

29 Gennaio 1945, le ragioni di un ringraziamento

Storia del mitragliamento del treno della Val Seriana



11 Febbraio



29 Gennaio 1945, le ragioni di un ringraziamento

Storia del mitragliamento del treno della Val Seriana

E' l'alba di lunedì 29 Gennaio 1945 e un gruppo di giovani Vallaltesi è in cammino lungo la strada che dalla *'Al del Pià* porta verso il Colle. Fa molto freddo e il paesaggio è imbiancato dalla neve che nelle ultime settimane è caduta copiosamente su tutta l'Italia Settentrionale. L'inverno è così rigido che a memoria d'uomo non se ne ricorda uno simile. Nel gruppo ci sono Dionisio Capelli (Nicio), Letizio Mutti (Duce), Mario, Pierino e Salvo Capelli, Pierino Breda, Geremia Bosio ed altri ancora. Si stanno recando alla stazione di Cene, dove alle ore 8:34 prenderanno il treno per Clusone. Il gelo, i miseri abiti, la pancia vuota e la prospettiva di un lavoro pesante e malsano che li attende non bastano a smorzare l'entusiasmo giovanile che si manifesta in battute e goliardate durante il cammino.

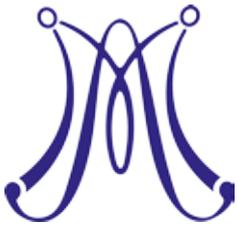
Poco dopo, alle 8:20, già stanno percorrendo le strade di Cene e un rumore di aeroplani che giunge da sud-est riporta i pensieri alla realtà della guerra. Gli aerei passano proprio sopra le loro teste in un cielo parzialmente nascosto dalla foschia e il rumore progressivamente si perde verso ovest. In quel momento nessuno può immaginare che a distanza di poche decine di minuti il destino porterà queste persone a incontrare di nuovo, e questa volta in modo drammatico, proprio quegli aerei che ora sembrano disinteressarsi di loro. Da tempo ci si è abituati a questi innocui passaggi di aerei sopra i nostri paesi, ma ultimamente si prova una certa preoccupazione poiché due settimane prima, sul monte Misma, alcune bombe sono piovute su un gruppo di minatori di Fiobbio che all'alba si stavano recando alle cave di

pietre coti. Si dice che l'attacco sia stato opera del famoso Pippo, nome col quale era conosciuto l'aereo alleato che di notte pattugliava l'Italia del Nord. L'Italia è in guerra già da cinque anni e da due la situazione si è ulteriormente complicata. Il fronte di guerra taglia la nostra penisola in due. Il Centro-Sud è saldamente in mano alle forze Alleate. Il Nord, dove si è insediato il governo fascista della Repubblica di Salò, è militarmente sotto il controllo dei Tedeschi. Un vasto movimento di liberazione, che raccoglie nelle sue fila uomini e donne di ogni estrazione sociale, è in lotta per scacciare l'invasore Germanico.

Anche Vall'Alta ha dato il suo contributo alla guerra inviando sui fronti decine di giovani e già alcune



Dicembre 1943, 118 bombardieri Americani B-17 lanciano 350 tonnellate di bombe sulla Fiat a Torino. Durante uno dei bombardamenti della città muore Angelo Mutti, fratello di Letizio (Duce). La madre verrà estratta viva dalle macerie mentre il corpo di Angelo non sarà mai ritrovato.



cartoline sono giunte in paese portando alle madri la triste notizia della morte dei loro figli. L'armistizio dell'8 Settembre 1943 ha determinato una situazione di caos generale e da allora

non si hanno notizie di molti ragazzi. Alcuni sono caduti prigionieri, altri sono allo sbando o nascosti in chissà quali paesi stranieri, altri ancora sono già caduti sui campi di battaglia o morti per fame e gelo nelle inospitali pianure di Russia. I più fortunati sono riusciti a sfuggire ai Tedeschi e hanno raggiunto casa dopo un viaggio pieno di pericoli.

Per chi è rimasto a casa la vita è molto dura. Alle preoccupazioni per il destino dei famigliari lontani si aggiunge la fame. La povertà serpeggia ovunque ed è accentuata dal razionamento dei beni di prima necessità imposto dalla guerra. Sale, pane, farina vengono distribuiti in quantità minime dietro presentazione di una tessera. Gli uomini devono rispondere alla chiamata alle armi del governo fascista della repubblica sociale, pena la condanna a morte per tradimento. Diversi giovani decidono di nascondersi sul Monte Altino per sfuggire a questo destino di cui non si sentono minimamente partecipi. Dovranno rimanere nascosti per mesi nei caselli più inaccessibili e nelle grotte col timore di essere catturati durante i rastrellamenti. Le loro famiglie giù in paese li sostengono portando a turno cibo e notizie ma il rischio che cadano vittime di rappresaglie è grande. Fortunatamente quest'ultima eventualità non si è mai materializzata a Vall'Alta. Bepi Zanga ricorda ancora i tempi duri trascorsi nascondendosi tra i *Mörcc di Fröhch* e la *laga di Laari*: "Si mangiava di tutto. Mio fratello Sem, dopo un mese di appostamenti presso il *göhtergni*, riuscì finalmente a catturare un tasso. L'animale sfamò diverse persone tra cui due anziani coniugi che si accontentarono della testa. Il fegato andò ai famigliari di Sperandù, anche lui fuggiasco, i quali a Vall'Alta vivevano in estrema miseria. La pelle fu venduta per 100 lire a un certo Cacina".

Per gli uomini l'unica alternativa legale alla guerra è rappresentata dal lavoro al servizio delle truppe di occupazione Tedesche. L'estrazione di minerali pregiati dalle miniere, la costruzione di infrastrutture e di opere difensive coinvolgono migliaia di uomini i quali in cambio ricevono poche svalutissime lire e l'esenzione dal servizio militare. E così sono molti i giovani che da Vall'Alta si recano fiduciosi a lavorare presso le miniere del Monte Rosa dove respirando inconsapevolmente le polveri



Aerei P-47 al decollo

di silice durante i lunghi e faticosi turni di lavoro, si ammaleranno di silicosi. Nei decenni successivi i funerali dei morti per la cosiddetta "pólver" saranno innumerevoli a Vall'Alta. Ma questa è un'altra storia.

