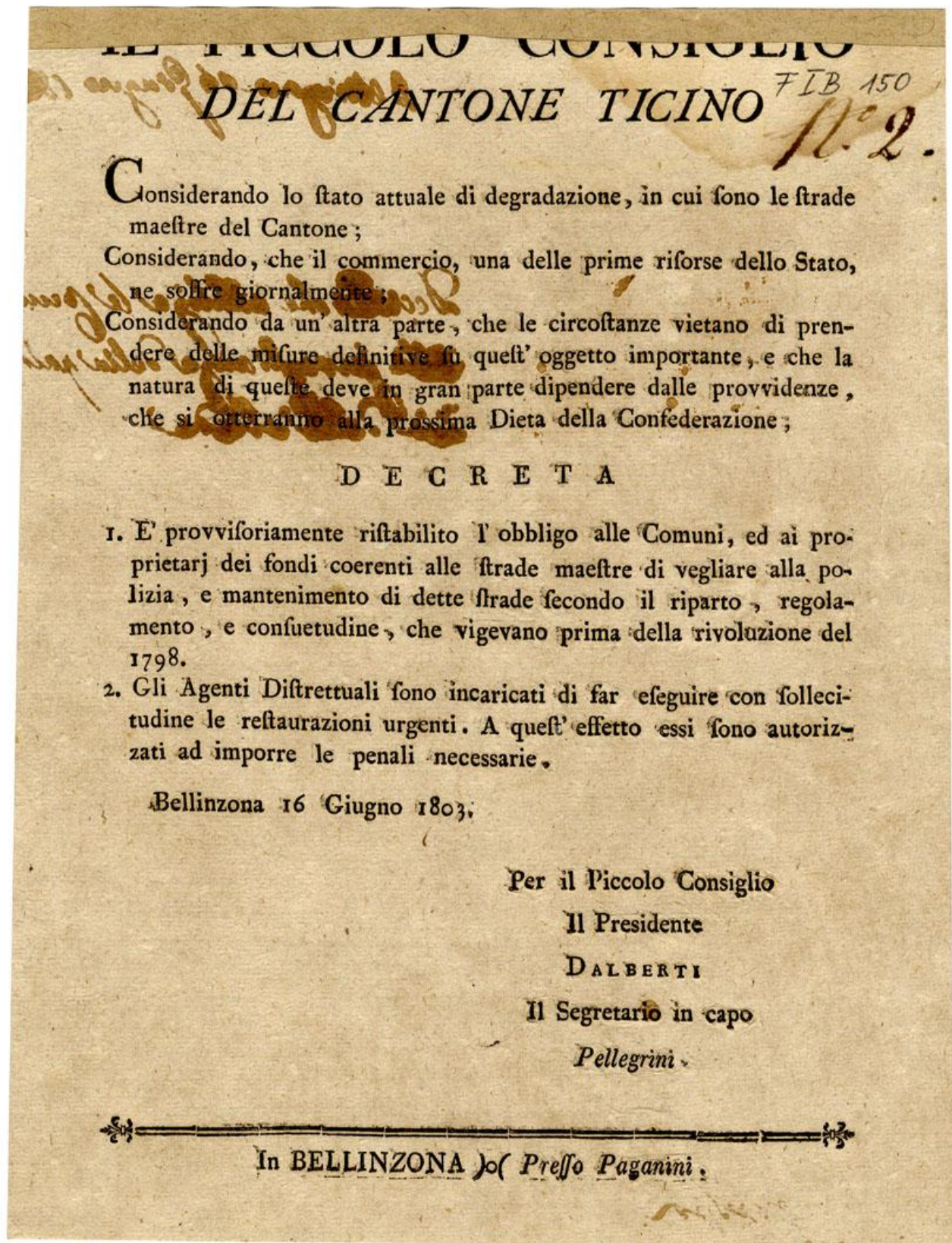
