Zeitschrift: Cahiers d'histoire du mouvement ouvrier

Herausgeber: Association pour l'Étude de l'Histoire du Mouvement Ouvrier

Band: 33 (2017)

Artikel: "Celui qui ouvre cette boîte..." : désastre ferroviaire et fierté syndicale le long de la ligne du Gothard

Autor: Rossi, Gabriele

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-681753

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 21.08.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

«CELUI QUI OUVRE CETTE BOÎTE…» DÉSASTRE FERROVIAIRE ET FIERTÉ SYNDICALE LE LONG DE LA LIGNE DU GOTHARD

GABRIELE ROSSI

Le 27 avril 1974, le secrétaire du Syndicat du personnel des transports (SEV), Franco Robbiani, dans son discours de commémoration devant le monument aux victimes du désastre ferroviaire de 1924, situé le long du *viale Officina* à Bellinzone[1] (voir ill. 12) s'interrogeait sur la pérennité de la mémoire dans une époque qui nous fournit chaque jour des dizaines de cas de mort violente. Il évoqua l'oubli de la part des CFF de cet événement, une attitude peu honorable pour l'entreprise; par contre, les syndicats et les travailleurs étaient présents pour se souvenir des neuf morts, victimes de cet accident.

Au début 2016, ce souvenir a été ravivé par le don à la Fondazione Pellegrini Canevascini, qui se consacre à l'histoire du mouvement ouvrier en Suisse italienne, d'une boîte de documents concernant cet événement tragique. Elle provenait du Syndicat du personnel des locomotives (LPV) et portait l'inscription suivante:

> Que celui qui ouvre cette boîte sache qu'il ouvre un coffret du temps. Que personne ne perde un seul document de son contenu. On peut donner des copies mais jamais l'original. 23 avril 1994. Armando Besomi[2].

Deux sources existent donc aujourd'hui pour analyser ce lieu de mémoire du mouvement ouvrier tessinois: le monument, soit une présence physique dans l'espace social, et les documents, longtemps cantonnés au domaine privé, interne à la section.

---

[1] *Il Dovere*, 29.4.1974, FPC 98 LPV 1924, sc. 2/4/2.

[2] FPC 98 LPV 1924; le fonds, comme tous ceux de la Fondazione Pellegrini Canevascini, est déposé aux Archives d'État du canton du Tessin à Bellinzone. L'inventaire est disponible sur le site www.fpct.ch. Les citations de l'italien et de l'allemand sont traduites par l'auteur.

12. Monument aux victimes du désastre ferroviaire (1924). Fondazione Pellegrini Canevascini (FPC) 00 fonds photos

Le coffret livre ses secrets

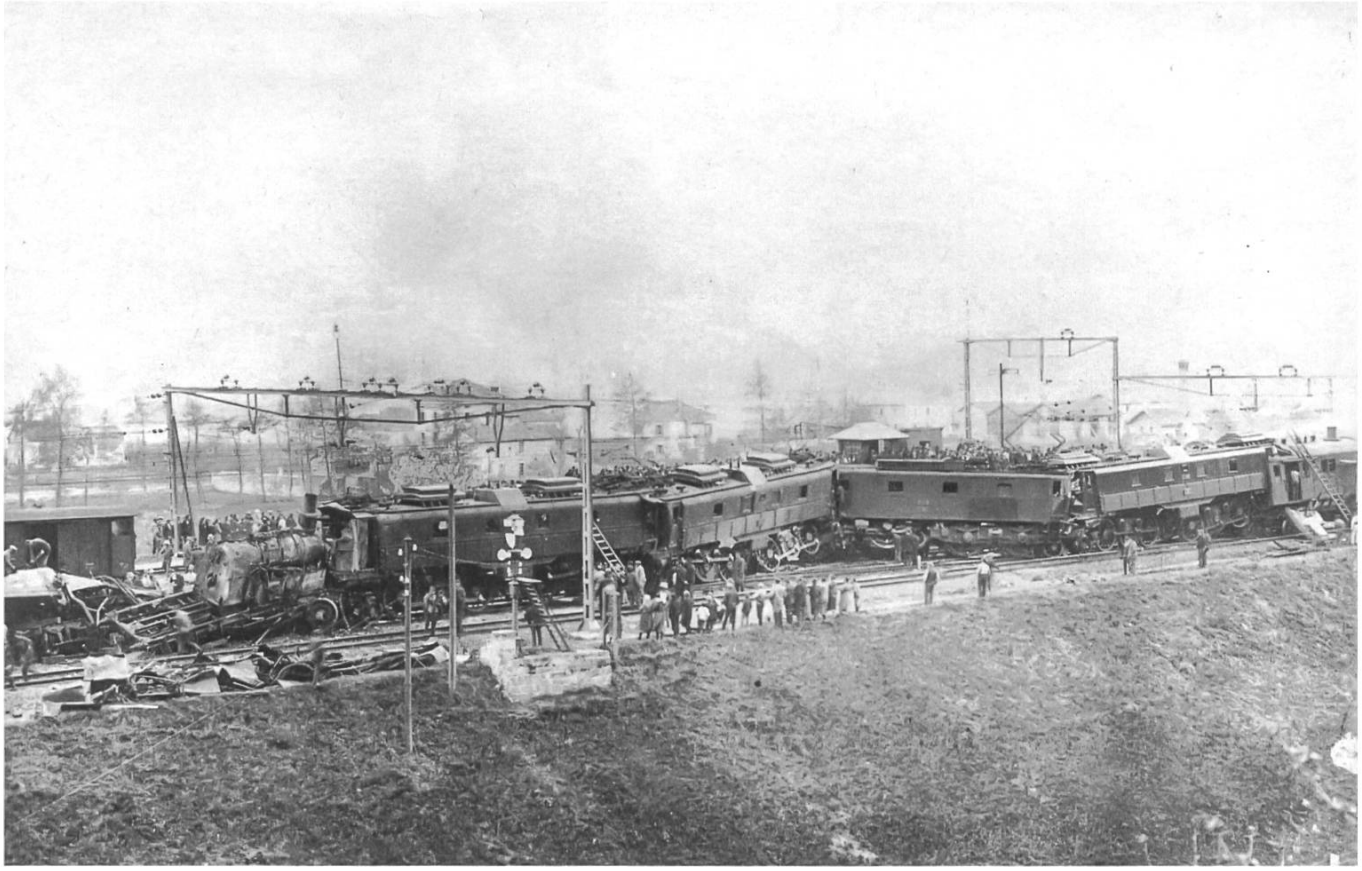
Ces sources inédites permettent de reconstruire l'accident, notamment grâce aux coupures de journaux sur le désastre, et les événements qui ont suivis : la procédure judiciaire de 1924 à 1927, avec les actes de l'enquête, les rapports, les expertises, les prescriptions de service et le procès (1925), la correspondance de 1924 à 1927 du secrétaire du SEV Edoardo Zeli (en fonction de 1921 à 1949), l'inauguration du monument en 1927 et les commémorations postérieures.

