Terza pagina - dopo le firme » [illegible]
Cronaca o corpo del giornale » [illegible]
Piccoli annunzi in cronaca [illegible] per parola
Avvisi economici [illegible] per parola, minimo [illegible]
» di lutto commerciale [illegible]
Per oggetti smarriti o trovati [illegible] per parola
Le inserzioni si ricevono alla amministrazione del giornale e presso le agenzie Haasenstein e Vogler in Como, Piazza Cavour, via B. Fontana, 1, e da tutte le ben conosciute in Italia ed all'Estero.
Telefono N. 2-78.

IL "PASSO„ DELLE POTENZE PRESSO LA PORTA È STATO COMPIUTO IERI

Il racconto d'un testimonio oculare della occupazione di Macabez

I particolari della grande catastrofe del "Titanic„ - 1490 morti



Il dirigibile "P 2„ si innalza per volare verso Zuara

L'importanza militare e i più singolari episodi

dello sbarco di Sidi-Said e della occupazione del forte nella relazione del magg. Ropolo al gen. Caneva

(Ufficiale) — *Il maggiore Ropolo, capo dell'Ufficio stampa presso il Comando del Corpo di operazioni a Tripoli, avendo assistito a tutto lo svolgimento dell'operazione di Macabez, ha fornito i seguenti particolari:*

Il convoglio partì da Augusta nella notte dal 6 al 7 corr. ed il giorno 9, alle ore 16 si riuniva in alto mare a 15 miglia al nord di Zuara con le regie navi Agordat *ed* Iride *provenienti da Tripoli e con la torpediniera* Canopo, *che durante la notte dall'8 al 9 corr. aveva agli ordini del comandante Cacace compiuto una ricognizione della costa. Subito la ammiraglia* Umberto I *emanò le istruzioni necessarie ed alle ore 20 trasmise alle truppe il seguente ordine del giorno del generale Garioni:*

L'ordine del giorno Garioni

« L'operazione oggi iniziata brillantemente, attende dalle truppe di terra il suo compimento. Sia esso pari all'aspettazione di tutto il paese ».

Il convoglio quindi si rimise in moto per avvicinarsi al punto di sbarco fin dove il fondo lo avrebbe permesso. Avanzò così a lumi spenti a 5 miglia di velocità fino alle 22.30, ora in cui si arrestò. Eravamo a circa 6 miglia da terra e cominciavano le operazioni di sbarco, preparate durante la notte.

Un battaglione di marinai, con una batteria da sbarco ed una compagnia di zappatori del genio dovevano avanzare su barche a vapore verso la penisola, in modo da porvi piede all'alba. La R. nave « Agordat », il cacciatorpediniere « Espero » e torpediniere « Atrone » e « Cigno » ebbero l'ordine di scortare le imbarcazioni, e di cercando poi di avanzare il più possibile verso la costa per proteggere lo sbarco. La pericolosa avanzata si effettuò nel cuor della notte a lumi spenti e la navigazione, malgrado le enormi difficoltà derivanti dai fondali, non essendo la carta idrografica esatta e non essendovi piani particolareggiati della intricata zona, proseguì senza alcun inconveniente. Il battaglione dei marinai, agli ordini del comandante Cannai, salutato con nobili parole dall'ammiraglio Borea Ricci, lasciava al grido di Viva il Re la R. nave « Umberto » alle 3 antimeridiane ed alle 5.15 senza incontrare resistenza poneva piede a terra assieme con la batteria da sbarco e con la compagnia del genio. Scelta subito una posizione favorevole, col fronte a levante, vi si trincerava.

I garibaldini del mare

Intorno intorno nulla si vedeva. All'infuori di un solo arabo che si scorse in fuga verso Sidi-Said, la penisola era deserta. Alle ore 8 le truppe cominciarono ad arrivare: altre truppe cominciarono ad arrivare: prima i reparti del 28 battaglione del 7 bersaglieri ed una compagnia di ascari del sesto battaglione eritreo; poi il maggiore generale Lequio che assunse la direzione dell'operazione; poi il maggiore Di San Marzano per l'artiglieria e quindi il maggiore Gasca per il genio e a mano a mano altri bersaglieri e reparti del 60 fanteria con il proprio comandante colonnello Cavaciocchi, una batteria da montagna e via dicendo.

La compagnia del genio gettava intanto piccoli pontili ed alle 10 lo sbarco si poteva considerare regolato e tutta la penisola veniva occupata, spostando le trincee il più avanti possibile, in modo da avere circa 8 chilometri di terreno sicuro dal punto primitivo di sbarco e cominciarono a formarsi piccoli accampamenti distinti per specialità e per arma. Alle ore 18 però a causa di un forte grecale levatosi d'improvviso il mare si fece agitato, rendendo difficilissime le operazioni, di modo che verso le ore 21, anche a causa dell'oscurità della notte, lo sbarco venne sospeso.

Stabilita la base a terra, rimaneva da occupare il forte di Bu-Chemez. Questa operazione si presentava irta di difficoltà piuttosto gravi, oltre all'eventuale presenza di una difesa attiva da superare vi era la baja da attraversare.

