

Trasporto pubblico: i tram

Riferimenti bibliografici

- “I trasporti a Trieste Dalla Società Triestina Tramway all'Azienda Consorziale Trasporti, Del Blanco editore, 1982;
- Ass. D.L.F di Trieste, “Il Museo Ferroviario di Trieste Campo Marzio, ed. Luglio, 2007
- notizie dal forum.
- gran parte delle foto sono prese dal forum e fanno parte della documentazione sul museo ferroviario fatta dall'utente il cui nick name è “Babatriestina”.

Le immagini di questa pagina possono essere ingrandite facendoci clic sopra

I tram a cavai

Ormai l'unico tram rimasto a Trieste, almeno sulla carta, è quello che va da piazza Oberdan ad Opicina: [el tram de Opicina](#). Un tempo, però, Trieste era percorsa da numerose linee tramviarie ed il tram era la sola forma di trasporto pubblico urbano.

Già nel 1860 si inizia a Trieste un servizio di omnibus: carrozze che percorrevano tragitti prefissati e imbarcavano fino ad 8 passeggeri. Sui “masegni” il viaggio non doveva essere molto confortevole ed anche il cavallo si trovava a dover vincere maggiori resistenze vista la tipologia del terreno. La stesura di rotaie in ferro garantiva un miglior comfort ed una minor resistenza alla trazione, vantaggi tutto sommato preferibili alla rigidità del percorso.

Nel 1866, pertanto, si avvia un dibattito sulle concessioni di trasporto pubblico nell'ambito del comune e nel 1868 arrivano quattro offerte per lo sviluppo di alcune linee tramviarie. Grandi discussioni e alla fine ... non se ne fa nulla.



Tra infinite polemiche con accuse di collusione tra gli amministratori pubblici e gli imprenditori privati, nel 1876, un anno dopo Parigi, un anno prima di Roma e Bologna e sei anni prima di Milano, viene inaugurata la prima linea di tram ippotrainato ¹⁾.

La linea andava da quella che oggi è la stazione centrale (Südbanhof, stazione della ferrovia meridionale) al Boschetto passando per la via Carducci (all'epoca via del Torrente) e le vie Battisti - Giulia (all'epoca Corsia Stadion). Aveva posti di prima classe a soldi 10 e di seconda a soldi 5 e passavano ogni 15 minuti. Non avevano fermate e la vettura si faceva fermare con un cenno. Era

vietato far fermare la vettura su uno scambio o su una curva. Le scuderie contavano una sessantina di cavalli.

Per salire si pagava un “*viglietto*”. Così erano detti i biglietti di qualsiasi tipo. La parola deriva, infatti, dallo spagnolo dove la b e la v si leggono allo stesso modo o quasi. Poi, col tempo, ha preso il sopravvento la lettura derivata dal francese e, quindi, la b ebbe il sopravvento sulla v.

La seconda linea, una decina di anni dopo, partiva dalla stazione centrale passava per il Tergesteo e, lungo le rive, arrivava all'attuale stazione di Campo Marzio (Staatsbahnhof).

Col tempo le linee aumentarono, le carrozze si ingrandirono ed i cavalli che le tiravano, da uno diventarono due. Le linee erano identificate da tabelle colorate per consentire l'identificazione dei percorsi anche agli analfabeti:



- Boschetto - Servola
- Kandler - Sant'Andrea
- Barcola - Portici di Chiozza
- Barcola - piazza Tommaseo
- Barriera - piazza Giuseppina (piazza Venezia)
- Via Conti - Roiano
- Stazione dentro al punto franco
- Via Economo - Bagno Fontana (situato all'incirca dove oggi c'è il bagno Ausonia)

Col bel tempo, d'estate, le vetture erano aperte (cosiddette giardiniere), d'inverno o col maltempo, erano chiuse. E c'erano anche vetture adibite al trasporto di merci.