Après la tragédie, l'enquête sur les responsabilités de l'accident est suivie de près par le syndicat[3] qui demande à la centrale de Berne d'ordonner des expertises (des spécialistes furent contactés jusqu'à Berlin)[4]. En parallèle, Zeli contacte les avocats pour coordonner la défense du personnel concerné par l'enquête[5] et maintient les contacts avec les membres du syndicat et les familles, y compris celles des employés décédés, notamment autour de la question des responsabilités.

En 1927, alors que se dessine un verdict d'acquittement face au manque de preuves solides, la Fédération des cheminots prend l'initiative de poser un monument à la mémoire de toutes les victimes, soit un hommage public, en présence de la foule qui participe à l'inauguration.

---

[3] FPC 98 LPV 1924, sc. 2/3/1-4.
[4] FPC 98 LPV 1924, sc. 2/3/3.
[5] FPC 98 LPV 1924, sc. 2/3/2.



13. Désastre ferroviaire (1924). Fondazione Pellegrini Canevascini (FPC) 00 fonds photos

Cette démarche évoque, en 1919, l'achat par le cartel syndical local, dominé par les cheminots, du principal hôtel de la capitale tessinoise, situé au début du *viale Stazione*, en face de la gare. Le cartel offrait ainsi une réponse à l'incarcération de l'un des dirigeants de la grève générale de novembre 1918 à Bellinzone. Dans cet établissement, il avait remplacé le portrait du général Wille par la photo de Giovanni Tamò, récemment sorti des prisons militaires. À l'occasion de l'inauguration de la Maison du Peuple, le journal socialiste titrait *« Siam qui pur noi ! »*[6].

Les faits du 23 avril 1924

Le train numéro 51 bis Rome-Bâle arrive à la frontière à 00 h 25 avec 40 minutes de retard ; les formalités à Chiasso nécessitent une demi-heure, et le train arrive en gare de Bellinzone avec 62 minutes de retard. En direction contraire, un train de marchandises (8573), dont le passage à la gare de San Paolo était prévu à 2 h 33, et le train express de 2 h 34 étaient annoncés. Le premier étant en léger retard, le chef

[6] « Et malgré tout nous sommes là ! », cf. Gabriele Rossi, Mario Scascighini, « Il popolo cerca Casa », Marco Marcacci (dir.), *La Befana rossa*, Bellinzone, Fondazione Pellegrini Canevascini, 2005, pp. 107-126. Gabriele Rossi, « La Casa del Popolo, un simbolo », www.fpct.ch/contributi online

14.

de gare d'Ambrì-Piotta donne la priorité à l'express 70 en avertissant les gares jusqu'à Biasca.

Entre-temps le sous-chef de la gare de Bellinzone, Federico Schaad, avait demandé à l'aiguilleur de San Paolo, Federico Minazzoli, de préparer l'aiguillage pour l'entrée du train de marchandises ; le premier ouvert, le deuxième fermé. Malheureusement, Biasca n'informe pas Bellinzone du changement de priorité avant le départ du 51 bis de la capitale tessinoise.

Quand la cloche de la gare de Claro signale le passage d'un train, Schaad téléphone ; il est alors informé qu'il s'agit de l'express. Il appelle l'aiguilleur pour qu'il change la position de l'appareil mais, cette manœuvre se réalisant manuellement, le temps n'est pas suffisant. Minazzoli décide à ce moment d'entreprendre une manœuvre d'urgence en se mettant devant le train 51 bis avec une lanterne rouge.

L'express 70 arrive et s'engage dans l'aiguillage en coupant ainsi la voie au 51 bis. Le choc est inévitable et le personnel des deux trains a encore le temps de sauter dans le talus après avoir freiné (le 70 roulait à 45 km/h, le 51 bis à 60 km/h). À 2 h 26 la locomotive de l'express 70 percute le côté de la première locomotive du 51 bis. Derrière la deuxième locomotive, il y a un wagon pour le chauffage suivi d'un wagon allemand « Baden » chauffé au gaz (1100 litres) qui prend

feu et déclenche un incendie dont la température dépasse les 1000 degrés[7].