Una ardita ricognizione

Per prendere di questa una sommaria cognizione che permettesse di guidarvi un convoglio di imbarcazioni, il comandante Cacace vi aveva compiuto nella notte dall'8 al 9 un'ardita ricognizione. Giunto con la Canopo *di sera in vicinanza di Ras Macabez, lasciò insieme con un marinaio che conosceva l'arabo la torpediniera, e travestiti da arabi si spinsero sopra un piccolo battello nella baja, dirigendosi alla piccola insenatura che si trova sotto il forte di Bu-Chemez. Egli potè così riconoscere il canale difficilissimo ad attraversarsi in causa dello scarso fondo che arresta anche le imbarcazioni di piccola pescagione; e penetrato nella baja raggiungere terra sotto il forte.*

Di là però avendo udite voci nel forte e visto lumi, dovè allontanarsi ed aspettare più lontano l'avvicinarsi dell'alba, dalla quale fu costretto a tornare a bordo della Canopo.

Per questa rotta, nota al comandante Cacace, vennero nella notte dal 10 all'11 avviate le imbarcazioni sulle quali avevano preso posto la seconda compagnia del sesto battaglione di ascari eritrei al comando del capitano Bianchi, un drappello di marinai col tenente di vascello Coniglio, un drappello di minatori del genio ed uno della Regia guardia di finanza col tenente Carruba.

Azione bella ed emozionante

Il convoglio avanzò lentamente fra continue difficoltà ed arresti imprecisti, per modo che solo verso le 10 potè giungere all'altezza del forte, che era costretto ad oltrepassare di circa 500 metri per trovare un luogo dove accostarsi.

Alle 10.10 la piccola truppa metteva piede a terra. L'azione che si svolse subito dopo fu bella ed emozionante. La compagnia di ascari, i marinai, i minatori e le guardie di finanza si spiegarono in catena di fronte al forte e presero ad avanzare, mentre pattuglie esploratrici venivano spinte sulla gran duna che domina il forte a circa 800 metri più a mezzogiorno. Giunta a 300 metri dal forte la truppa si arrestò ed una squadra di ascari accorsa veloce si spinse fino al forte e ne fece il giro e quindi tentò di entrarvi, ma la porta era chiusa.

Profittando della partita esistente a fianco della porta, gli ascari diedero la scalata al muro ed alle 11.5 un « nuntaz » (caporale) degli ascari riuscìva ad entrare nel forte, subito seguito dai suoi soldati. Venne aperta la porta e poco stante tutta la compagnia fu dentro. Alle 11.20 dal torrione a sud-ovest nel forte si drappeggiava al vento la bandiera italiana, salutata da tutte le truppe, che dalla penisola seguivano con ansia e col cannoni pronti a proteggerla l'operazione.

Nessun nemico durante tutto questo tempo si fece vedere: soltanto qualche pastore col suo armento si avanzò sulle dune a guardare.

In questo mentre continuavano nella penisola le operazioni di sbarco dei materiali e le truppe sbarcate attendevano alla sistemazione dei pontili, delle trincee, degli accampamenti. Presenziava le operazioni il generale Garioni, sceso a terra per assistere all'occupazione di Bu-Chemez.

I primi colpi

Il pomeriggio e la notte passarono tranquilli, ma all'alba del giorno 12 vari gruppi di arabi si presentarono per ostacolare con colpi di fucile il già difficile rifornimento dalla penisola al forte. Qualche colpo di cannone li ricacciò dietro le dune ed essendosi intanto rifatta la calma in mare si riprendevano febbrilmente i lavori di sbarco. Le truppe si erano formate in due gruppi, uno alla trincea agli ordini del generale Lequio, uno allo sbarco agli ordini del colonnello Cavaciocchi. Due pontili erano stati attivati e sotto la direzione del comandante Cacace e del maggiore Grazioli il lavoro di scarico e di sistemazione procedeva.

Alle 11 provenienti da levante erano segnalati i dirigibili, che avanzarono maestosamente fin sopra Bu-Chemez, di dove gli ascari li salutarono con replicati urrà, la cui eco giungeva fino alla penisola. Quindi il P. 2 passando sopra la penisola lasciò cader un biglietto a 200 metri dal generale Garioni. L'avviso diceva non essere grossi nuclei nemici in vista attorno a Bu-Chemez. I dirigibili ripresero subito dopo la rotta per Tripoli.

Durante tutta la giornata continuarono i colpi di cannone contro gruppi di arabi, che dalle dune molestavano i lavori diretti a stabilire una comunicazione diretta fra la penisola ed il forte. Era questo un lavoro difficile, essendovi pochissima acqua nella baja ed essendo le imbarcazioni, anche le più piccole, costrette a fermarsi ad oltre 200 metri dalla riva senza contare che anche in mezzo alla baja i punti dove le imbarcazioni toccano sono innumerevoli, dando così luogo non ad un canale rettilineo, ma capricciosamente serpeggiante. Ad onta di tutte le difficoltà per questa via il forte fu rifornito.