I nostri giovani in cammino verso la stazione di Cene si stanno recando a Gorno e Selva, dove lavorano all'estrazione e alla trasformazione di rame, zinco e altre materie prime. Il giovane Letizio (Duce) sta invece imparando il mestiere di macellaio presso una macelleria di Clusone. Come ogni Lunedì mattina il treno trasporta numerosi lavoratori e lavoratrici alle loro sedi di lavoro della media e alta valle Seriana.

Quel Lunedì i nostri compaesani Silvio di *Quindeh*, Livio Breda, Ugo e Tino del *Filèt* hanno già raggiunto Clusone col treno delle 5:30 e a piedi stanno salendo al Passo della Presolana, dove lavorano per i Tedeschi alla costruzione di una linea fortificata, la cosiddetta Linea Blu (*Blaue Linie*) che attraversa tutto il Nord Italia col preciso scopo di arginare l'avanzata del nemico Angloamericano. Ed anche questa è un'altra storia.

In quegli ultimi giorni di Gennaio 1945 la situazione militare è piuttosto statica. Dal Novembre dell'anno prima l'avanzata verso nord delle truppe Alleate non segna progressi. Le truppe Tedesche hanno costruito una lunga linea fortificata (linea Gotica) che attraversa la penisola italiana da Pesaro a La Spezia e aiutate anche dal rigidissimo inverno l'hanno difesa con coraggio ed efficacia. I pochi tentativi alleati di sfondamento si sono risolti con la perdita di parecchi soldati. Per mantenere alta la pressione sul nemico nazi-fascista gli Angloamericani sembrano avere una sola opzione: gli attacchi aerei.

Già dal 1940 le città italiane sono bombardate da



John H Zoller, caposquadriglia durante l'attacco al treno, spiega ai compagni i dettagli di una missione.

militare Americano di Pontedera, a Sud di Firenze, quattro cacciabombardieri P-47 Thunderbolt

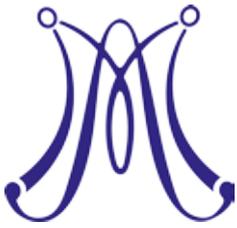


sono pronti per una missione. Fanno parte del 27mo *Figther Group*, che, giunto in Africa per combattere le forze dell'Asse Italo-tedesco alla fine del 1942, ora sta accompagnando la vittoriosa avanzata degli Alleati verso nord. Gli specialisti al servizio della squadriglia hanno già caricato le armi di bordo: otto grosse mitragliatrici Browning da 12.7 mm e 2 bombe da 500 libbre (230 kg) per ciascun velivolo. Già da alcuni minuti i potenti motori stellari si stanno scaldando e il rombo si diffonde nella la pianura circostante.

formazioni di bombardieri strategici. In particolare il piano degli Inglesi prevede di colpire la popolazione civile per metterne a dura prova la tenuta psicologica e favorirne la rivolta contro il regime fascista il quale avendo trascinato l'Italia in guerra sarebbe stato visto come la causa delle sofferenze e della distruzione portate dagli attacchi dal cielo. Anche gli Americani partecipano a queste azioni dirette contro la popolazione ma in misura minore. Essi preferiscono usare l'aviazione in missioni più tattiche per colpire bersagli limitati ma allo stesso tempo rilevanti dal punto di vista militare, come mezzi di trasporto, treni, fabbriche, ponti e infrastrutture, allo scopo di arrestare il flusso dei rifornimenti delle truppe Germaniche. Il nome *Operation Strangle* (Strangolamento) attribuito a questa campagna ne evidenzia chiaramente l'intento. Dalla primavera del 1944 qualsiasi mezzo di trasporto in movimento sul territorio Italiano controllato dai Tedeschi corre il rischio di essere attaccato. I caccia alleati una volta colpiti gli obiettivi principali delle loro missioni scaricano le mitragliatrici su bersagli occasionali incontrati durante il rientro alla base. In alcuni casi perfino carretti vengono colpiti da raffiche. In Val Seriana non si sono ancora registrati attacchi violenti, tuttavia le cose stanno per cambiare e la popolazione, che nei paesi vive una vita abbastanza tranquilla, non se n'è ancora resa conto.

Quella mattina del 29 Gennaio alle ore 7:10 a centinaia di km di distanza, nel campo dell'aeroporto

Quattro ragazzi si stanno avvicinando ai velivoli. Sono i piloti che, dopo avere ricevuto le istruzioni dal caposquadriglia, si stanno dirigendo verso i loro aerei. John H Zoller, studente universitario di Cleveland, 21 anni è il caposquadriglia. Charles D Young di Chicago, 27 anni, è il gregario. Irwin D Lebow di New York, 23 anni, è il capo in seconda. Alfred J Bond, di Worcester (Massachusetts), 21 anni è il gregario di Irwin. Quel giorno la loro missione sarà distruggere treni e locomotive in prossimità della città di Lecco. La ricognizione ha segnalato una grossa concentrazione di mezzi ferroviari in quella zona. I quattro piloti tengono in mano la mappa col piano di volo che li porterà sull'obiettivo, sulla quale sono indicati due punti (*checkpoints*) significativi che dall'alto saranno facilmente individuabili: la città di Parma e, tragico destino, l'ansa del fiume Serio tra Vall'Alta e Comenduno dove la valle Seriana, schiacciata tra i monti Rena e Altino, si restringe. Questa, ahimè, dovrà essere anche la rotta, da percorrere in senso inverso, per il rientro alla base dopo che avranno colpito i loro obiettivi presso Lecco. Giunti sotto i loro tozzi cacciabombardieri, chiamati ironicamente *jug* (bottiglia del latte) per via della forma, i piloti salgono a bordo, salutano il capospecialista secondo un rituale quasi scaramantico e alle ore 7:20 si avviano verso la pista per il decollo. Come detto in precedenza tra le ore 8:20 e 8:25 i quattro P-47 stanno sorvolando Vall'Alta da un'altezza di 2700 m (9000 piedi). Poco dopo le 8:30 già si trovano nei cieli di



Lecco, ma dei tanti treni segnalati dal servizio informazioni non c'è traccia. Per di più la foschia non aiuta a individuare i bersagli a terra. Decidono allora di perlustrare la costa orientale del lago di Como in cerca di altri obiettivi.