Les dégâts, les victimes

L'incendie de la voiture allemande provoque la mort de neuf passagers (et occasionne 3 millions de francs de frais et d'indemnisations). Parmi les occupants du wagon, seuls quatre survivront. Quant au personnel du 51 bis, cinq sont décédés, auxquels il faut ajouter un cheminot qui était sur l'express 70. Le matin du 23, le chef de gare principal de Bellinzone, Frizzi, écrit au procureur du Sopraceneri pour l'informer de ces événements[8] : il ne connaît pas encore le nombre de victimes ; la ligne du chemin de fer est encore obstruée, dit-il ; les passagers sont transbordés au km 149. Les dégâts sont très importants. Les photographies réalisées ce même matin à l'emplacement de l'accident sont éloquentes[9] (voir ill. 13 et 14): les deux locomotives ne forment plus qu'un seul amas de fer, toute la partie antérieure du 51 bis a disparu. Le wagon allemand fume encore vers 10 h, soit 7-8 heures après le désastre ; tout ce qu'il en reste est replié et écrasé au sol.

L'Institut de médecine légale de Zurich envoie son rapport à la Direction générale des CFF le 8 mai 1924[10]. Les responsables mettent en évidence des détails qui ne correspondent pas au choc latéral des locomotives : le train sud-nord a été soulevé, les cinq morts du wagon allemand qui ont été analysés ne révèlent pas de rupture de la colonne vertébrale, de compression du thorax, de rupture du cœur ou des artères, ni de graves fractures des os. La rupture d'un tuyau de gaz, l'explosion et l'incendie qui s'ensuit décomposent la plupart des corps restés coincés dans la ferraille : on ne retrouve pas de crânes, les membres sont amputés par le feu, tous les objets d'or et d'argent se liquéfient et l'aluminium bout. Un tel incendie ne pouvait être maîtrisé.

---

[7] FPC 98 LPV 1924, sc. 1/4/1. Rapport de la Direction des CFF au Département des Chemins de fer, Plinio Grossi, « Il disastro di san Paolo », *Rivista di Bellinzona*, 10.10.1970.

[8] FPC 98 LPV 1924, sc. 1/2/2, acte n° 1.

[9] FPC 00 fonds photos ; inventaire dans FPC 98 LPV 1924 : le dossier comprend neuf photos du désastre, transformées aussi, selon la coutume de l'époque, en cartes postales.

[10] FPC 98 LPV 1924, sc. 1/1/1 traductions (pp. 1-42) : acte n° 43, rapport de l'Institut de médecine légale de l'Université de Zurich (prof. Zangger) à la Direction CFF, 8.5.1924 (pp. 26-42). Nous citons les traductions car elles sont officielles et sont utilisées au procès.

La collecte des cadavres et des restes d'habillement a dû être faite à la hâte et la reconstitution des corps n'a pas pu se faire correctement; pour la même raison, il n'y a pas eu de plan de la position des corps sur le terrain. Seules la couleur de l'iris et les dents auraient pu être utiles pour identifier les victimes, mais il n'y avait plus de crânes! Il a fallu se contenter d'estimer l'âge des os, les sutures, d'utiliser les initiales brodées sur les restes des vêtements.

Les causes, la responsabilité

Le *Bund*, dans son premier article[11], relie le désastre au grand nombre de passagers en provenance d'Italie, aux contrôles minutieux à la douane de Chiasso et aux retards qui s'ensuivent[12]; en effet, l'appellation l'indique, le 51 bis était un train supplémentaire, organisé suite à l'impossibilité de recevoir tous les passagers présents à Milan sur le train 51. Le journal met en doute la position des CFF qui insistent sur le fait que le feu de signalisation de l'aiguillage était fermé et que donc l'express aurait dû le respecter. Il soutient par contre le point de vue du personnel: les signaux n'auraient pas été dans cette position si les responsables de ceux-ci avaient été avertis du changement de priorité survenu à Ambrì. On exclut immédiatement qu'il puisse y avoir des responsabilités de la part du personnel de la gare de Bellinzone.

Le 28 avril, la *Neue Zürcher Zeitung* publie une lettre[13] qui reprend la thèse du *Ferroviere* concernant les installations techniques défectueuses à la gare de Bellinzone. Au fond, ce courrier affirme que les installations n'auraient jamais dû permettre le passage de deux trains sur la même voie. Le journal souligne, quant à lui, que si on avait respecté le feu de signalisation fermé il n'y aurait pas eu deux trains sur la même voie.

Le syndicat attend les résultats de l'enquête et soutient que les mesures d'épargne des CFF augmentent les risques; en outre, il critique la communication de la régie qui cherche à influencer la population. Le *Vaterland* de Lucerne du 5 mai[14] publie un article au vitriol: les

---

[11] FPC 98 LPV 1924, sc. 1/1/1 traductions (pp. 1-42): acte n° 1, «Cause del disastro», *Der Bund*, n° 173, 25.2.1924 (pp. 1-3).

[12] FPC 98 LPV 1924, sc. 1/2/6 acte n° 20, «Interrogatoires à Chiasso-douane, 26.4.1924».