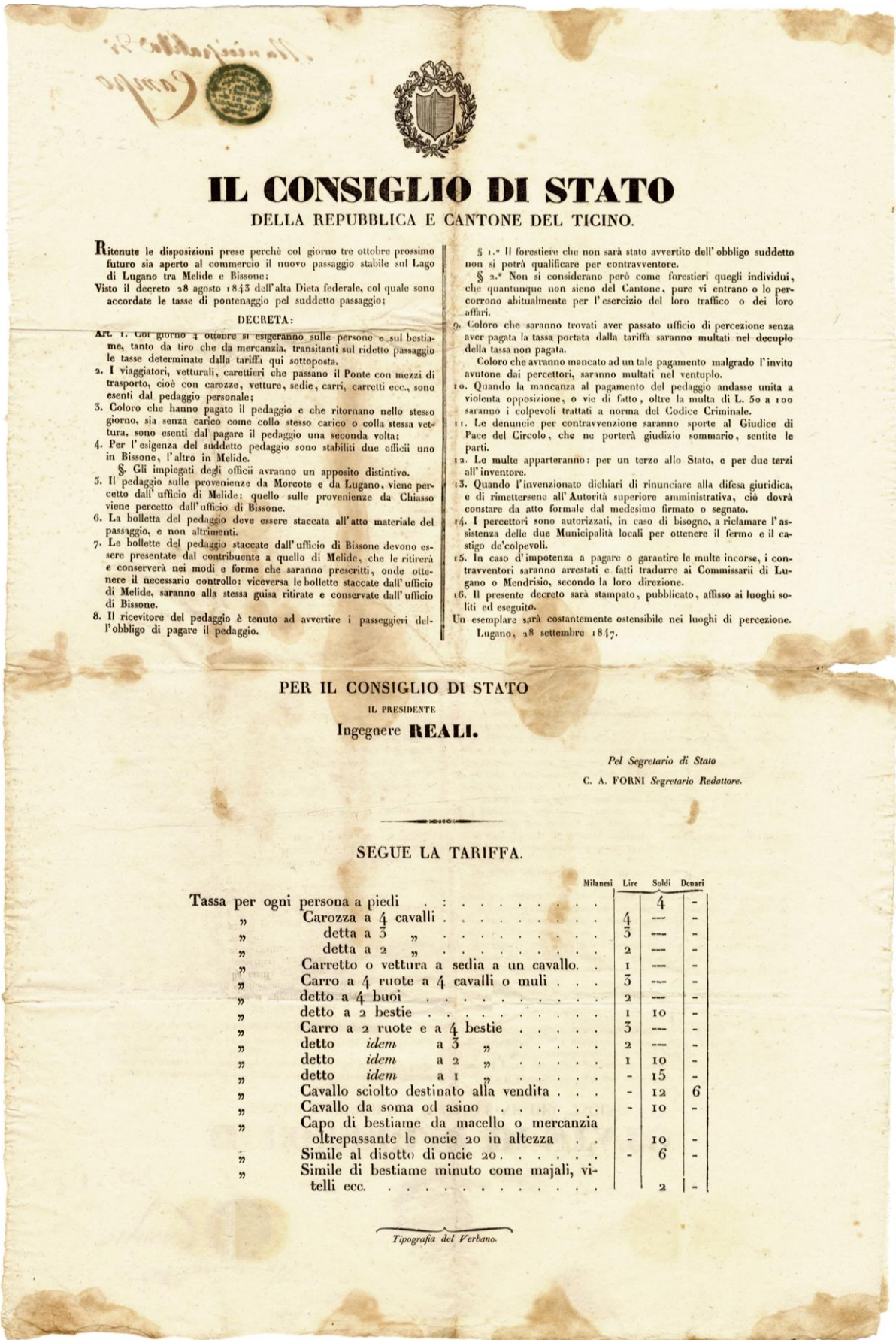


