

GIANCARLO ROVERSI

17

SEZIONE CIVILE  
E POLITICA

A7, 5

# Arriva il tram elettrico



Estratto da "La Mercanzia", - Ottobre 1976

17  
SEZ. CIVILE  
A7, 5

Bologna



Barriera di Porta S. Stefano

C. A. Pini, edit. 12216

1

# Arriva il tram elettrico

di GIANCARLO ROVERSI



*Il debutto  
della trazione elettrica  
nel servizio tranviario  
bolognese  
attraverso la stampa dell'epoca*

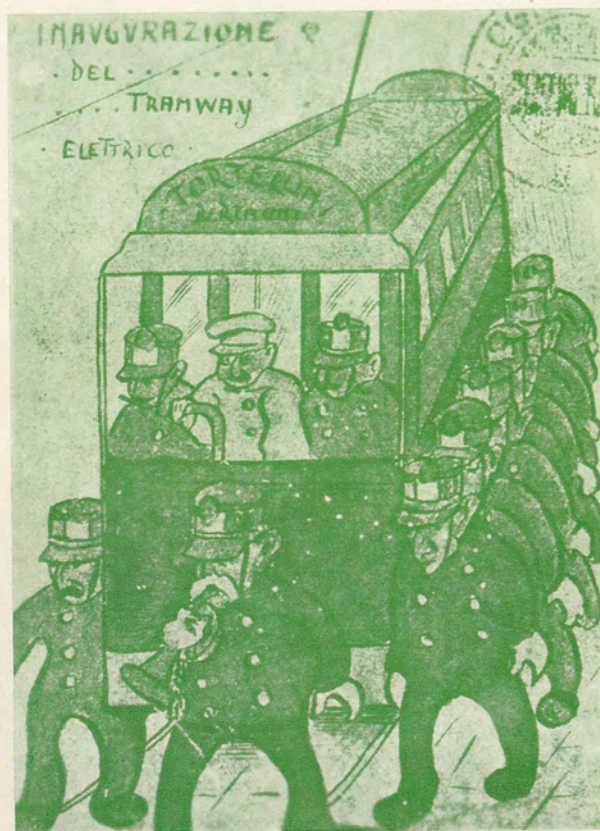
Nella storia del servizio tranviario bolognese la notte fra il 10 e l'11 dicembre 1903 segna una tappa di eccezionale rilievo: l'adozione dell'energia elettrica come forza motrice nei trasporti pubblici al posto della trazione animale. L'avvenimento, una vera prova generale in vista dell'entrata in servizio ufficiale dei trams elettrici avvenuta nel febbraio del 1904, si svolge in sordina, alla presenza di pochi intimi e con la complicità delle ombre profonde di una fredda notte d'inverno. Lontana da occhi indiscreti la prima vettura elettrica compie alle 22,30 del 10 dicem-

DONO  
DELL'AUTORE  
1976



2

3



Nelle foto:

1) Il tram a Porta Santo Stefano in una foto dei primi anni del secolo. La porta, o meglio la Barriera Gregoriana, appare ancora sbarrata dal grande cancello che oggi chiude l'ingresso dei Giardini Margherita a Porta Castiglione. La linea tra la stazione ferroviaria e Porta S. Stefano fu la prima a venire elettrificata nel dicembre del 1903.

2) Foto ricordo della corsa inaugurale del tram elettrico sulla linea Piazza Maggiore - S. Michele in Bosco, la seconda a trazione elettrica nella storia tranviaria bolognese (19 dicembre 1903).

3) 4) 5) L'entrata in servizio dei trams elettrici vista in chiave umoristica dai giornali locali del primo Novecento. 6) 7) 8) 9) 10) 11) 12) Immagini della Bologna inizio secolo con i trams elettrici già integrati nella scena urbana.

bre una corsa sperimentale tra la stazione ferroviaria e Porta S. Stefano attraverso le vie Indipendenza, Ugo Bassi e strada Maggiore. L'allegro sferragliare della vettura, non più preceduta dal ritmico zoccolio dei ronzini e lo sfavillio delle luci richiamano l'attenzione degli irriducibili nottambuli e dei pochi soliti bene informati che si danno convegno in Piazza Maggiore per inneggiare al nuovo simbolo del progresso.