[13] FPC 98 LPV 1924, sc. 1/1/1 traductions (pp. 1-42): acte n° 30, «Sul disastro di Bellinzona», *Neue Zürcher Zeitung*, n° 620, 28.4.1924 (pp. 13-14).

[14] FPC 98 LPV 1924, sc. 1/1/1 traductions (pp. 1-42): acte n° 30, «Sul disastro di Bellinzona», *Vaterland*, n° 107, 5.5.1924 (pp. 15-16).

aiguillages de la gare de Bellinzone, qui étaient précédemment modifiés manuellement, furent reliés peu de temps après l'accident aux feux correspondants, « en éliminant ainsi une situation technique dangereuse, sans laquelle le désastre de Bellinzone aurait été empêché, une situation qui durait depuis quatre ans »[15]. Ce constat est confirmé par les sources : les ordonnances sur les installations datent de 1921, année de l'électrification de la ligne[16]. Qui porte la responsabilité de ce retard ? Le journal soulève ensuite la question du danger des wagons allemands chauffés au gaz et qui circulent sur une ligne comportant de nombreux tunnels. La question est reprise par le docteur Zangger de l'Institut de médecine légale de Zurich dans le rapport destiné aux CFF[17]. Il rappelle la catastrophe d'Hauenstein en 1856 (qui a coûté la vie à 52 personnes) et il insiste surtout sur le danger des galeries inclinées, qui ont jusqu'à 80-120 mètres de dénivellation. Si un accident se produit dans la partie basse du tunnel et qu'un conduit de gaz se casse en causant un incendie, « tout l'air du tunnel monterait vers le haut comme dans une cheminée, c'est-à-dire vers la seule issue de sauvetage [...] tous ceux qui chercheraient le salut en rebroussant chemin, seraient rejoints par le gaz et tués avant que l'on puisse les secourir »[18].

Parmi les responsabilités de l'accident étudiées lors de l'enquête, soit celle des CFF à cause du retard des travaux de renouvellement des installations et celle des cheminots (aux gares d'Ambrì, de Biasca et de Bellinzone, ainsi que l'aiguilleur de la gare marchandises de San Paolo), l'acte de mise en accusation émis par le procureur public du Sopraceneri, au terme de l'enquête, le 14 janvier 1925[19], ne retient que la seconde. Le syndicat se mobilise en conséquence pour défendre l'aiguilleur Federico Minazzoli, le sous-chef de gare Federico Schaad, Emilio Orelli, commis de gare à Ambrì, et Fritz Rüegg, chef de gare adjoint à Biasca.

La défense s'organise

Le président de la Cour d'assises correctionnelle demande aux accusés de désigner leur avocat[20]. Le 30 janvier, Edoardo Zeli, secrétaire

---

[15] *Idem.*

[16] FPC 98 LPV 1924, sc. 1/5/1, prescription 215 du 22.10.1921 ; sc. 1/5/2, prescription pour les locomotives, [s.l.], [s.d.] (1921).

[17] Cf. note 10.

[18] *Idem.*

[19] FPC 98 LPV 1924, sc. 1/1/3, acte d'accusation du Procureur public, 14.1.1925.

[20] FPC 98 LPV 1924, sc. 1/1/4, lettre du Procureur public Martinoli, 26.1.1925.

syndical des cheminots à Bellinzone informe que le SEV a mandaté un seul collège de défense pour les trois membres (Minazzoli demande l'assistance de la section Camoghé des aiguilleurs et des gardes-voies – nom de la section de la ville tessinoise –, le 24 mai ; il l'obtient car « depuis l'accident il est une personne brisée et qu'il est nécessaire de le blanchir »)[21].

Zeli convoque le collège de défense le 10 septembre en vue du procès prévu pour le mois d'octobre. Il est décidé à solliciter une expertise en Belgique.

Le 23 avril 1924, Zeli adresse une lettre au Dr Semini dans laquelle il met en avant des thèmes plus directement syndicaux, tels que les conditions du travail, de nuit en particulier, comme étant des causes concomitantes de la tragédie :

> C'est une lutte continue, acharnée entre le besoin de repos, les yeux qui veulent se fermer à tout prix, le demi-sommeil et la volonté. Celui qui, en plus, doit passer tout ce temps dans cet enfer, créé par le progrès, que sont les locomotives électriques très puissantes et gigantesques d'aujourd'hui, debout, dans le fracas assourdissant de plusieurs moteurs en rotation vertigineuse, le matin, il est réduit à la condition d'un somnambule[22].

À la fin de cette lettre, le syndicaliste observe que lors des deux derniers mois le trafic a atteint une intensité jamais vue, avec le pic de la semaine de Pâques et les transports militaires. Le personnel, réduit depuis 1913, n'a pas pu prendre le repos prévu par la loi.

Le même jour, il écrit au Dr Hofstetter-Leu à Hochdorf (LU), qui avait défendu la position du personnel dans les journaux :

> L'habitude de jeter la responsabilité sur le personnel, et surtout sur les morts, est trop commode et le public qui voyage a tout son droit de savoir si, indépendamment d'une distraction qui peut toujours arriver, il peut compter sur des installations qui ne laissent rien à désirer concernant la sécurité.

---

[21] Il est formé par les avocats Angelo Tarchini (membre du Grand Conseil), Francesco Borella (membre du Grand Conseil), Plinio Bolla (membre du Tribunal fédéral) et Silvio Molo. Tous les partis sont représentés ; la situation est identique en 1930 lors du procès contre l'aviateur antifasciste Giovanni Bassanesi. Aidé par des camarades tessinois, il avait survolé Milan et jeté des tracts contre Mussolini. Giuseppe Butti, Pasquale Genasci, Gabriele Rossi, *L'aereo della libertà*, Bellinzone, Fondazione Pellegrini Canevascini, 2002.