## TRASPORTI



Uno dei primi decreti emanati dalle neo-costituite autorità cantonali, il 16 giugno 1803, riguardante la manutenzione delle strade maestre.



# IL CONSIGLIO DI STATO

## DELLA REPUBBLICA E CANTONE DEL TICINO.

**Ritenute le disposizioni prese perchè col giorno tre ottobre prossimo futuro sia aperto al commercio il nuovo passaggio stabile sul Lago di Lugano tra Melide e Bissonne:**  
**Visto il decreto 28 agosto 1843 dell'alta Dieta federale, col quale sono accordate le tasse di pontenaggio pel suddetto passaggio;**

**DECRETA:**

- Art. 1.** Col giorno 4 ottobre si esigeranno sulle persone e sul bestiame, tanto da tiro che da mercanzia, transitanti sul ridotto passaggio le tasse determinate dalla tariffa qui sottoposta.
- 2.** I viaggiatori, vetturali, caretieri che passano il Ponte con mezzi di trasporto, cioè con carrozze, vetture, sedie, carri, carretti ecc., sono esenti dal pedaggio personale;
- 3.** Coloro che hanno pagato il pedaggio e che ritornano nello stesso giorno, sia senza carico come collo stesso carico o colla stessa vettura, sono esenti dal pagare il pedaggio una seconda volta;
- 4.** Per l'esigenza del suddetto pedaggio sono stabiliti due ufficii uno in Bissonne, l'altro in Melide.
- § Gli impiegati degli ufficii avranno un apposito distintivo.
- 5.** Il pedaggio sulle provenienze da Morcote e da Lugano, viene percolato dall'ufficio di Melide; quello sulle provenienze da Chiasso viene percolato dall'ufficio di Bissonne.
- 6.** La bolletta del pedaggio deve essere staccata all'atto materiale del passaggio, e non altrimenti.
- 7.** Le bollette del pedaggio staccate dall'ufficio di Bissonne devono essere presentate dal contribuente a quello di Melide, che le ritirerà e conserverà nei modi e forme che saranno prescritti, onde ottenere il necessario controllo: viceversa le bollette staccate dall'ufficio di Melide, saranno alla stessa guisa ritirate e conservate dall'ufficio di Bissonne.
- 8.** Il ricevitore del pedaggio è tenuto ad avvertire i passeggeri dell'obbligo di pagare il pedaggio.

- § 1.º Il forestiere che non sarà stato avvertito dell'obbligo suddetto non si potrà qualificare per contravventore.
- § 2.º Non si considerano però come forestieri quegli individui, che quantunque non sieno del Cantone, pure vi entrano o lo percorrono abitualmente per l'esercizio del loro traffico o dei loro affari.
- 9.** Coloro che saranno trovati aver passato ufficio di percezione senza aver pagata la tassa portata dalla tariffa saranno multati nel decuplo della tassa non pagata.
- Coloro che avranno mancato ad un tale pagamento malgrado l'invito avutone dai percettori, saranno multati nel ventuplo.
- 10.** Quando la mancanza al pagamento del pedaggio andasse unita a violenta opposizione, o vie di fatto, oltre la multa di L. 50 a 100 saranno i colpevoli trattati a norma del Codice Criminale.
- 11.** Le denunce per contravvenzione saranno sporte al Giudice di Pace del Circolo, che ne porterà giudizio sommario, sentite le parti.
- 12.** Le multe apparterranno: per un terzo allo Stato, e per due terzi all'inventore.
- 13.** Quando l'invenzionato dichiarerà di rinunciare alla difesa giuridica, e di rimettersene all'Autorità superiore amministrativa, ciò dovrà constare da atto formale dal medesimo firmato o segnato.
- 14.** I percettori sono autorizzati, in caso di bisogno, a reclamare l'assistenza delle due Municipalità locali per ottenere il fermo e il castigo de'colpevoli.
- 15.** In caso d'impotenza a pagare o garantire le multe incorse, i contravventori saranno arrestati e fatti tradurre ai Commissarii di Lugano o Mendrisio, secondo la loro direzione.
- 16.** Il presente decreto sarà stampato, pubblicato, affisso ai luoghi soliti ed eseguito.
- Un esemplare sarà costantemente ostensibile nei luoghi di percezione.  
 Lugano, 28 settembre 1847.

**PER IL CONSIGLIO DI STATO**

IL PRESIDENTE

Ingegnere **REALI.**

*Pel Segretario di Stato*

C. A. FORNI Segretario Redattore.

**SEGUE LA TARIFFA.**

|   | Milanesi | Lire | Soldi | Denari |
|---|----------|------|-------|--------|
| Tassa per ogni persona a piedi . . . . .  |          |      | 4     | -      |
| Carozza a 4 cavalli . . . . .   |          | 4    | -     | -      |
| "    detta a 3 " . . . . .  |          | 3    | -     | -      |
| "    detta a 2 " . . . . .  |          | 2    | -     | -      |
| Carretto o vettura a sedia a un cavallo . . . . .   |          | 1    | -     | -      |
| Carro a 4 ruote a 4 cavalli o muli . . . . .  |          | 3    | -     | -      |
| "    detto a 4 buoi . . . . .   |          | 2    | -     | -      |
| "    detto a 2 bestie . . . . .   |          | 1    | 10    | -      |
| Carro a 2 ruote e a 4 bestie . . . . .  |          | 3    | -     | -      |
| "    detto <i>idem</i> a 3 " . . . . .  |          | 2    | -     | -      |
| "    detto <i>idem</i> a 2 " . . . . .  |          | 1    | 10    | -      |
| "    detto <i>idem</i> a 1 " . . . . .  |          | -    | 15    | -      |
| Cavallo sciolto destinato alla vendita . . . . .  |          | -    | 12    | 6      |
| Cavallo da soma od asino . . . . .  |          | -    | 10    | -      |
| Capo di bestiame da macello o mercanzia<br>oltrepassante le oncie 20 in altezza . . . . . |          | -    | 10    | -      |
| "    Simile al disotto di oncie 20 . . . . .  |          | -    | 6     | -      |
| "    Simile di bestiame minuto come majali, vitelli ecc. . . . .                          |          | -    | 2     | -      |