Di questo giorno memorabile ci restano echi vivaci nella stampa cittadina i cui resoconti ci permettono di ripercorrere e di conoscere da vicino la vicenda dell'elettrificazione del servizio di trasporti urbano.

Il «Resto del Carlino» dell'11 dicembre in un articolo dal titolo epifonetico («Il tram elettrico!») così descrive l'avvenimento:

«Ieri sera si è fatta la prima prova del tram elettrico con la vettura n. 6.

Erano su di essa il direttore del tram cav. Parenzo, il direttore dei lavori per l'impianto elettrico ing. Ellebuch che conduceva la carrozza, l'ing. Maurizio Fris della Thomson-Houston pure dirigente i lavori e vari altri tecnici della Società, il Nobili costruttore delle carrozze.

V'erano inoltre il direttore dei telefoni e alcuni tecnici, l'ispettore dei telegrafi e telefoni dello Stato cav. Cuboni ed altri funzionari.

Tutti questi sono interessati... per influenza, giacché la corrente ad alta tensione dei trams ha un'influenza sui telefoni e i telegrafi.

I primi cambiano le loro linee, mettendo il doppio filo ed isolando le condutture in guisa da evitare spiacevoli incidenti nel caso di rotture: e i trams pagano loro 37 mila lire; i telegrafi faranno la condotta sotterranea dei loro fili lungo via Indipendenza con una spesa di 30 mila lire circa.

E così sicuri tutti: pubblico, telegrafisti, telefoniste e comunicazioni.

La carrozza percorse rapidamente via Indipendenza.

Al Bar Centrale, in piazza molta gente si fermava soddisfatta e lieta al passaggio; alcuni applaudivano. La vettura proseguì per via Santo Stefano.

Il sindaco, l'assessore Poggi, i consiglieri Fabbrì, Donnini, Gancia e qualche altro che uscivano dal Consiglio salirono sulla carrozza e parteciparono all'esperimento, che riuscì egregiamente.

Ritornati in piazza la direzione del tram offerse lo "champagne" in onore dell'ing. Ellebuch e della Thomson che ha compiuto l'impianto elettrico così bene riuscito alla prima prova.

E il sindaco fece agli ingegneri e alla Società i migliori auguri, anche nell'interesse del Comune e del servizio pubblico.

Poco dopo la mezzanotte la carrozza fece il giro della piazza V. E. e riprese la marcia rapidamente alla volta della Zucca.

Le carrozze uscite dall'officina Nobili, sono solide, forti, comode e belle e fanno onore ai costruttori.

L'impianto elettrico ormai è completo e spe-

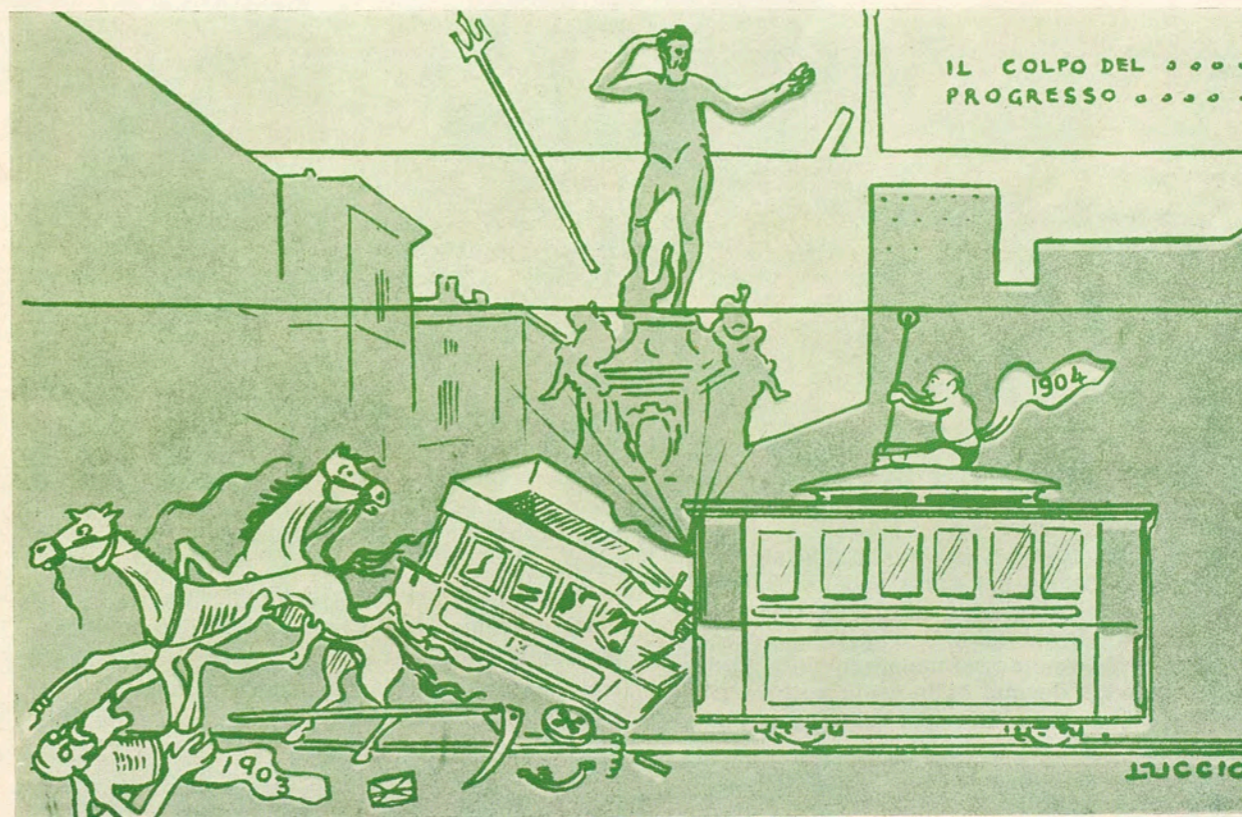
riamo che tra pochi giorni il tram elettrico tanto desiderato percorra le linee ultimate».