Il terribile "ghibli„

La giornata del 13 fu grave per un terribile ghibli, del quale è della foschia prodotta dalla sabbia che trasporta, volle il generale Garioni profittare per liberare le adiacenze dagli arabi importuni, facendo compiere al 6 battaglione eritreo un giro dalle trincee lungo la baja fin sotto Sidi-Said e di là al forte Bu-Chemez. Il battaglione partì alle ore 11 e senza ostacoli giunse fin presso il forte verso le 13. Qui arrivato non visto e di sorpresa impegnò lotta un vivace combattimento con gli arabi che erano appostati entro alcune trincee ad ovest del forte, e con gli altri reparti lei di stanza tentò di aggirarli e di buttarli a mare.

Ma l'aggiramento riuscì solo in parte essendo riusciti alcuni dei nuclei arabi a spattaiciare tra le maglie. Anche questi però sbaragliati ed inseguiti per oltre 1 chilometri ad ovest del forte verso la frontiera tunisina. Le loro trincee furono distrutte e numerosi morti e feriti con i loro fucili furono dai nostri trovati sul terreno. Le perdite dei nostri ascari sono note. Il battaglione spazzato così il terreno intorno al forte per la stessa strada già percorsa rientrava all'accampamento alle ore 18. Dopo questo combattimento tutto essendosi rifatto tranquillo, si procedette con sicurezza all'importante sistemazione delle comunicazioni attraverso la baia, le quali sono oramai stabilite.

Le Potenze alla Porta

Il "passo„ è avvenuto

Costantinopoli, 16 sera.

Alle ore 11 i rappresentanti delle potenze si recarono a casa del ministro degli esteri e fecero il passo annunciato. Entrò primo l'incaricato d'affari della Russia indi, successivamente, gli ambasciatori di Germania, Austria-Ungheria, Inghilterra e Francia, seguendo l'ordine di anzianità.

Gli ambasciatori si erano riuniti alle 11 di stamane presso l'ambasciatore di Germania per fissare i termini nei quali doveva farsi il passo verbale.

Si assicura che tale passo abbia avuto luogo avanti all'apertura del Parlamento dietro domanda della Turchia.

Assim bey rispose agli ambasciatori che si sarebbe affrettato a rimettere la comunicazione al capo del Gover o e che avrebbe dato risposta a tempo opportuno.

A proposito del passo delle Potenze l'Agenzia Reuter ha da Costantinopoli che la comunicazione il cui testo è ancora mantenuto segreto dice che le Potenze essendo venute a conoscenza delle condizioni fatte dall'Italia desiderano ora conoscere le condizioni della Turchia per la cessazione delle ostilità. Aggiunge che Assim bey domandò tempo per rispondere.

Le perdite turche a Derna nell'ultimo combattimento

Roma, 16.

(Ufficiale). — *Le perdite subite dai turchi nell'ultimo combattimento sono accertate in oltre 500 morti. Le tribù che dimorano intorno a Bomba ed a Morsa-Susa vanno abbandonando il campo turco per tornare ai loro territori dove temono sbarchi.*

Anche a Derna corre voce dell'arrivo dei messi del Gran Senusso che ordina ai capi delle Zauie di rientrare ai loro paesi.

Il piroscafo "Egadi„ incagliato a Tripoli

Roma, 16 notte

Il *Corriere d'Italia* ha da Tripoli, 15: Stasera alle dieci il piroscafo *Egadi*, dei Servizi Marittimi, diretto ai porti della Tunisia, uscendo da questo porto andava a incagliare all'altezza della boa di segnalazione.

L'*Egadi* tentò di liberarsi coi suoi mezzi, ma tutti i suoi sforzi riuscirono infruttosi cosicchè fu necessario chiedere aiuto alla capitaneria del porto che indò subito in soccorso il rimorchiatore della regia marina *Ciclope* che iniziò subito i lavori di salvataggio. Il forte vento e ponente ostacola però tali lavori.

Le elezioni turche

Salonicco, 16, sera

Djavid Bey, ministro dei lavori, mercè solite violenze, fu rieletto deputato di Salonicco con grandissima maggioranza. Hazim Bey, vali di Salonicco, eletto deputato di Magnesian, fece dinanzi a numerosi uditori una conferenza sullo Islamismo nel mondo e si propone di fondare a Costantinopoli una Società di tema composta di mussulmani del mondo intero per gettare le basi di un Pan-Islamismo ideale e stabilire l'unione fra tutti i mussulmani.

Per le feste di Venezia

Probabile intervento della "San Marco„

Venezia, 16, sera

In seguito alla richiesta dell'amministrazione comunale perchè la regia nave *San Marco* potesse trovarsi nelle acque di Venezia il giorno 25 corrente, anniversario della consegna alla nave stessa della bandiera di combattimento, che già tentolò a Derna all'inizio della presente campagna, il Ministro della Marina, S. Leonardi Cattolica, ha risposto al sindaco, conte Grimani, che ove lo consentano le esigenze militari, non mancherà di disporre perchè la nave dal bel nome augurale si rechi qui in occasione dei festeggiamenti destinati a celebrare il risorto campanile, mirabile affermazione di concordia e di civismo.