[22] FPC 98 LPV 1924, sc. 2/3/1, lettre d'Edoardo Zeli au Dr Semini, 29.4.1924.

> [...] Encore merci au nom de tous les cheminots qui, en ces temps-ci, ont un grand besoin d'une presse qui les défende puisqu'ils sont agressés de partout et sans raison, tandis qu'ils sont appelés à fournir des prestations tout à fait exagérées[23].

Les documents concernant le désastre parviennent aux avocats le 27 février : il s'agit de dizaines de documents, parfois très longs et en bonne partie rédigés en allemand[24]. La traduction en italien demande du temps. Les experts qui sont contactés sont soumis à de fortes pressions, aussi bien des CFF que du *Reichsbahn* allemand.

Revenons donc à la décision des avocats de demander une expertise. Zeli est informé le 13 octobre de la réponse positive de la part de l'ingénieur Hentzen de Berlin[25]. Hentzen part à la fin du mois pour l'Amérique du Sud, ce qui ne permet pas d'attendre la réponse d'un éventuel expert belge. Mais entre-temps, l'un des principaux responsables du service de sécurité des signaux ferroviaires belges, M. Minet, se déclare disponible pour venir à Bellinzone le 21[26]. Le 24, la Cour d'assises demande le texte de l'expertise. En considération du temps nécessaire pour traduire et examiner les nouveaux documents, on propose que la date du procès soit fixée vers la fin du mois de novembre, le lundi 23.

Le procès

Le procès se tient dans la salle du Grand Conseil à Bellinzone ; le public y assiste en masse[27].

Le 25 novembre 1925, Edoardo Zeli écrit une lettre à Robert Bratschi, secrétaire général du SEV et conseiller national, dans laquelle il l'informe des derniers événements[28]. Rentré de Berne le dimanche soir, il est convoqué par l'avocat Molo pour une rencontre d'urgence, durant laquelle il apprend que l'avocat Zanolini, défenseur des CFF, après avoir parlé avec le directeur général Schrafl, a laissé entendre que les chemins de fer ne sont pas pressés de voir se tenir le procès. Molo considère que le renvoi des actes au procureur est un avantage

---

[23] FPC 98 LPV 1924, sc. 2/3/1, lettre d'Edoardo Zeli au Dr Hofstetter-Leu, 29.4.1924.

[24] FPC 98 LPV 1924, sc. 1/2-3.

[25] FPC 98 LPV 1924, sc. 2/3/3, lettre de la centrale du SEV à Edoardo Zeli, 13.10.1925.

[26] FPC 98 LPV 1924, sc. 2/3/3, lettre de R. Minet à Edoardo Zeli, 16.10.1925.

[27] FPC 98 LPV 1924, sc. 2/2, journaux sur le procès.

[28] FPC 98 LPV 1924, sc. 2/3/3.

à saisir pour la défense parce que le résultat final pourrait être l'abandon de l'accusation. Le lundi à midi, lors d'une réunion de tous les intéressés, on s'accorde sur cette proposition, mais les représentants des CFF n'ont pas la compétence de décider. Ce n'est que le mardi matin que le collège de la défense propose le renvoi pour permettre à la cour de mieux analyser les nouvelles expertises ; en échange, le procureur préparera une déclaration officieuse dans laquelle il garantit de retirer les accusations et que les CFF n'ouvriront pas de procédures administratives pour des peines disciplinaires contre les quatre accusés. Ce compromis doit rester sous silence et la presse syndicale est tenue de ne pas en souffler mot. La volonté des chemins de fer d'étouffer l'affaire était bénéfique pour les cheminots accusés.

Les rapports des experts

Les deux spécialistes mandatés par les pouvoirs publics, von Moos et Schwarz, qui rédigent la première expertise travaillent pour le chemin de fer du Lötschberg[29] : ils envoient leur rapport au procureur le 4 juin 1924. Ils devaient se prononcer sur la conformité des installations de sûreté et le degré de responsabilité des accusés. Concernant la première question, ils considérent suffisante l'installation provisoire mais ils soulignent certains problèmes ; les accusés sont tous plus ou moins coupables de négligence, mais les fautes les plus graves sont à la charge du sous-chef de gare Schaad qui a donné le feu vert au 51 bis sans appeler San Paolo pour vérifier si la voie était libre et du mécanicien Cavigioli qui conduisait la première locomotive de l'express 70 qui n'a pas respecté le feu de signalisation rouge.

Le syndicat qui conteste cette lecture des faits demande à son tour deux rapports. L'expert allemand, Hentzen[30], juge insuffisantes les installations, surtout du fait qu'il n'y avait pas de feu avancé et que les aiguillages n'étaient pas en relation avec les signaux ; la faute du personnel doit être attribuée à Cavigioli. Quant à l'expert belge, Minet, il conclut à la « coïncidence de toute une série de circonstances inattendues »[31] qui diminuent la responsabilité des cheminots tandis que l'absence d'un signal avancé peut, à son avis, être vue comme la seule cause véritable du désastre.

---

[29] FPC 98 LPV 1924, sc. 1/3/2, acte n° 46, manuscrit, 16 p. dactylographié, 17 p.