Al «Carlino» fa eco il «Giornale di Bologna - Gazzetta dell'Emilia» che, tra l'altro, ci testimonia l'attesa della cittadinanza per i trams elettrici.

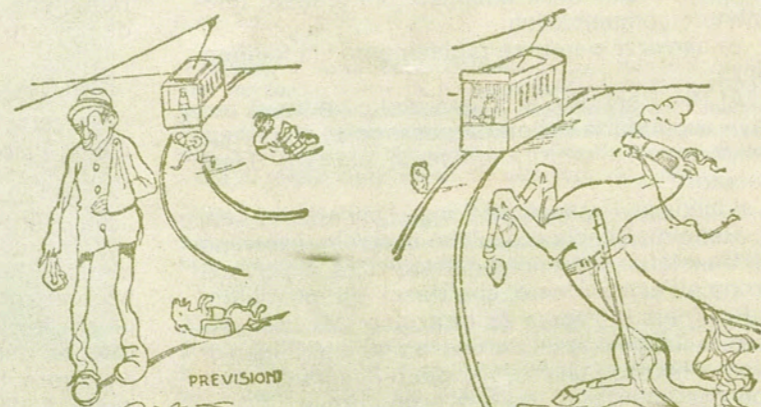
«Ieri sera alle 22,30 una vettura dei "trams" elettrici fece la sua comparsa in città per un esperimento. Benché questo fosse stato tenuto celato anche alla stampa, pure una folla numerosa si riversò in Piazza Vittorio Emanuele per ammirare la vettura del tram elettrico che salendo dalla stazione centrale per Via Indipendenza si spinse fino a Porta Santo Stefano.

Nella vettura si trovavano il direttore dei "trams" cav. ing. Parenzo, l'ingegnere Maurice Fris della Compagnia Thomson, l'ing. Hellebuch che conduceva la vettura, l'ing. Minguzzi, l'ispettore dei telegrafi cav. Cuboni, il direttore dei telefoni Canovi, i signori Nobili costruttori delle vetture dei "trams", il contabile della Società sig. François nonché i rappresentanti della stampa cittadina e vari impiegati ai "trams".

4



## IL TRAM ELETTRICO



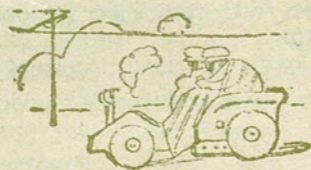
PREVISIONI



FRA CAVALLI PROLETARI  
Che ne sarà di noi se non ci organizziamo?



Il Tram Elettrico  
entusiasmerà anche  
i quadrupedi.