Una grande pubblicazione sul campanile

Venezia, 16 notte.

Il sindaco comunica: Il 25 corrente, giorno dell'inaugurazione solenne del campanile di San Marco uscirà per iniziativa del Comune una grande pubblicazione riccamente stampata e adorna di centinaia di illustrazioni e di disegni tratti dai ruderi della torre caduta. Questa pubblicazione contiene la storia del campanile di Pompeo Molmenti, relazioni di uomini insigni che più direttamente parteciparono alla grande impresa della ricostruzione: Giacomo Boni, Luca Beltrami, Gaetano Moretti.

Seguirà la bibliografia di tutte le pubblicazioni uscite in questo decennio sull'argomento compilata con ogni diligenza dal dott. Mandolfo, sotto-bibliotecario della Nazionale Centrale di Firenze.

Il volume è stato curato e coordinato dall'on. Antonio Fradeletto, il quale vi ha premessa un'ampia introduzione intorno alla caduta del vecchio campanile, alle vicende della sua rettificazione ed ai grandi restauri degli altri monumenti veneziani.

L'AGONIA DI UN COLOSSO DEL MARE e la morte di 1490 naufraghi

Come è avvenuta la catastrofe

Le segnalazioni disperate della morte date dal telegrafo Marconi

Parigi, 16 mattina.

In pieno Atlantico, a circa 270 miglia dal litorale americano si è svolto un dramma marittimo d'una grandiosità senza pari: il vastissimo transatlantico *Titanic*, della *White Star Line*, il più grande che solcasse i mari, navigava verso New York al suo primo viaggio quando ha dato di cozzo con la prua in un enorme *iceberg* discesa alla deriva dai mari artici.

L'acqua fece irruzione nella stiva ed avendo ferita la nave nel suo avantreno, questa si inchinò pericolosamente in avanti e il capitano dovette subito pensare al salvataggio delle persone che fra passeggeri ed equipaggio sommavano a 2358, facendo calare in mare tutte le scialuppe e lanciando al mondo, per mezzo del telegrafo senza fili, un appello disperato nella notte.

Il « Virginiam » che si trovava a 70 miglia di distanza ed il « Baltic » che era a 500 spinsero le macchine a tutto vapore verso il transatlantico pericolante. Ambedue le navi di soccorso giunsero nelle acque del naufragio, secondo alcuni telegrammi, in tempo per raccogliere i pericolanti e porli in salvo, secondo altri telegrammi in tempo per raccogliere solo una parte.

Ma più tardi i telegrammi sono giunti più dolorosi che mai. Le speranze che prima si erano alimentate sono cadute completamente. La catastrofe si è delineata quale essa è, la più grande, la più spaventevole che mai si sia avuta. Oltre 1700 persone sono state inghiottite dai flutti del mare.

Dai marconigrammi ritelegrafati al *New York Herald* è possibile ricostruire la catastrofe, la quale è avvenuta alle 2.20 a 41° 16' di latitudine e a 50° 14' di longitudine ovest. Negli uffici della *White Star Line*, si dichiarava che i superstiti raccolti erano tutti i passeggeri di prima classe. La stessa compagnia dava come presenti sul piroscafo 350 passeggeri di prima, 305 di seconda 800 di terza e 903 uomini di equipaggio, un totale quindi di 2358 persone.

Fra i passeggeri di prima classe vi erano personalità i cui nomi sono molto conosciuti tanto a Londra quanto a New York. Non vi si trova che un solo nome di italiano, il signor Antonio Giglio. La lista contiene anche il nome del notissimo direttore della *Reviews of Reviews*, W. Stead. Vi erano a bordo anche il maggiore Archibaldo Butt, aiutante di campo del presidente degli Stati Uniti, Taft, reduce da Roma, dove era stato ricevuto dal Re e dal Papa, il deputato inglese Craigh, il milionario Alfredo Vanderbilt, il colonello Astor, altro notissimo milionario Newyorchese.

Il *Titanic* aveva fatto il suo primo scalo a Cherbourg mercoledì scorso, e aveva preso a bordo 274 passeggeri, in gran parte di prima e terza classe. Tra i passeggeri avrebbe dovuto salire in questo porto anche l'ambasciatore americano a Parigi Bacon, con la famiglia, che ha dato di recente le sue dimissioni. Ma all'ultimo momento egli ritardò di alcuni giorni la partenza. Tra i passeggeri di prima classe era ancora il direttore della White Star Line, Ismay.

Anche la lista dei passeggeri di seconda classe è stata pubblicata. Vi si incontrano i seguenti nomi che appaiono di italiani, cioè: Sebastiano Del Carlo e signora, Emilio Mangiavacca ed Emilio Portalupi.

In base alle cifre comunicate dalla Compagnia si potrebbe calcolare che le vittime siano 1683. Un telegramma che il « Daily Mail » ha ricevuto dopo le 5 di stamane porta il numero delle vittime a 1800, ciò che fa credere che si sia perduto anche l'ultimo barlume di speranza che qualche passeggero avesse potuto essere raccolto dai piroscafi « Parisian » e « Virginian ». In ogni modo è il più colossale disastro marittimo che la storia ricordi.