Nel frattempo i nostri compaesani sono giunti alla stazione di Cene, dove sta per sopraggiungere il treno da Bergamo. Il convoglio di sette vagoni è trainato dalla locomotiva numero 36, una vaporella Breda a 3 assi acquistata dalla Società Ferrovia Valle Seriana nell'anno 1925. Quel giorno il treno è ben più affollato del solito e poiché questo sovraffollamento non giungeva inaspettato, si era anche pensato di aggiungere vagoni. Cosa poi non avvenuta.

Come si diceva, a inizio settimana molti lavoratori sono in viaggio verso le loro località di lavoro in Val Seriana, dove poi rimarranno fino a Sabato. Inoltre il Lunedì a Clusone è giorno di mercato. Il più importante mercato dell'alta Val Seriana richiama molte persone dalle valli circostanti. Tra queste c'è

anche Geremia Bosio il quale deve compiere delle commissioni per la sua attività di calzolaio che svolge presso la propria abitazione di fronte alla chiesina di Colzine a Vall'Alta.

Quel Lunedì a bordo ci sono anche molti preti e seminaristi. Si stanno recando al funerale di Mons. Attilio Plebani, Arciprete di Clusone, molto noto nella diocesi di Bergamo per avere fortemente sostenuto la costruzione del nuovo seminario di Clusone eretto tra il 1933 e il 1934.

Anche Brignoli, il macchinista ufficiale del treno, vuole partecipare al funerale dell'Arciprete e così ha chiesto un cambio turno al collega Mario Folsi. Quest'ultimo ha generosamente accettato e ora sta conducendo il treno.

Intorno alle 8:35 il gruppo di Vallaltesi sale sul treno. A bordo c'è già Bortolo Rossi, originario di Castione della Presolana, e ora residente a Fiobbio. Bortolo, soprannominato *Cahtiù* per via delle sue origini, torna spesso al paese natale, dove ancora conserva la casa di famiglia. Ora ha anche motivi più importanti per andarvi. Attilio, Giovanni e Francesco, tre dei suoi nove figli, dopo essersi sottratti alla chiamata alle armi vivono nascosti lassù insieme alla moglie. Bortolo è un uomo intraprendente. Ha preso il treno ad Albino in compagnia di un certo *Brighèla*, commerciante di Abbazia. Il programma della giornata prevede di passare al mercato di Clusone per sbrigare alcune faccende legate alla sua attività di negoziante di bestiame. In seguito si recherà a Castione per incontrare moglie e figli ai quali lascerà alcuni viveri che porta con sé.

I cacciabombardieri procedono nella ricognizione, e verso le 8:40 sorvolano Dervio, paese sulla costa orientale del lago di Como. Qui scrutando il terreno dall'alto scorgono cinque carri seminascoosti dagli alberi. Tentano una sortita ma la natura impervia del terreno complica qualsiasi manovra di avvicinamento e così non insistono nell'azione. Proseguiranno verso nord in cerca di altre prede. La "fortuna" non sembra assisterli quel giorno. Ma pochi minuti dopo, alle 8:45 giungono all'altezza di Colico ed ecco che sulla strada che corre alcune migliaia di metri sotto di loro notano un assembramento di autocarri. Sono quattordici mezzi presumibilmente militari. La conferma di ciò giunge quando poco più in là scorgono sei carri armati fermi. Immediatamente predispongono l'attacco. John per primo e poi tutti gli altri compagni a seguire scendono in picchiata sull'obiettivo. All'altezza di 600 m sganciano le bombe e riprendono quota. Da uno dei quattro aerei le bombe non si sganciano. Il meccanismo elettrico di sgancio non ha funzionato. Un rapido passaggio sopra



Squadriglia di P-47 in volo sugli Appennini

la zona bombardata mostra che quattro bombe sono cadute tra gli autocarri distruggendone quattro e danneggiandone altri tre. Due bombe hanno chiaramente mancato l'obiettivo. Concluso l'attacco, i P-47 proseguono la ricognizione inoltrandosi in Valtellina.

Alle 8:48 il treno giunge alla stazione di Gazzaniga. Qui tra gli altri salgono due giovani maestre di nome Adriana e Antonietta. Quest'ultima, che proviene dalla pianura, si è fatta trasferire in Val Seriana su insistenza della madre per allontanarsi dai frequenti attacchi aerei che tormentano la bassa Bergamasca. Sul treno sale anche l'allora quindicenne Mario Guerini, che in futuro ricoprirà

pagno di viaggio gli cede gentilmente il posto vicino al finestrino per facilitare il colloquio. Questo scambio di posto, come vedremo in seguito, si rivelerà fatale per Bortolo.

Il treno riparte lentamente dalla stazione di Vertova. Dopo pochi istanti la squadriglia di cacciabombardieri compare sopra il Monte Farno. Scrutando la vallata che si apre sotto di loro i piloti scorgono il treno, il quale, stando al resoconto della missione, viene scambiato per un convoglio militare (*troop train*). Un bersaglio ideale! Immediatamente si lanciano sulla preda.