LA RANA AL TRAM ELETTRICO  
Dopo tutto il primo impulso l'ho dato io



TRA MONTANARI  
Papà che cosa è quell' affare  
che corre senza cavalli?  
- Il tram elettrico imbecille!

Terminato il Consiglio Comunale il Sindaco con diversi assessori e consiglieri entrarono nella vettura che erasi fermata in piazza e fecero una gita per via Farini.

Prima che la vettura rientrasse alla stazione centrale, il Direttore dei trams cavalier Parenzo volle con squisita cortesia offrire lo "sciampagne" agli invitati nel caffè Cobiauchi, mentre di fuori moltissime persone, malgrado l'ora tarda, stavano ammirando una delle belle vetture che ai primi dell'anno venturo subentreranno alle vecchie carrozze a cavalli.

Verso la mezzanotte la vettura del tram rientrò alla stazione della Zucca.

La vettura per la sua eleganza, solidità e capacità ha fatto buona impressione al pubblico che siamo certi accoglierà favorevolmente i "trams" elettrici da tanto tempo attesi con ansietà».

Visto il felice esito dell'esperimento la Società anonima «Les tramways de Bologne», dopo avere realizzato alla Zucca un'apposita centrale a vapore per la produzione di energia elettrica e avere addestrato i conducenti delle nuove vetture, attiva una seconda linea da Piazza Maggiore a S. Michele in Bosco lungo la quale, il 19 dicembre 1903, si svolge una corsa di prova.



6

7



Bologna  
Palazzo del Podestà

C. A. P. edit. - Bologna 2/1903

Nel febbraio del 1904 i nuovi trams elettrici fanno definitivamente la loro comparsa ufficiale sulle linee urbane, suscitando l'immane curiosità della cittadinanza. La «Gazzetta dell'Emilia» dei giorni 10 e 11 febbraio 1904 riporta la cronaca dettagliata del fatto.

«Stamane verrà iniziato il servizio a trazione elettrica sulle linee Zucca e Indipendenza.

Le partenze avranno luogo sulla linea Indipendenza tanto da Piazza V. E. che dalla Ferrovia ogni cinque minuti a cominciare dalle 7 ant. e sulla linea della Zucca ogni 10 minuti a cominciare dalle 7,2 ant.

Il servizio cesserà sulla linea della Zucca alle 20,32 e sulla linea Indipendenza alle ore 22.

Sino a nuova disposizione è vietato l'accesso al pubblico sulla piattaforma anteriore della vettura.

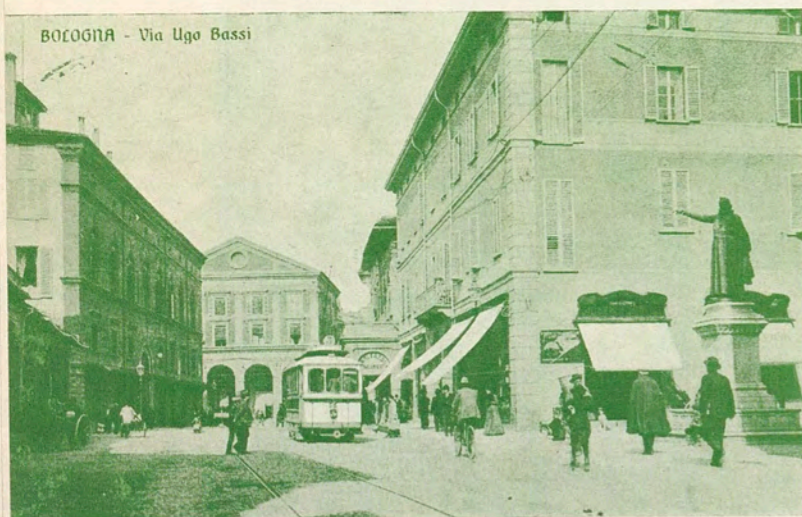
Durante i primi giorni su ogni vettura elettrica farà servizio una guardia municipale. Il municipio ha messo a disposizione per questo servizio 12 guardie municipali e la questura 6 guardie di p. s.



Il Consiglio d'Amministrazione della Società dei Tramways ha stabilito di rimandare alla prossima primavera, in occasione dell'apertura di nuove linee, l'inaugurazione ufficiale del servizio a trazione elettrica, che di fatto, come abbiamo già detto, comincerà domani nelle linee di via Indipendenza e Zucca.