Secondo un telegramma del « New York Herald » vi è stata sulle prime una grande incertezza nel decifrare i messaggi marconiani circa l'ora dell'affondamento. Non si sapeva se fosse avvenuto alle 2.20 del mattino o del pomeriggio. Ma il fatto che il « Carpatic », giungendo sul luogo all'alba di lunedì, non trovò più che le scialuppe ciò mostra che il disastro deve essere avvenuto alle 2.20 dopo mezzanotte.

Ciò spiega anche come non si sia potuto salvare un maggior numero di persone. Se il « Titanic » avesse potuto galleggiare per una ventina di ore fino al pomeriggio di lunedì, tutti i naufraghi probabilmente sarebbero stati tratti in salvo.

Il fatale banco di ghiaccio che ha causato il disastro, è il più grande che si sia mai veduto. Altri piroscafi in questi giorni si sono trovati a disagio, uno d'essi il « Carmania » dopo vani tentativi di aprirsi un varco fu obbligato a retrocedere, il « Niagara » fu invece danneggiato.

Un armatore inglese ha detto:

« Il ghiaccio aveva un carattere montagnoso, benchè la sua superficie fosse tersa come vetro. La fitta nebbia che incombeva sul mare costringeva i piroscafi a frequenti soste. Quando la nebbia si alzava potevamo vedere da ogni parte degli « icebergs » che offrivano uno spettacolo impressionante.

« Vi erano sgraziatamente molti « growlers » (brontoloni) ossia dei pezzi di ghiaccio poco emergenti sulla superficie e, quindi, difficilmente visibili e tanto più pericolosi per le navi che facilmente possono urtarvi.

Le vittime sarebbero 1700!

La dolorosa impressione a Londra

Londra, 16, mattina.

Il *Times* dà il numero totale delle persone che erano sul *Titanic* e cioè 2350 fra passeggeri ed equipaggio. Poichè, secondo gli ultimi dispacci, il numero dei salvati è di 675, quello delle vittime non sarebbe inferiore a 1700.

L'impressione che la notizia del disastro ha prodotto in Londra è enorme. Le edizioni speciali dei giornali sono andate a ruba. Quando poi si sparse la notizia rassicurante sulla sorte dei passeggeri la popolazione si tranquillizzò: ora che si è venuti a sapere come circa 1700 persone hanno trovato tragicamente la morte nei gorghi dell'Atlantico, un senso di profonda costernazione ha pervaso l'animo di tutti.

Un telegramma da New York dice che la *White Star Line* riconosce che probabilmente soltanto 675 persone si sono salvate.

L'emozione enorme a New York

La spavento di migliaia di persone

New York, 16 mattina.

Allorchè si sparse in città la notizia della catastrofe, una grande emozione invase la popolazione.

Alle 9 una grande folla si trovava dinanzi agli uffici della *White Star Line* in cerca di notizie rassicuranti. Donne piangenti, uomini scapigliati interrogavano ansiosamente gli impiegati della Compagnia che non potevano rispondere con franchezza. Tutti gli impiegati rimasero in servizio durante tutta la notte per dare informazioni ai parenti dei passeggeri, ai giornalisti ed a tutte le altre persone che chiedevano notizie.

L'impressionante diario

radio-telegrafico

Parigi, 16 mattina.

Ormai è certo che i soli passeggeri salvati sono quelli a bordo del *Carpatic*, perchè quelli raccolti dal *Virginiam* vi sono stati trasbordati. Vi è ancora qualche lieve speranza che il *Parisian*, o forse il *Baltic* abbiano trovato qualche scialuppa di superstiti, ma i due piroscafi lo avrebbero certamente annunciato con un radiotelegramma.

Eccovi l'impressionante diario radiotelegrafico dell'impiegato alla stazione marconiana di Capo Race a Terranuova:

« Ore 22.25: Il *Titanic* ha fatto per mezzo della radiotelegrafia il segnale di pericolo. Gli è stato risposto da numerose navi, compreso il *Carpatic*, il *Baltic*, l'*Olimpic* e il *Caronia*.

« Ore 22.55: Il *Titanic* ha segnalato: « Affondiamo da prora ».

« Ore 23.35: Questa stazione si è messa in comunicazione col *Virginiam* e lo ha avvertito che il *Titanic* ha urgentissimo bisogno di soccorso, e gli ha dato l'ubicazione di quella nave. Il *Virginiam* ci ha risposto quasi immediatamente che correva a tutta velocità verso il luogo del disastro.

« Ore 23.50: Il *Titanic* ha informato l'*Olimpic* che stava mettendo le donne nelle scialuppe e lo ha avvertito di tenere pronte anche tutte le sue imbarcazioni. Il *Titanic* ha continuato per tutto il tempo a lanciare segnali di soccorso, e a indicare la propria

Per l'inaugurazione della tramvia elettrica Como-Erba

Una volta...