[30] FPC 98 LPV 1924, sc. 1/4/2, manuscrit, dactylographié, 18 p., traduction italienne, 9 p.

[31] FPC 98 LPV 1924, sc. 1/4/6, manuscrit et dactylographié, 19 p.

Les CFF prennent alors conscience que les accusations pouvaient se concentrer sur les installations et qu'ils courent donc un certain risque en poursuivant le procès. Pour pallier le danger, il est préférable de trouver une parade : c'est le but de la dernière expertise, celle de Leibbrand[32], directeur de la *Reichsbahn*.

Le rapport montre d'une manière un peu trop évidente l'objectif du texte : les causes sont différentes, le personnel est coupable de graves transgressions aux ordres, de négligences et d'erreurs inexplicables. Les CFF menacent de clouer au pilori l'ensemble du personnel, et non seulement les accusés :

> Les fautes et les erreurs du personnel ne doivent être attribuées ni à l'épuisement pendant le service, ni à un excès momentané de travail, ni à l'inintelligibilité des prescriptions de service, ni aux exigences écrasantes, requises par l'état des installations techniques ; la cause exclusive en est l'interprétation inconsidérée des attributions de service et le manque de présence d'esprit de chacun des individus[33].

Bien que techniquement critiquable, l'état provisoire des installations de sûreté était suffisant pour prévenir des accidents. Les CFF se mettaient ainsi à l'abri de toute contestation.

Mais le coup décisif était laissé pour la fin :

> Le mécanicien Cavigioli dans son évidente et momentanée confusion mentale, dépassa le signal d'arrêt A½ qu'il avait pourtant bien vu. Aucune des fautes commises aurait, seule, pu déterminer le choc. La confusion du mécanicien Cavigioli fut toutefois la cause première de la catastrophe. Les autres fautes n'ont fait que créer la condition préliminaire, qui aida l'effet malheureux de la cause principale[34].

De cette façon Cavigioli, mort dans le télescopage, restait le seul coupable mais il ne pouvait plus être condamné. Inutile de poursuivre le procès.

Zeli le confirme quand, le 4 mars 1926, il envoie une lettre circulaire pour informer que le procureur interrogera de nouveaux témoins :

> Tout cela au seul but de permettre au procureur public de révoquer, en toute conscience, l'acte d'accusation et de délivrer un décret d'abandon pour les quatre inculpés[35].

---

[32] FPC 98 LPV 1924, sc. 1/4/4-5, original allemand, 17 p., traduction italienne, 12 p.
[33] *Ibid.*, p. 16.
[34] *Ibid.*, p. 17.
[35] FPC 98 LPV 1924, sc. 2/3/4, circulaire de Edoardo Zeli aux témoins, 4.3.1926.

La justice termine son travail

Le 24 novembre 1925, la Cour d'assises, l'avocat Gatti, juge du Tribunal d'appel et les quatre jurés décident de remettre les actes au Procureur public « pour une éventuelle réouverture de l'enquête et pour une nouvelle décision »[36]. Le collège de défense demande, le 1er mars 1926, l'audition de 13 nouveaux témoins[37]. Les questions préparées par les avocats évoquent le travail du personnel des gares de Bellinzone et de San Paolo. Les réponses obtenues le 13 avril font affirmer à Bolla, dans une lettre au collège de défense, que :

> J'ai aussi l'impression que le nouveau matériel récolté permettra largement au procureur public de justifier le décret d'abandon[38].

Mais, le 14 août, le procureur demande un nouvel acte d'expertise à von Moos et Schwarz. Il veut que les autres experts confirment ou modifient leurs points de vue, au vu des matériaux rassemblés durant les derniers mois[39].

Zeli et Bratschi se rencontrent pendant une réunion à Interlaken ; le président du SEV contacte Schwarz et lui explique la situation :

> En particulier, je l'ai mis au courant des opinions qui circulent à la direction générale des CFF et au Conseil fédéral et je lui ai parlé de mes discussions avec les directeurs Schrafl et Etter, ainsi qu'avec les conseillers fédéraux Haab et Motta et de la lettre de ce dernier à Monsieur Martinoli[40].

Schwarz évoque certains problèmes en disant qu'il n'est pas le chef et que von Moos est en vacances pendant quatre semaines ; toutefois :

> Personnellement, il serait de toute façon d'accord de collaborer à aplanir le chemin du procureur afin de permettre la seule solution logique, celle qu'on a toujours espérée[41].

Dans la lettre à Zeli du 3 septembre 1927, que nous venons de citer, Bratschi demande aussi à son interlocuteur d'inviter le procureur à

---

[36] FPC 98 LPV 1924, sc. 1/1/5.

[37] FPC 98 LPV 1924, sc. 1/1/5, demande du Collège de défense, 5 p., audition des témoins 13.4.1926, 13 p.

[38] FPC 98 LPV 1924, sc. 2/3/4, lettre de Arnaldo Bolla aux autres membres du Collège de défense, 2.6.1926.

[39] FPC 98 LPV 1924, sc. 1/1/5, décret du Procureur public 14.8.1926, avec de nouvelles questions ppour les experts.

[40] FPC 98 LPV 1924, sc. 2/3/4, lettre de Robert Bratschi à Edoardo Zeli, 3.9.1926.

[41] *Idem.*

demander aux experts si des mesures administratives contre les accusés seraient à prendre ; il est certain d'une réponse négative. La défense renonce à changer les rapports, tandis que von Moos et Schwarz adressent au procureur une nouvelle expertise le 18 novembre, Leibbrand, le 15 octobre.