Qui sotto due foto di tram a cavalli sulle rive durante un episodio in acqua alta, [Le foto sono prese da una pagina del forum.](#)



Altre foto di tram a cavalli esposte al Museo Ferroviario o in cartoline d'epoca



I tram elettrici

Nel 1887 viene proposta la realizzazione di una linea tramviaria a vapore che collega la stazione a Barcola. Per motivi non proprio trasparenti la proposta viene bocciata.

Liti a non finire e cause legali, ma alla fine la sera del tre ottobre 1900 prende il via, gestita dalla Società Triestina Tramway, la prima linea tramviaria elettrica, con una sorprendente sfilata di 60 vetture prodotte dalla ditta Union di Vienna e numerate dal 101 al 160, per la prima volta dotate di un'accattivante illuminazione elettrica. Il percorso era Boschetto - Barcola in 28 minuti.



Malinconicamente le vecchie vetture dei tram a cavalli divennero rimorchi dei nuovi tram elettrici e

nel 1913 l'ultimo tram a cavalli cessò il servizio.²⁾

[Sul forum si trovano i costi dei biglietti tramviari di inizio '900](#) che vanno dai 12 ai 32 centesimi per le corse ordinarie. Erano cari i biglietti? E' difficile fare una valutazione, anche perché ci fu una guerra di mezzo; comunque il cambio lira-corona alla fine della guerra fu di 1 lira per 1 o 2 corone, a seconda dei momenti. Il giornale "Il Sole 24 ore" offre [un servizio di conversione](#) del valore di una lira negli anni agli Euro attuali. Adottando u cambio di 1 ad 1, vediamo che 1 lira del 1900 corrisponde a circa 4,59 € attuali (9 euro col cambio 1 a 2); i biglietti variavano con i percorsi, ma, tutto sommato, possiamo ritenerli in linea con i costi attuali.

Trieste si sviluppa su un ambiente collinare. Per ampliare la rete tramviaria si pone la necessità di eseguire trafori sotto alcuni colli. Lo scavo di queste gallerie è oneroso e la Società Triestina Tramway, a capitale privato, accetta che alcune linee siano gestite in compartecipazione col comune, che si accolla l'onere dello scavo dei trafori, e poi di vendere, nel 1921, al comune le sue linee, con un buon profitto per gli azionisti che saranno pagati con un importo pari a dieci volte l'utile annuo della società; perché, oggi può sembrare strano, la gestione delle linee tramviarie era all'epoca  estremamente redditizia.

Con le linee gestite dal comune nel 1913 compaiono anche delle vetture moderne, il cosiddetto modello Graz, più lungo e con il pantografo, più resistente alla bora, al posto del trolley per il collegamento alla rete elettrica.

La rete tramviaria continua ad ampliarsi tra le due guerre e raggiunge la sua massima estensione nel 1934. Anche le vetture evolvono e si passa dalle vetture a due assi a quelle a carrelli che consentono la realizzazione di vetture più lunghe. Anche i fornitori non sono più d'oltralpe (Graz, Union), ma "cisalpini", Savigliano, Stanga, Tecnomasio Brown Boveri,...

Sempre sul forum [si trova un resoconto dell'evoluzione della rete tramviaria nel tempo](#).

Col 1935 entrano in servizio i primi autobus e le filovie e pian piano la rete tramviaria si riduce. Alle ore 21 del 31 marzo 1970 tre tram della linea 9 percorrono, uno dietro all'altro, per l'ultima volta, il tratto dal capolinea di viale Campi Elisi a san Giovanni.



Dal materiale del museo Ferroviario



Targhe con i numeri ed i percorsi di alcune linee tramviarie esposte al museo ferroviario



¹⁾

questo è il termine dritto per dire tram a cavalli

²⁾

Durante la grande guerra il servizio a cavalli riprese, ma poi venne definitivamente abbandonato.

From:

<https://www.atrieste.eu/Wiki/> - **Pagine Wiki di**

aTrieste.eu

Per il forum: <https://www.atrieste.eu/Forum3>

Permanent link:

<https://www.atrieste.eu/Wiki/doku.php?id=pages:trasporti:tramts>

Last update: **03-09-2023 05:35**