Una volta, la qual *volta* poteva anche esser ieri, per andare da Como ad Erba o per venire a Como dalla capitale del *cago Euptii* (il *cago Euptii* è obbligatorio per chiunque scriva della Brianza) i mezzi erano diversi. Anzitutto si poteva percorrere a piedi la magnifica strada tutta tra campi e poggi e ville e paesi. Era un po' lunga e ci volevan buoni muscoli, ma i calzolai la trovavano eccellente perchè ogni viandante, che non andasse scalzo, consumava quasi un paio di suole. E poi, se si era signoretti, si poteva noleggiare un cavalluccio attaccato ad un trespolo e hipp! hipp! farsi scarrozzare. C'era un piccolo guaio; il cavallo aveva sete, il cocchiere aveva sete, la carrozza aveva sete, lo stalliere aveva sete. Quanta sete, dio benedetto! E con tanta sete il portamonete diventava asciutto. C'era pure un altro mezzo; recarsi a Merone in ferrovia e di là, dopo una rispettosa attesa al solito *bar*, recarsi ad Incino colla Nord. Era un po' lunga, ma alfine si arrivava quando volevano o l'orario od il macchinista. E' vero che da un anno circa si unì Incino ad Erba sperando forse di abbreviare la strada. Ma i chilometri sono rimasti di mille metri ciascuno. Precisamente come prima...

Finalmente, dopo tanto battagliare, votare, scrivere, perorare, presentare progetti magnifici, *eccetera, eccetera*, è venuto il *tram* che in un'ora e dieci minuti circa ci trasporta da piazza Cavour ad Incino e senza mancia. I calzolai si rassegnano ma i vetturali fanno un po' di smorfie. Difatti, come faranno ora ad estinguere tanta sete!! Ma i più intelligenti fra loro pensano che si berrà ancora poichè lungo tutta la via sorgeranno villette e casine, e dove vi sono casine e ville c'è sempre una cuoca pei cocchieri con un buon bicchierone pronto.

In fondo all'animo tutti però sono contenti, felicissimi di questa nuova tramvia che apre al mondo la via economica e facile ed unisce il superbo gioiello di Erba alla città nostra e darà vita ad Erba-Incino non solo ma a tutti i paesi del percorso. Ieri l'altro essendomi introfulato nella carrozza di collaudo, cioè in quella che recava ingegneri, autorità, telefonisti, proprietari ed altre illustri persone, ho avuto agio di ammirare lungo la via quanto vibrasse il cuore di tanta brava gente. I ragazzi, scalzi ed in giubboncino, ci correvan dietro in frenetiche maratone; qualcuno buttava il musetto per terra ma si rialzava più fiero che mai; i contadini salutavan dai campi, sulle piazze s'adunavano, come ad Albese, grandi e piccini, sindaci e preti e tutti eran sorridenti e lieti.

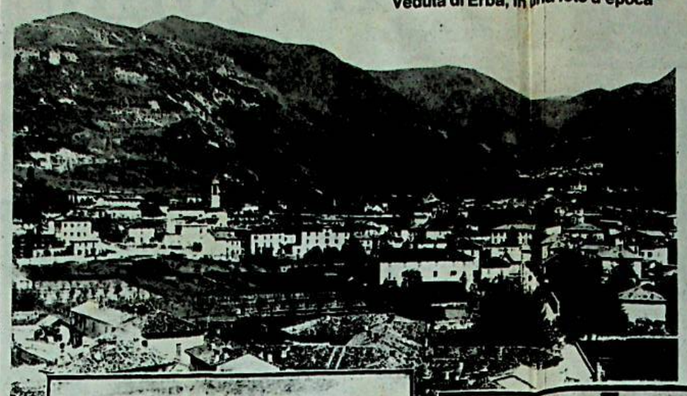
Eran lieti tutti, anche i *corrieri* che fanno così buon servizio tra i loro paesi e Como e lieti sopratutti i clienti del gran *Menareuj* che insaccava allegramente budella fra Erba e Como ed al quale si dovrà pure erigere un ricordo d'affetto. Quanti innamoramenti in quei dolci sballottolii!

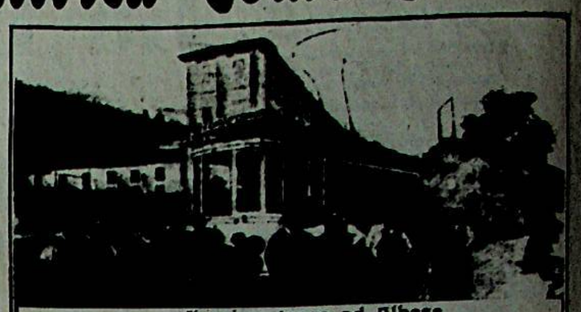
Ora, invece si va lisci e tranquilli. Oh! la bella gita!

L'altro ieri, come ho detto, ho voluto procurarmela magari a dispetto dei santi. Mi trovai presto in piazza Cavour e là v'attesi la commissione del collaudo; appena giunse mi introfulai tra di essa; c'erano, naturalmente due pezzi grossi fra gli altri. Caio, uno di essi, salutandomi, mi chiese: — Anche voi bene, bene, chi vi ha invitato? — Ed io pronto: — Mi invitò il cav. Tizio. E poi corsi da Tizio ed anche lui sorridente: Ah! la *Provincia* bemone; e chi vi ha invitato? — Oh! risposi subito, mi invitò il comm. Caio.