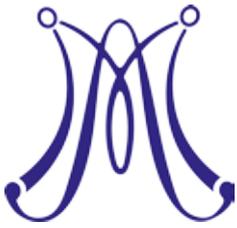
Febbraio 1945 Irwin Lebow (al centro) col generale Americano Cannon, dopo il rientro dalla missione in cui perse la vita Charles Young. Alle loro spalle l'aereo pilotato da Lebow durante l'attacco al treno.

la carica di sindaco di Gazzaniga per ben ventidue anni. Mario sta accompagnando don Luigi Lazzari, storico parroco di Gazzaniga, al funerale di Mons. Plebani.

Alle ore 8:50 circa, i cacciabombardieri Americani hanno raggiunto Sondrio. Qui decidono di piegare verso sud. Scavalcheranno le Alpi Orobie dirigendosi verso il checkpoint del fiume Serio sotto il paese di Vall'Alta che si trova sulla via del rientro. Intanto il treno segue il proprio itinerario come in un giorno feriale qualunque. La stazione successiva è quella di Vertova. Qui altri passeggeri salgono a bordo. Angela (Lina), maestra a Oneta, raggiunge le amiche Antonietta e Adriana. Mentre il treno è fermo, Bortolo si deve affacciare al finestrino per conferire con un notaio di Vertova che si trova sulla banchina della stazione. Il suo com-

Scendono a una quota più bassa e si infilano nella stretta valle del Serio puntando verso sud. Secondo quanto prescrivono le direttive, dapprima concentreranno il fuoco sulla locomotiva per fermare la corsa del treno. Il caposquadriglia, seguito a distanza dai tre compagni che ne ripetono le stesse azioni, manovra il suo aereo tra gli spazi angusti della Valle Seriana davanti al paese di Casnigo cercando di inquadrare la locomotiva nel mirino che si proietta sul vetro davanti ai suoi occhi. Quando giunge alla distanza di tiro, preme il grilletto. Le otto mitragliatrici vomitano una pioggia di proiettili di grosso calibro sulla motrice del treno. I secondi che seguono sono infernali. Il macchinista Folsi, che si trova su quel treno a causa di un banale scambio di turno, viene ferito gravemente. I piloti vedono volare in aria pezzi di motrice insieme a una grande quantità di vapore e fumo marrone. La locomotiva crivellata di colpi e senza controllo prosegue per

inerzia arrestandosi tra i campi sotto il paese di Colzate. Mario Guerini ricorda quei momenti drammatici a bordo del treno. *"Poco dopo il passaggio a livello di Colzate ci fu la prima scarica di pallottole. Qualcuno pensò che si trattasse del ghiaccio frantumato dalle ruote del treno poi tutti capimmo che era un mitragliamento. Don Lazzari mi disse di scendere dalla carrozza e di ripararmi con lui sotto il treno che, nel frattempo si era fermato"*. I passeggeri terrorizzati cercano scampo chi nascondendosi sotto le carrozze, come Pierino e Geremia, chi nella fuga attraverso i campi e verso il fiume Serio. Letizio Mutti (Duce) trova riparo dentro il tronco cavo di uno dei tanti alberi di gelso (*murù*) presenti nei campi lì intorno. Adriana, oggi novantatreenne, ricorda che *"all'interno della carrozza c'era sangue dappertutto e i passeggeri seduti*



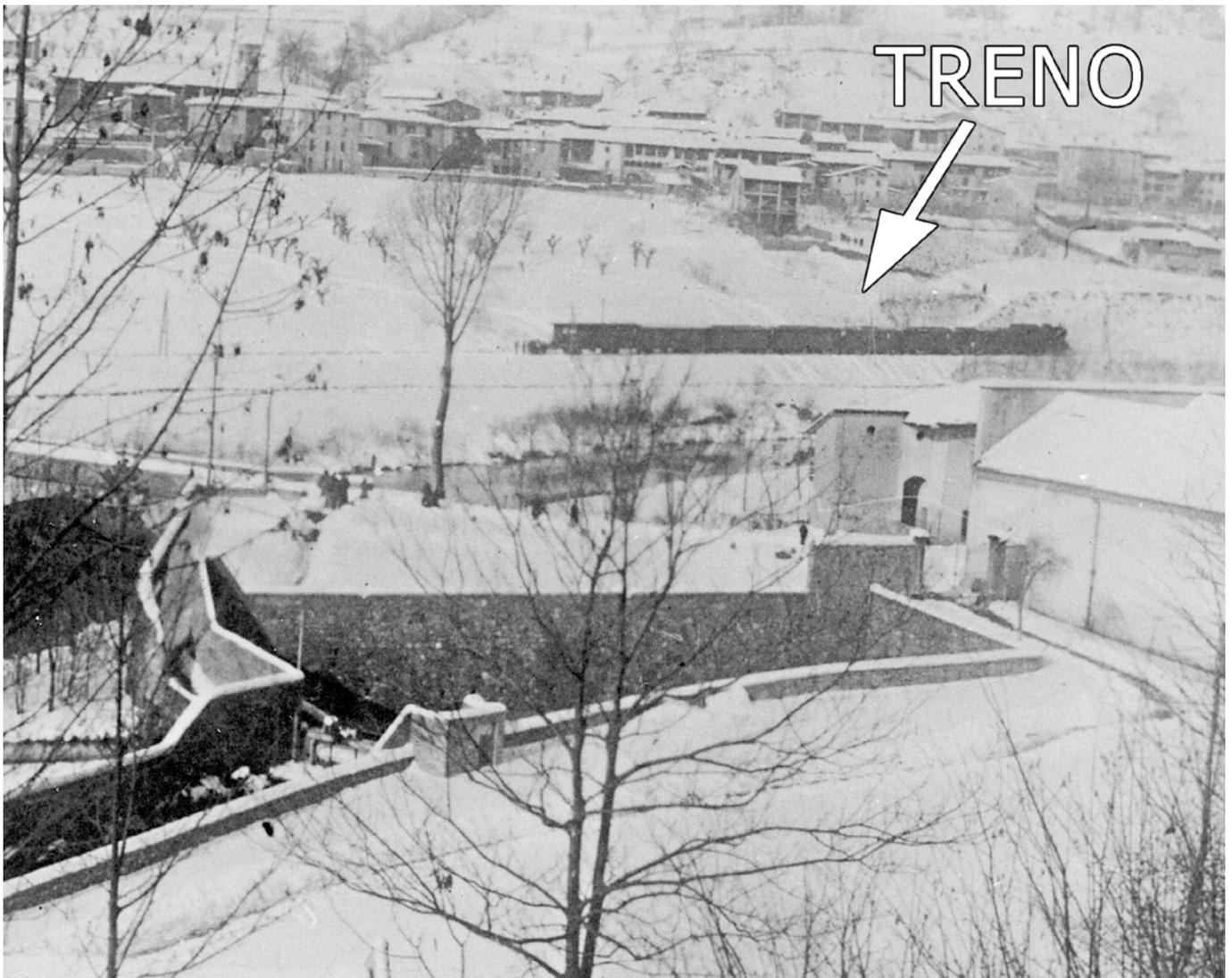
sembravano dormire, ma erano morti". Fuggendo dal finestrino si salva. L'amica Angela scende dai gradini e non appena a terra viene colpita al braccio sinistro, che le verrà poi amputato.