Desiderando però il Consiglio stesso di festeggiare in qualche modo l'inizio del nuovo sistema di trazione, ha rimesso al Sindaco L. 1000

8



9

perché siano distribuite fra le cinquanta famiglie più bisognose e più meritevoli di essere soccorse.

Il Sindaco, grato alla Società di questo atto generoso e benefico, ha di buon grado assunto l'incarico d'accordo colla Congregazione di Carità».

«I trams elettrici seguitano a funzionare ottimamente sulle due linee di via Indipendenza e della Zucca.

Molta gente seguita a stazionare in piazza V. E. e lungo la via Indipendenza, per ammirare le belle vetture elettriche costruite dalla Ditta Nobili, abbondantemente rischiarate all'interno da quattro lampadine elettriche e comodissime per la capacità loro, che permette ai passeggeri di non stare pigiati come le acciughe.

Lodevole è pure la disposizione dei cartelli

«réclame» tanto all'esterno che all'interno delle carrozze, dovuta al sig. Ambrosi che ne ha assunto l'impresa. La «réclame» non deturpa per nulla i carrozzoni.

Speriamo che fra breve anche sulle rimanenti linee verrà adottata la trasformazione dei trams che ha tanto incontrato il favore del pubblico».

A mano a mano che i nuovi mezzi di trasporto si vanno integrando nella scena urbana bolognese cominciano a farsi strada le prime perplessità degli utenti, puntualmente recepite dalla stampa locale. Ai vari problemi connessi ai trasporti cittadini a trazione elettrica è dedicato un sapido articolo della «Gazzetta dell'Emilia» del 21 febbraio 1904 («A proposito dei trams elettrici») col quale caliamo il sipario su questa nostra breve carrellata retrospettiva.

«Proprio un anno fa, cioè il 20 febbraio 1903, la «Gazzetta dell'Emilia», dopo avere osservato che era più agevole scendere e salire sui «trams» dalla parte sinistra e che «ne conseguiva come corollario la necessità che le vetture percorressero sempre il binario sinistro là dove il binario è doppio o dove è doppio per gli scambi» aggiungeva che a Milano la «Edison» aveva adottati per i suoi «trams» tali precauzioni e che sarebbe stato bene che sul buon esempio di Milano anche la Thomson di Bologna si fosse subito occupata dell'importante argomento per agevolare lo scendere e il salire sulle vetture e per evitare la massima parte delle disgrazie.

L'assennato consiglio della «Gazzetta dell'Emilia», dato quando la posa dei binari non era stata ancora effettuata e quando la Ditta f.lli Nobili aveva appena ricevuta la commissione delle nuove vetture per i trams elettrici, non fu ascoltato; e così oggi Bologna — unica forse fra tutte le città munite di trams elettrici — presenta lo spettacolo di vetture elettriche che sono buone soltanto per i... mancini e che in opposizione a quanto ha finora insegnato la logica e imposto la sicurezza dei pedoni — tengono la destra.

Dice il proverbio che «cosa fatta capo ha». A parte che non è concepibile in verità come possano avere il capo le cose fatte senza il medesimo, noi vogliamo credere e sperare che non sia necessaria una grande spesa per spostare da destra a sinistra gli sportelli e i gradini delle vetture e per disporre in senso inverso gli aghi degli scambi; e che perciò sarà tolto in breve questo inconveniente che, stando alle lettere che pervengono al nostro e agli altri giornali locali, non siamo i soli a deplorare e che salta immediatamente agli occhi di tutti, specialmente dei forestieri, nei quali la moda illogica della discesa a destra è una novità a cui non sono avvezzi.