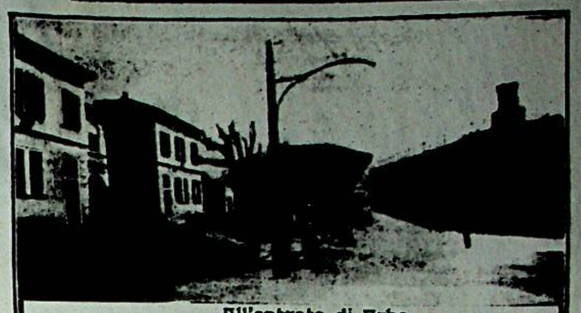
Naturalmente Caio in omaggio a Tizio e Tizio in omaggio a Caio mi colmarono di cortesie; ed io potei godermi deliziosamente la gita.

Veduta di Erba, in una foto d'epoca





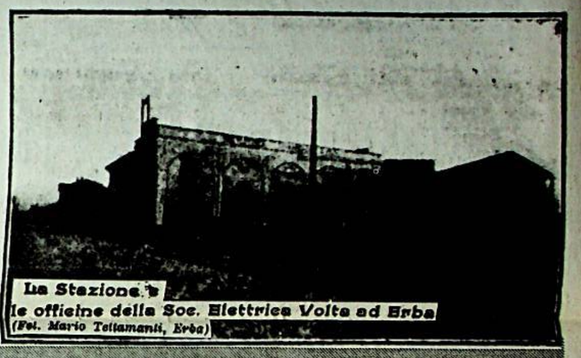
Il primo tram ad Albese
(Fot. Mario Tettamanti, Erba)



All'entrata di Erba
(Fot. Mario Tettamanti, Erba)

La linea a Tavernezio
(Fot. del rag. Marinoni)

In discesa sul ponte
(Fot. del rag. Marinoni)



La Stazione e le officine della Soc. Elettrica Volta ad Erba
(Fot. Mario Tettamanti, Erba)

Il gravissimo disastro tramviario d'ieri in piazza S. Rocco

Una vettura automotrice con rimorchio slitta dalle rotaie e sfonda due case

Un bambino schiacciato - Circa 40 feriti di cui alcuni gravemente - La morte del ragioniere Fasola

L'automotrice n. 10

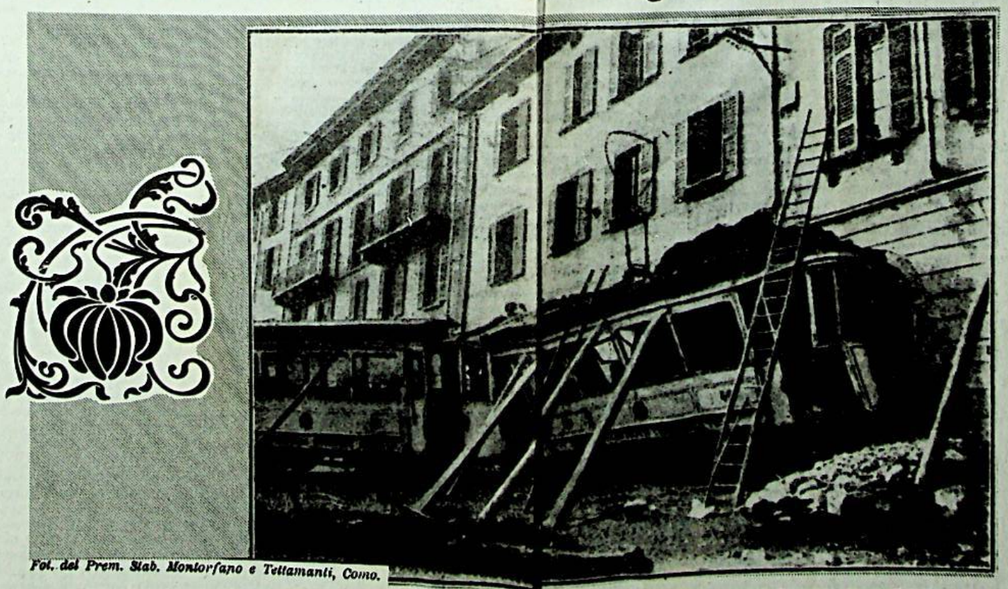
L'automotrice n. 40 — una vettura nuovissima munita di tutti i freni e di tutte le più moderne risorse della meccanica tramviaria, era partita alle 7.28 da Mozzate rimorchiando la vettura n. 10. Guidava l'automotrice il manovratore Locatelli Giuseppe, un giovane accorto e diligente e per tale conosciuto dai superiori. Sul convoglio erano anche il controllore Somigliana e il tramviere aggiunto Biondi. Questi aveva l'incarico di spargere la sabbia sulle rotaie, che, per il gelo formatosi nelle prime ore del mattino a causa del tempo sereno e freddissimo, presentavano non pochi pericoli di slittamento.