Gli aerei Americani compiono due passaggi, e dopo avere constatato che il treno è devastato e che sul terreno ci sono morti e feriti fra le presunte truppe, si allontanano verso sud. In realtà non ci è giunta notizia di militari a bordo del treno.

Il giovanissimo *Cechi* (Francesco Baitelli, a lungo presidente del CAI di Gazzaniga) sta scendendo da Ganda, dove era salito di buonora per procurarsi il latte per i fratelli più piccoli. Giunto poco sopra la contrada Masserini, dove abita, assiste al passaggio dei quattro aerei sopra il paese di Gazzaniga. Qui scaricano raffiche di mitraglia contro la stazione, questa volta senza causare vittime. In un

palo della cancellata della stazione il foro lasciato da un proiettile è ancora ben visibile.

Guerini racconta: *"...e poi qualcuno disse è finita e siamo usciti da sotto i vagoni. Sono salito sulla carrozza per riprendere la valigetta che avevo portato con me e ho visto le persone morte riverse sui sedili. Don Lazzari mi ordinò di correre a casa e dire che eravamo vivi. Mi sono allontanato dal treno mentre sulla neve c'erano morti e feriti. Ricordo un certo "Panada" di Fiorano, coperto dal mantello nero che camminava con le braccia allargate e il volto devastato da una ferita, che poi ne ha causato la morte".* Sia sul treno che sul terreno circostante ci sono numerosi morti e feriti che emettono lamenti e chiedono aiuto. Don Lazzari cerca di organizzare i primi soccorsi con l'aiuto di gente accorsa dalle contrade circostanti. Sempre Guerini annota che *"I feriti furono trasportati prima in centri di assistenza improvvisati e poi, a bordo di un autocarro, all'ospedale di Gazza-*



Il fotografo Bonomi ha immortalato il treno pochi istanti dopo l'attacco. Nella neve si notano i segni della fuga dei passeggeri.



Il macchinista Mario Folsi.

niga, dove il dottor Samuele Angeletti esegui per ore interventi chirurgici che salvarono molte vite. I corpi straziati dei morti furono sistemati su alcune carrozze del treno che fece ritorno a Vertova. Le salme vennero quindi composte nella chiesa di

Santa Croce, nei pressi della stazione". Antonietta, la giovane maestra, colpita al ventre muore all'ospedale di Gazzaniga tre ore dopo. L'amica Adriana le rimane vicina fino alla fine. Il macchinista Mario Folsi riesce a trascinarsi giù dalla locomotiva ma la sua uscita si trova sul lato opposto del treno rispetto alle porte dei passeggeri e per questo non viene notato dai soccorritori. E' il giovane fuochista Cogo a richiamare l'attenzione sul collega Mario che così viene raccolto e con ritardo trasportato in ospedale dove, viste le gravissime condizioni, dieci giorni dopo viene dimesso con poche speranze. Nella sua casa di Clusone Mario subisce diverse operazioni di amputazione nel disperato tentativo di salvargli la vita. Dopo cinquantacinque giorni di atroci sofferenze muore a causa di un'infezione lasciando moglie e due figli. Sarebbe bastata la penicillina per salvarlo ma in Italia nel 1945 questo farmaco è ancora sconosciuto.



Il giorno 30 Gennaio l'Eco di Bergamo riporta il triste bilancio di 24 morti e 26 feriti gravi, molti dei

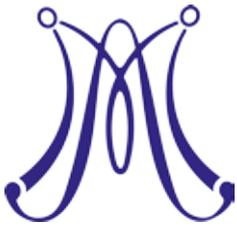
quali moriranno nei giorni successivi.

Tra i tanti passeggeri di Vall'Alta miracolosamente non c'è nemmeno un ferito. La maggior parte di loro se ne torna a casa già quella stessa mattina portando in paese la notizia dell'accaduto. Tutti hanno fretta di informare i famigliari della propria incolumità.