Le 14 avril 1927, le procureur public Martinoli résume son travail en 17 pages[42] et considère, en définitive, que le sous-chef Schaad pouvait autoriser le passage du train 51 bis sans consulter les aiguilleurs parce que telle était la pratique depuis trois ans, ce qu'avaient confirmé les nouveaux témoins. L'aiguilleur Minazzoli est victime des circonstances et dès qu'il a compris que le train entrant était l'express 70 il a cherché à l'arrêter en signalant le danger, du moins c'est ce qu'il a toujours dit et ce qui est confirmé par un témoin. En tout cas, *in dubio pro reo*.

Quant à Orelli et Rüegg, certes, ils auraient dû avertir de la priorité donnée, à Ambrì, à l'express 70 sur le train marchandises, mais ils auraient dû téléphoner à San Paolo et non à Bellinzone, gare principale ; malheureusement :

> La communication de service n° 5 indique, d'une manière implicite mais claire que dans les jours de travail le service à San Paolo était interrompu de 1 h à 3 h 30, période qui inclut justement les heures critiques du cas précis[43].

Seule la conduite du mécanicien Cavigioli constitue une faute grave, mais il est mort dans la catastrophe et donc il a payé son erreur de sa vie. En conséquence, la procédure pénale est abandonnée et la caisse fédérale couvre les frais.

...et la mémoire prend la relève

En 1925, le personnel des CFF ouvre une souscription pour ériger un monument aux victimes, à l'exemple de celui dédié aux morts de la Première Guerre mondiale[44], œuvre d'Apollonio Paolo Pessina, situé *piazza Governo* à Bellinzone depuis 1920 (et ensuite déplacé à la *via Dogana*).

Le concours est annoncé le 15 février 1926 : le prix ne devrait pas dépasser les 4000 francs et l'emplacement choisi est le cimetière de la ville. Le jury est composé par le professeur Luigi Vassalli et l'architecte Ginevro De Marchi, tous deux de Lugano, et le peintre de Giubiasco Augusto Sartori. Trente artistes participent au concours organisé par la

---

[42] FPC 98 LPV 1924, sc. 1/1/6, décret d'abandon du Procureur public 14.4.1927, 17 p.
[43] *Ibid.*, p. 16.
[44] *Inventaire suisse d'architecture 1850-1920*, Zürich, Füssli, 1986, vol. 2, p. 308.

section du personnel des locomotives. Quatre sont primés et l'exécution du travail est attribuée au sculpteur Giuseppe Chiattone de Lugano[45]. Le jury observe :

> Comme dans presque tous les concours artistiques, cette fois aussi nous constatons la rareté des ouvrages de valeur ; aucun des concurrents – sauf le gagnant – n'a su transmettre à son projet l'enthousiasme nécessaire à exalter une pensée, une idée[46].

Le jury considère aussi que le monument sera l'un des plus remarquables de Suisse et propose donc de le situer sur une place de la ville. Toutes les maquettes sont exposées à la Maison du Peuple jusqu'au 1er avril. Le 25 mars, la presse reprend l'idée de déplacer le lieu réservé au futur monument :

> En réalité le désastre de San Paolo est la motivation occasionnelle du monument ; la vraie, celle qui est déterminante, est le besoin spirituel d'ériger un souvenir à l'esprit de sacrifice des morts, aux victimes du devoir, concept élevé et général, idée qui bat et dépasse le concept de la commémoration des quelques victimes éplorées de San Paolo. Alors, si tel est le cas, pourquoi ce concept qui dépasse l'idée religieuse et de classe, qui est au-dessus des caractères contingents du cas spécial, pourquoi ce concept civil et humain ne peut-il déterminer et imposer l'érection du monument dans un lieu public, facile d'accès et, si possible, près de la gare ?[47]

Dans une ville à majorité radicale, l'intérêt général doit surtout primer sur la religion et la lutte de classe. Le 10 décembre, la Municipalité annonce que le monument trouvera sa place sous les marronniers d'Inde dans le jardin devant la caserne, de l'autre côté de la route cantonale, au départ de *viale Officina* ; pas loin de la gare mais à l'écart de l'itinéraire habituel que les usagers des trains empruntent, pour ne pas trop les troubler.

---

[45] L'artiste, auteur du monument, Giuseppe Chiattone, frère cadet du sculpteur Antonio, naît à Lugano en 1863 ; il étudie à Turin et à Brera (Milan) de 1881 à 1886. Il travaille avec son frère à Lugano dès 1887. Il obtient son premier grand succès à l'Exposition nationale de Genève en 1896 ; en 1898, la Confédération achète son bronze *Ave Maria* et en 1902 il réalise la sculpture en marbre *Stauffacherin* pour la salle du Conseil national à Berne. Marqué fortement par la catastrophe de la guerre, il se tourne vers l'art abstrait, pour revenir au réalisme classique après 1920, à l'exemple du monument qui nous intéresse. Il meurt à Lugano en 1954, « Una ricca monografia per far rivivere i Chiattone », *Giornale del Popolo* 16.1.2015.

[46] « Il ricordo di San Paolo », *Rivista di Bellinzona*, nº 4, 1974, pp. 16-19 (FPC 98 LPV 1924, sc. 2/4/2).

[47] *Ibid.*, p. 18.