Lungo la via le due vetture vennero a mano a mano riempendosi di operai, studenti e gente d'affari che dai paesi lungo la linea venivano a Como: in totale una quarantina di passeggeri, di cui alcuni, non avendo potuto trovar posto nell'interno si trattenevano sulle piattaforme.

La corsa fatale

La corsa fatale incominciò allo scambio posto sopra il ponte della ferrovia, al termine della Napoleona, ed all'inizio del rettilineo che va in Piazza S. Rocco. Sebbene il manovratore Locatelli avesse rallentato appena giunto allo scambio, a causa della pendenza della strada e dello slittamento delle ruote sui binari sdrucciolevoli per il gelo, le vetture avanzarono verso la Piazza a velocità spaventosa.

Il Locatelli, intuendo il pericolo, che del resto era avvertito da tutti i passeggeri i quali urlavano come pazzi per lo spavento, mise in azione i freni e tentò invano di arrestare la corsa. Come diciamo in altra parte di questa dolorante narrazione, è risultato che il povero tramviere si servì di due dei tre freni di cui disponeva la vettura automotrice, ma non adoperò il freno elettrico, e ciò perchè egli temeva, forse non a torto, che dando il freno elettrico, data la velocità della corsa e l'asprezza dell'attrito delle ruote, potesse nascerne un incendio che avrebbe distrutta la vettura.



Fot. del Prem. Stab. Montorfano e Tettamanti, Como.

Una scena strazziante

Le grida erano altissime e laceranti. Uscivano dalla nube bianca che tutto nascondeva e costituivano il primo, il più tragico allarme al soccorso.

I primi accorsi si trovarono dinanzi ad uno spettacolo di indicibile pietà. Dai finestrini sconquassati, dalle piattaforme sfondate, i feriti sporgevano il capo intriso di sangue, e gridavano, gridavano, gridavano disperatamente. Il disastro apparve immane. La folla cominciò a radunarsi intorno al luogo della catastrofe ed i primi soccorsi furono apprestati con animo commosso e fraterno.

Il manovratore Locatelli fu trovato inchiodato al suo posto, come un soldato colpito in pieno combattimento. Egli aveva il petto trapassato letteralmente da un ferro dell'intelatura della vetrata anteriore del tram, ed era curvo sul meccanismo di marcia, con il mento preso in una morsa formidabile costituita dal meccanismo stesso che staccandosi e riattaccandosi alla lamiera aveva serrato così il povero uomo. Per toglierlo da quella posizione e portarlo in barella all'Ospedale occorse che il disgraziato lasciasse nella morsa tenace un brandello di carne.

Altri feriti erano in condizioni pietose. Il rag. Fasola, impiegato alla Bancaria, presentava un'occhiuto alla fronte prodotta da un forte colpo ricevuto, ma le sue condizioni apparivano gravi per la terribile scossa prodotta dallo spavento al sistema nervoso di lui.

La triste sorte d'una donna e d'un bambino

Nel locale del primo piano della casa sfondata abita un tessitore che per fortuna era assente, come assente era anche il fabbro Bianchi Ernesto abitante nella bottega sottostante. Sulla soglia dell'altra porta abbattuta erano, nel momento del disastro, una donna, certa Pellizzoni Bambina, di Serafino, di anni 45 ed un bimbo di 4 anni, Brugnoli Guido di Giuseppe, il quale si accingeva — accompagnato dalla donna alle cui cure era affidato dai propri genitori assenti per lavoro — a recarsi a scuola ed aveva in mano il panierino per la colazione.

Tanto la donna che il bambino non fecero in tempo a sottrarsi alla vettura che veniva loro incontro velocissima, e rimasero schiacciati fra le macerie e l'avantreno della vettura stessa. Il piccolo rimase addirittura sepolto e fu estratto solo qualche ora dopo, cadavere informe e irriconoscibile, ridotto ad un ammasso di poltiglia carnosa che pietosamente si cercò di celare ai genitori sopraggiunti, pazzi per il dolore.

La donna, estratta anch'essa a fatica, fu portata in una barella all'Ospedale ove le si riscontrarono contusioni e ferite multiple alla testa e al torace.

La prognosi dei medici è riservata.

Una malata in pericolo

Nella casa n. 120 abitava anche una povera malata che sentì vacillare il proprio letto e vide con grande spavento che le pareti della camera tremavano.

Credè si trattasse di terremoto e chiamò al soccorso.

Più tardi, in una ispezione dell'autorità comunale alla intera casa, la povera inferma fu adagiata in una lettiga e trasportata in luogo più sicuro.

L'elenco dei feriti

Ecco l'elenco dei feriti presentatisi all'Ospedale:

Arrigo Reale fu Battista, di anni 27, contadino da Caccivio, contusioni all'occhio destro, ferite multiple alla mano sinistra. Guaribile in giorni 8.

Taborelli Ernesto fu Cattaneo, di anni 41, contadino da Civello, ferito alla mano destra, abrasioni, guaribile in 12 giorni.

Camponovo Antonio fu Luigi di anni 30, fruttivendolo, abitante in via Milano n. 135, contusione alla gamba sinistra e alla regione occipitale. Guaribile in 10 giorni.