Nel primo pomeriggio Graziano della Liuna, Tòrio di Raghe e Guido de 'Albodana raggiungono Vertova dove si trova lo sfortunato convoglio. Lo stato di distruzione del treno li lascia esterrefatti. I proiettili hanno perfino spezzato i raggi delle ruote delle carrozze. Nella locomotiva ci sono fori perfettamente tondi che

CONFIDENTIAL	
TO: 27TH FIGHTER GROUP INTELLIGENCE OFFICER	FROM: 524th SQUADRON
INTELLIGENCE MISSION REPORT	
Mission No. <u>AO - 76</u>	Date: <u>29 Jan 1945</u> 1330X <u>Ed.</u> <u>0</u> Time: <u>0</u>
W/C off: <u>4</u>	Early Returns <u>0</u> Failed to Return <u>0</u>
Primary Target: <u>Armed Recce rails in vicinity of Lecco E-4406</u>	
RESULTS:	Flight flew to Lecco then recce d highway running N. E of Lake Como as far as Sondrio (E-8240). No moving traffic was sighted. About 6 tanks and 15 trucks were seen at a road and RR intersection, the tanks on the road at E-465385 and the trucks between the road and the RR at E-464364. All vehicles were stationary. This target was bombed E to W from 9,000' with an 80 degree dive. Pull-out was at 2,000'. 4 bombs hit S of the tanks and among the trucks destroying at least 4 trucks and damaging 3 others. 2 bombs were misses, causing no damage. 2 bombs hung due to electrical release and were jettisoned in the vicinity of K-9535. 5 trucks were seen dispersed off the road and under trees at E-3730. Nature of terrain made strafing difficult and strafing resulted in unobserved results. A troop train, consisting of a locomotive and 8 cars, was seen heading NE at E-8506. 2 passes were made at this target and the locomotive was claimed destroyed as it was seen to let off a large amt of steam and brown smoke as well as pieces of the locomotive itself. All 8 cars were holed, casualties to troops were undetermined.
CLAIMS:	4 trucks destroyed; 1 locomotive destroyed, 3 trucks damaged, 8 cars holed.
OBS:	Nil
	 JACK H. WASSERMAN, Capt., Air Corps, S-2 Officer.

Resoconto della missione in cui venne attaccato il treno della Val Seriana



passano da parte a parte. Presso la chiesina di Santa Croce è in corso la mesta processione dei famigliari delle vittime. L'accesso alla chiesa è controllato dalle guardie le quali autorizzano l'ingresso soltanto di due o tre

parenti per volta. Graziano con una scusa riesce a infilarsi, e una volta dentro, assiste a commuoventi scene di pietà che non potrà mai più dimenticare. I morti sono distesi su tavoli simili a quelli che si usano per i *caalér* (bachi da seta). Tra i tanti corpi si distingue quello di una donna incinta. Guardandosi attorno tra la gente Graziano riconosce un ragazzo sedicenne di Fiobbio. E' Angelo Rossi, figlio di Bortolo, accompagnato dalla sorella. Il loro padre è tra i morti. Un proiettile gli è penetrato dalla spalla ed è uscito dall'anca opposta. La notizia della morte di Bortolo è stata portata alla famiglia dal compagno di viaggio *Brighèla* il quale grazie a quel casuale scambio di posto avvenuto alla stazione di Vertova ha avuto salva la vita.

Quella mattina i quattro cacciabombardieri autori del mitragliamento sono rientrati regolarmente all'aeroporto di Pontedera alle ore 10:05. Le due bombe che non si erano staccate durante l'attacco a Colico sono state lasciate cadere sulla pianura Bresciana a pochi chilometri a sud di Manerbio. Non sapremo mai perché i piloti non tentarono di usare le bombe contro il treno. Questa fu una fortuna. Sarebbe stata una strage ancora più grande. In seguito il treno sarà trainato a Bergamo ove rimarrà in attesa di riparazione per mesi. Durante i lavori di recupero della motrice saranno estratti ben 106 colpi di mitraglia.

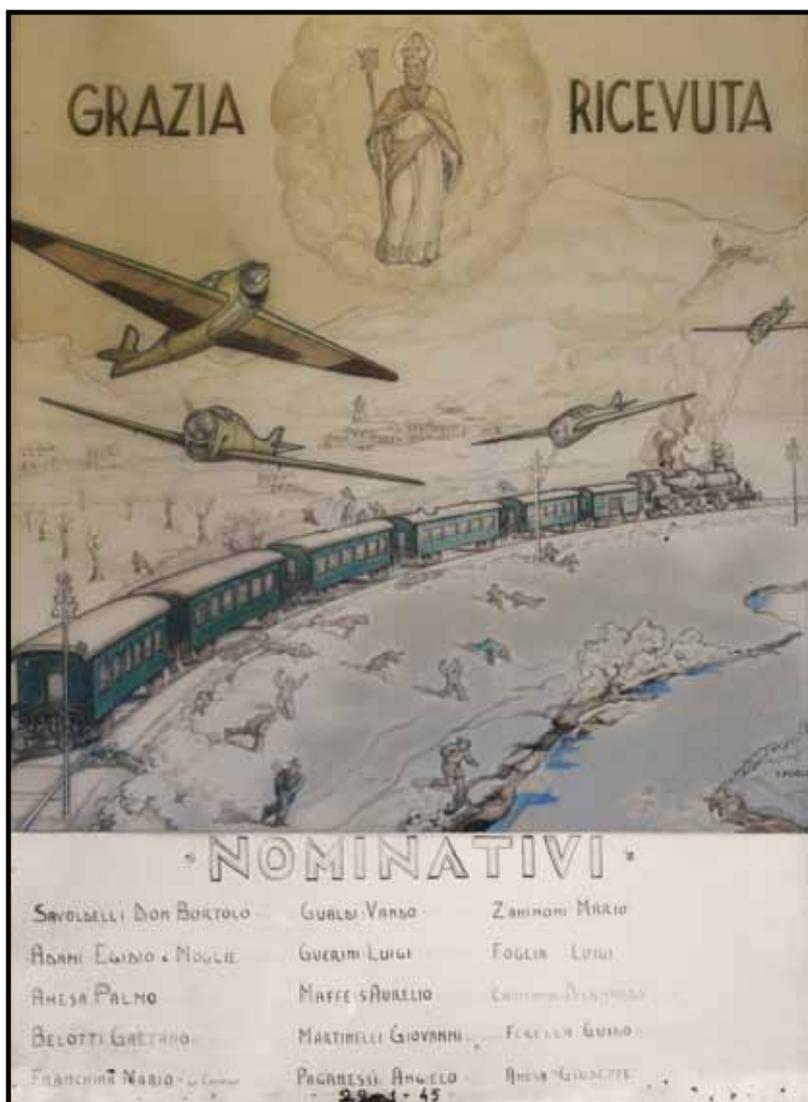
Intanto a Vall'Alta l'incolumità dei nostri compaesani è interpretata come un segno miracoloso operato dalla Madonna di Altino. Don Carlo Bosio non esita un attimo. Già il mattino seguente si sale al Santuario per una messa di ringraziamento offerta alla Madonna per avere protetto i suoi figli durante l'attacco al treno. E' Martedì mattina e dal paese partono diversi gruppi di persone che imboccano la strada "vecchia" alla volta del Santuario di Altino. La salita procede nella calma dei boschi ancora coperti di neve. Al rumore sordo dei passi sul sentiero innevato si aggiungono le voci che commentano gli eventi del giorno prima. A un tratto in cielo compare una squadriglia di aerei. Un nuovo attacco. Graziano si trova nei pressi del *Trebüli Grand* in compagnia di altre persone. Immediatamente si precipitano a nascondersi tra la vegetazione. Tuttavia la curiosità spinge Graziano a sporgersi da dietro un cespuglio. Si trova su un balcone perfetto per