Le jury a apprécié tout particulièrement la description que l'artiste fait de son œuvre :

> Une femme, accablée par le désespoir, mais soutenue par la force irrésistible de l'amour conjugal, erre en cherchant dans la nuit noire une victime de l'accident : elle serre sur son sein sa seule créature. Terrible découverte ! Parmi un enchevêtrement de gravats et d'horreurs, la lumière d'une lanterne dévoile le visage aimé, taché de sang et le regard éteint par la mort cruelle. Tout autour règne la nuit, tandis qu'une auréole de lumière ténue entoure et serre ces trois âmes dans un dernier sursaut d'amour[48].

Lors de la visite à l'atelier de Lugano, le 10 août, une seule recommandation est adressée à l'artiste : réaliser la partie sculptée en bronze et non en marbre. Le jury du concours considère que la partie architecturale et la sculpture du monument doivent être mieux distinguées ; le marbre, prévu par l'artiste, a peu de relations avec la région, donc on lui préfère le granit ; le bronze semble mieux approprié pour représenter des locomotives et des rails, la couleur sombre de la nuit. Chiattone accepte ces demandes, mais le coût augmentera de 1500 francs. Les CFF avaient mis à disposition 1000 francs et 500 francs, la ville ; 4000 sont récoltés lors d'une souscription parmi les cheminots et la population.

L'œuvre est inaugurée le 17 avril 1927, en présence de plus de 2000 personnes (dont une délégation de cheminots milanais)[49]. La procédure pénale venait d'être abandonnée ; il s'agissait de passer outre la recherche de coupables avec la mémoire du sacrifice.

Le discours officiel est tenu par un socialiste, piémontais d'origine et réfugié au Tessin en 1898, Angelo Pizzorno[50], professeur de grec et de latin au Lycée de Lugano, auteur de l'épitaphe, quelque peu tortueuse, au contrebas de la sculpture en bronze :

> Les cheminots suisses aux collègues qu'ici la force, qu'ils avaient d'abord contrôlée, dompta en ne rendant aux conjoints qui les cherchaient désespérément dans la nuit, que des restes informes.

Le monument a été préservé par la section du personnel de locomotive jusqu'en 1952 et ensuite par la commune de Bellinzone qui l'a

---

[48] FPC 98 LPV 1924, sc. 2/4/3, discours d'Armando Besomi à la commémoration du 23.4.1994, p. 3.

[49] FPC 98 LPV 1924, sc. 2/4/1, documentation sur l'inauguration du monument et la fin du procès. Sur ce monument et d'autres traces tessinoises liées à la mémoire militante ouvrière, cf. Silvano Gilardoni, « Momenti e pratiche memoriali », art. cit., pp. 89-106.

[50] Cf. Guglielmo Canevascini, *Autobiografia*, Lugano ; Bellinzone, Fondazione Pellegrini Canevascini ; Fondazione Miranda e Guglielmo Canevascini, 1986, p. 36.

déplacé au bord d'un parc où jouent les enfants, à la *piazzale Benigno Antognini* (au croisement de *via generale Guisan* et *viale Officina*). La présence milanaise à l'inauguration a fini par donner naissance à une tradition de rencontres qui perdure.

Des polémiques tenaces

Lors de l'anniversaire en 1974, le principal organe de presse de Bellinzone, *Il Dovere*, publie un petit article avec une photo sur le désastre de San Paolo. L'auteur nie la responsabilité des installations et cite le premier communiqué des CFF à la presse du 28 avril 1924 :

> Le feu de signalisation avant la gare de San Paolo était visible au loin. La nuit était parfaitement claire, et selon la déposition de l'adjudant Brunetti, lui et le mécanicien ont vu parfaitement que le feu était fermé. Il est tout à fait incompréhensible que le mécanicien l'ait dépassé, contrevenant à une prescription fondamentale du règlement et malgré l'avis que lui avait donné Brunetti[51].

Deux jours après, le secrétariat tessinois du SEV répond dans le même journal en soulignant que les responsabilités de la catastrophe n'ont jamais été élucidées : « le procès s'est enlisé dans les méandres des expertises et des contre-expertises ». Il en conclut que :

> Si l'affaire judiciaire n'a jamais eu de conclusion cela signifie évidemment qu'il y avait d'autres responsabilités outre celles imputées au personnel. La meilleure façon de commémorer le plus grave désastre ferroviaire du Tessin est de rendre hommage aux cheminots qui ont payé leur fidélité au travail de leur vie, sans remâcher de stériles polémiques[52].

En 1994, Armando Besomi, président du LPV de Bellinzone et Biasca, synthétise ainsi la vie du monument :

> J'ai revu l'enfant, fils de chef de train et neveu d'aiguilleur, qui s'attardait devant l'image de bronze des locomotives enchevêtrées et de l'épouse en pleurs ; et alors je me suis demandé pourquoi ce tableau apocalyptique n'a pas fait peur à l'enfant qui est devenu lui aussi mécanicien. Peut-être, ai-je pensé, c'est l'attrait luisant de ce rail qui, dans beaucoup de familles de Bellinzone, se transmet de génération en génération[53].

Nous en avons eu la confirmation en 2008 avec la grève des *Officine CFF* et l'appui massif de la population !

---

[51] *Il Dovere*, 23.4.1974 (FPC 98 LPV 1924, sc. 2/4/2).

[52] *Ibid.*, 25.4.1974 (FPC 98 LPV 1924, sc. 2/4/2).

[53] FPC 98 LPV 1924, sc. 2/4/3, discours d'Armando Besomi à la commémoration du 23.4.1994.