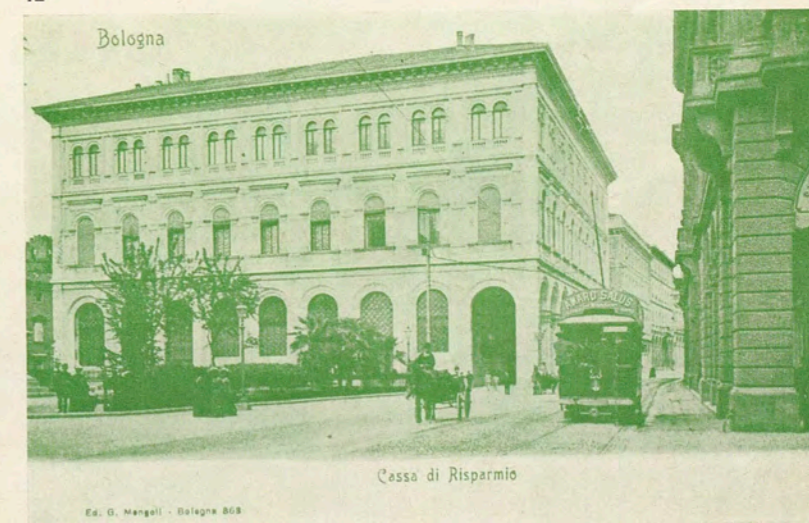


10



11

12



Le lettere, però, non muovono alla Società dai "trams" elettrici questa sola osservazione: molte lamentano anche la tariffa inconcepibilmente elevata a 15 centesimi per il percorso intero della linea di Santo Stefano. Ed in verità non si comprende come mai si possa fissare una tariffa di tre soldi per un percorso che sembrerà lungo a Bologna, ma che per sé stesso è assai ma assai più breve dei tragitti che in altre città si compiono con due soldi soltanto, anche se la trazione è ancora a cavalli. I due soldini che si pagano per recarsi da Porta Vescovo a Porta Nuova in Verona, o dalla stazione al Bassanello in Padova, insegnino, senza parlare delle grandi città come Milano e Torino dove con due soldi si può farsi scarozzare per una mezz'ora.

Osserviamo anzitutto che se a Bologna stessa le linee della Zucca e degli Alemanni, che devono essere più brevi di quella di Santo Stefano soltanto di qualche decina di metri, si percorrono con due soldi soltanto, non è affatto giusto che per recarsi dalla Piazza Vitt. Emanuele alla Chiesa Nuova se ne debbano pagare tre.

In secondo luogo, volendo pure sorvolare sulla lunghezza dei percorsi che in altre città si pagano la sola miseria di un soldo nella mattina fino alle ore 9 e di due soldi nel corso della giornata e anche sui precedenti, costituiti, a favore della nostra tesi, dalle due linee della Zucca e degli Alemanni di Bologna, noi richiamiamo l'attenzione della locale Società dei "trams elettrici" su queste nostre considerazioni. Il tram a cavalli conduceva fino all'altro ieri con due soldi fino allo Sterlino: altrettanto naturalmente fa oggi il tram elettrico, perché non si possa dire che "si stava meglio quando si stava peggio".

E allora è egli possibile e giusto considerare una corsa e farla passare come tale, il tratto Sterlino - Chiesa Nuova, mentre la Società stessa non attribuisce a questo nuovo tratto che l'importanza e quindi il valore di mezza corsa, facendo pagare per l'intero percorso dalla Piazza V. E. alla Chiesa Nuova centesimi 15 in luogo di 20? Perché precisamente gli abitanti della nuova zona Sterlino - Chiesa Nuova, posti oggi in condizione di fruire finalmente del tram, devono essere — pur trovandosi entro cinta — i principali sacrificati, dovendo essi pagare una tariffa superiore a quella imposta agli abitanti degli altri sobborghi?

Si noti poi, per giunta, che gli operai — numerosissimi in quella plaga — perché provenienti da S. Ruffillo, Palazzaccio, Monte Donato ecc... sono in tal modo privati del beneficio della tariffa ridotta a cinque centesimi nelle ore del mattino, perché per essi la tariffa ordinaria di quindici centesimi risulta ridotta soltanto a centesimi dieci.

La riforma dunque s'impone e noi siamo certi che la Società provvederà sollecitamente in omaggio all'equità e anche al proprio interesse e per cattivarsi sempre più l'animo del pubblico, che dimostra dal canto suo d'assecondarla con tanta larghezza: tanto più che essa non deve dimenticare che tutti i diritti eventualmente acquisiti coi capitoli di concessione per mantenere in vigore la zoppicante tariffa di 15 centesimi a nulla servirebbero se mancasse la dovuta armonia fra gli interessi della Società e gli interessi del pubblico, soltanto dal quale essa deve ripromettersi la propria fortuna».

584658