Foro di un proiettile sul palo della cancellata della stazione di Gazzaniga

osservare l'attacco Americano contro la ferrovia tra Albino e Cene. Le scie lasciate dai proiettili e le esplosioni delle bombe sono perfettamente visibili. Graziano ricorda distintamente le colonne di acqua causate da due bombe che hanno colpito il canale Honegger. Più oltre, sulla ripida strada presso la *Cà d'Madàhch*, c'è Don Carlo che accompagna un gruppo di ragazze, tra cui Iolanda Capelli e Maria Zanga. Si agitano per la paura. Le parole di Don Carlo cadono lapidarie: "*Sito stüpidèle; sti zó*". Quest'attacco causerà solo danni materiali e tanta paura.

Il 29 Gennaio 1945 la Grande Storia, quella che si legge sui libri, è passata alle porte di casa nostra lasciando morte, distruzione e sofferenza tra tanta povera gente. Vall'Alta non è stata toccata da questi lutti e così viene preso un impegno. L'11 Febbraio, giorno dedicato alla Madonna di Lourdes, è vicino e già dal 1930 con don Crippa, Vall'Alta festeggia questa ricorrenza presso il Santuario. Dal 1945 il giorno **11 Febbraio** si arricchirà del ringraziamento che Vall'Alta offre alla Madonna per avere protetto i suoi figli durante l'attacco al treno. La devozione e la gratitudine popolare si manifestano anche in altri paesi della valle. Presso i Santuari di San Patrizio e della Madonna

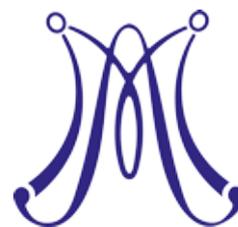


Ex voto presso il santuario di San Patrizio a Colzate

d'Erba sono posti degli *ex voto* come segno di ringraziamento da parte di chi ha avuto salva la vita.

A inizio Febbraio il 27mo Fighter Group Americano appoggia la Quinta Armata Americana nelle prime offensive del 1945 contro la linea Gotica. L'8 Febbraio ha inizio l'operazione *Fourth Term* e i piloti della squadriglia sono della partita. Questa volta la missione è distruggere alcune batterie costiere Tedesche che da settimane martellano le linee Americane. Charles si avvicina all'obiettivo volando a un'altezza di soli 30mt dal suolo per aumentare l'efficacia delle bombe al napalm che sta trasportando. Irwin lo segue a breve distanza. L'artiglieria contraerea Tedesca è molto intensa e precisa. In prossimità dell'obiettivo Irwin vede volare via pezzi dell'ala del compagno che lo precede. Charles, 27 anni, è stato colpito; il suo aereo si capovolge e si schianta al suolo. Di lui rimane una croce presso il cimitero Americano di Firenze sulla

via Cassia e un acronimo nel rapporto giornaliero del suo comandante: KIA (*Killed In Action*, Caduto in Combattimento).



Il 19 Febbraio, il 27mo Fighter Group si sposta da Pontedera a St. Dizier, in Francia, da dove potrà lanciare attacchi contro la Germania.

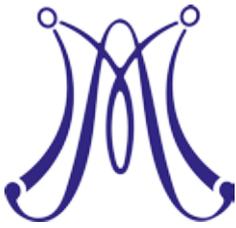
Il 27 Aprile 1945, undici giorni prima della fine della guerra in Europa, durante una missione a sud-est di Francoforte, Alfred, 21 anni, viene abbattuto e perde la vita. Un altro *Killed In Action* e una lettera formale che porta a una madre la notizia della morte del proprio figlio.

John H, il ventunenne comandante della squadriglia che attaccò il treno, aveva interrotto gli studi universitari per partecipare alla guerra. Sarà decorato per avere pilotato il suo aereo in 103 missioni operative. A guerra finita tornerà a Cleveland e completerà gli studi in architettura. Nel 1949 avvierà con successo un'azienda di costruzioni. Di formazione Cattolica, diventerà ministro laico presso la chiesa della Resurrezione. Nel 1978 morirà di cancro lasciando moglie e tre figli.

Irwin, classe 1922, comandante in seconda della squadriglia, dopo avere volato per 93 volte in missioni di guerra tornerà negli Stati Uniti e vivrà fino ai nostri giorni.

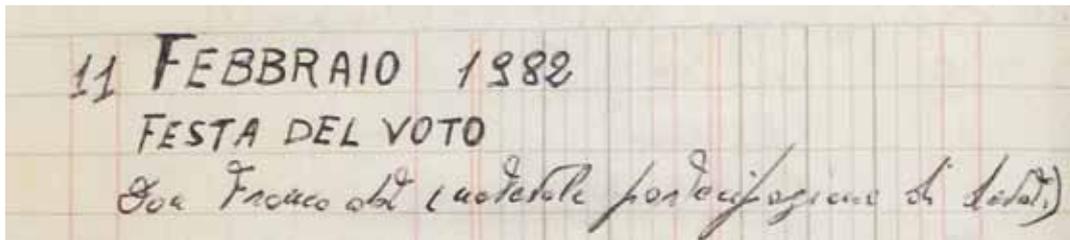
Questi uomini parteciparono da volontari alla guerra più terribile di sempre. Fecero parte delle armate Americane che ovunque in Italia furono salutate con gratitudine e festeggiamenti per avere scacciato gli invasori Tedeschi il che aveva di fatto determinato la fine della guerra..

L'attacco al treno non portò certamente alcun vantaggio strategico all'esercito Americano. La distruzione indiscriminata di tutti i mezzi di trasporto che si muovevano nei territori controllati dai nazifascisti fu pianificata e ordinata a chiare lettere dai comandi Americani. Dopo la guerra, alcuni piloti Americani colpiti dalla distruzione causata dalle bombe da loro lanciate sulla penisola Italiana osserveranno che dall'alto non si potevano vedere le persone in faccia. Dall'abitacolo di un aereo la guerra era stata vissuta con un certo distacco ed era sembrata meno sporca. I piloti avevano potere decisionale e ordini che spesso lasciavano mano libera nella scelta degli obiettivi. Non sapremo mai



cosa pensarono gli aviatori Americani in quegli attimi dell'attacco al treno e quali criteri avessero usato per sincerarsi della natura dell'obiettivo. Tuttavia oggi-giorno non possiamo non riconoscere che la liberazione dell'Italia dall'occupazione nazista e la nostra democrazia ebbero un prezzo pagato anche con sangue Americano, come quello di Alfred e Charles. E non dimentichiamo i tanti morti e feriti Italiani.

In guerra il sangue non è sempre versato in eroiche battaglie del buono contro il cattivo e questo vale anche per le guerre che le nazioni Occidentali in tempi più recenti combattono dichiaratamente a sostegno della democrazia in diverse aree del mondo. E così è opportuno che ogni 11 Febbraio al Santuario di Altino il vecchio treno numero 36 continui a portarci il suo attualissimo messaggio per la pace.



Dal registro delle S.Messe del santuario.
Nel 1982 don Franco scrisse "notevole partecipazione di devoti"

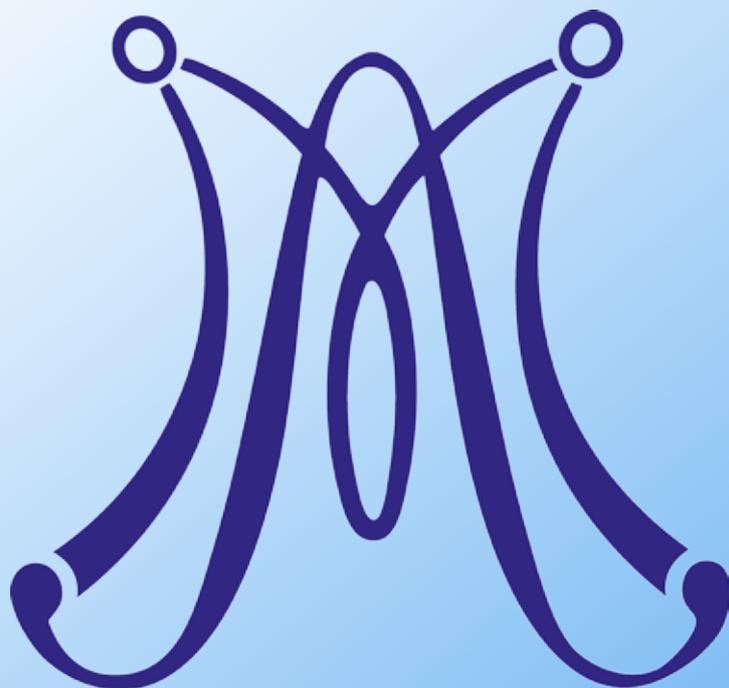
Questa ricerca ha avuto inizio mesi fa dopo un piacevole e dettagliatissimo racconto di Graziano e Iolanda. A casa loro ho trovato ospitalità e una storia Vallaltese che non poteva essere dimenticata. Altre magnifiche storie mi sono poi state raccontate da Giuseppe Zanga, Silvio Breda. Interessanti particolari sono stati aggiunti da Andrea Azzola, Vittoria Mutti, Maria Zanga, Adua, Rosa Gotti, Marco Nodari e tanti altri. Angelo Rossi ha gentilmente acconsentito a rievocare la triste storia di suo padre Bortolo morto sul treno. La toccante vicenda delle maestre è stata raccolta dal Sig. Edmondo Lavè, il quale sta conducendo uno studio sull'evento per conto del Museo MAT di Clusone. Cechi Baitelli avendo assistito in diretta al mitragliamento ha fornito utili particolari.

Tra le tante persone che disinteressatamente mi hanno aiutato non posso dimenticare Tammy Horton dell'US Air Force la quale mi ha dato accesso ad una preziosissima documentazione che per mezzo secolo era rimasta nascosta negli archivi Americani coperta da segreto e Karen Zoller, direttrice della Clara Fritzsche Library di Cleveland. Il prof. Calvi, "colpevole" della mia passione per la storia, dopo 30 anni mi ha assistito con suggerimenti e documentazione sugli attacchi aerei avvenuti ad Albino. L'appassionato supporto tecnico e gli incoraggiamenti di Gianmaria, Alfredo e del Miglio Gamba hanno fatto il resto. Un grazie sincero a tutti.

Callisto G.

Chiunque fosse a conoscenza di dettagli sul mitragliamento del treno e volesse dividerli può contattare Callisto al numero di telefono 035 770260. Grazie.

Novembre 2012



11 Febbraio

Nostra Signora di Lourdes

Santuario B. V. del monte Altino

*Parrocchia S. Maria Assunta
e S. Giacomo apostolo Maggiore*

Vall' Alta