*Tipografia del Verbano.*

# DILIGENZE

## DELLA REPUBBLICA E CANTONE DEL TICINO

### I

#### DILIGENZA GIORNALIERA DA CHIASSO AL S. GOTTARDO E VICEVERSA

che coincide in CHIASSO colla Diligenza da e per MILANO; in BELLINZONA colla Diligenza del S. BERNARDINO per COIRA ed oltre: sul S. GOTTARDO colla Diligenza del Cantone d'URI, indi col BATELLO a VAPORE, sul lago de' quattro Cantoni; in LUGERNA colla Diligenza per ZURIGO, BERNA e BASILEA; ed in queste ultime Città con quelle della GERMANIA, della FRANCIA e coi BATELLI a VAPORE sul RENO.

**ORARIO**  
della Corsa da Milano a Lucerna

| PARTENZA            |                     |   | ARRIVO             |                     |   |
|---------------------|---------------------|---|--------------------|---------------------|---|
| Da Milano alle ore  | 12. meridiane       | ↓ | A Chiasso alle ore | 5. pomeridiane      | ↑ |
| " Chiasso "         | 6. "                | ↓ | " Lugano "         | 8. 30 "             | ↑ |
| " Lugano "          | 8. 45 "             | ↓ | " Bellinzona "     | 12. 30 "            | ↑ |
| " Bellinzona "      | 12. 40 "            | ↓ | " Giornico "       | 4. 15 antimeridiane | ↑ |
| " Giornico "        | 4. 30 antimeridiane | ↓ | " Faido "          | 8. 45 "             | ↑ |
| " Faido "           | 8. 50 "             | ↓ | " Airolo "         | 9. 50 "             | ↑ |
| " Airolo "          | 8. 30 "             | ↓ | " Andermatt "      | 12. 30 meridiane    | ↑ |
| " Andermatt "       | 12. 50 meridiane    | ↓ | " Fiera "          | 5. pomeridiane      | ↑ |
| " Fiera (Fluelen) " | 5. 10 pomeridiane   | ↓ | " Lucerna "        | 7. 30 "             | ↑ |

**ORARIO**  
della Corsa da Lucerna a Milano

| PARTENZA            |                     |   | ARRIVO           |                     |   |
|---------------------|---------------------|---|------------------|---------------------|---|
| Da Lucerna alle ore | 5. antimeridiane    | ↓ | A Fiera alle ore | 7. 50 antimeridiane | ↑ |
| " Fiera "           | 7. 40 "             | ↓ | " Andermatt "    | 1. 50 pomeridiane   | ↑ |
| " Andermatt "       | 2. pomeridiane      | ↓ | " Airolo "       | 6. 50 "             | ↑ |
| " Airolo "          | 6. 50 "             | ↓ | " Faido "        | 7. 55 "             | ↑ |
| " Faido "           | 8. "                | ↓ | " Giornico "     | 9. "                | ↑ |
| " Giornico "        | 9. 5 "              | ↓ | " Bellinzona "   | 12. "               | ↑ |
| " Bellinzona "      | 12. 15 "            | ↓ | " Lugano "       | 4. 15 antimeridiane | ↑ |
| " Lugano "          | 4. 25 antimeridiane | ↓ | " Chiasso "      | 6. 55 "             | ↑ |
| " Chiasso "         | 7. 55 "             | ↓ | " Milano "       | 12. 30 meridiane    | ↑ |

**TARIFFA**

|   |   |   |
|---|---|---|
| <p>Da MILANO a Chiasso . . . . . L. 7. 6. 6.</p> <p>Lugano . . . . . " 11. 6. 6.</p> <p>Bellinzona . . . . . " 15. 16. 6.</p> <p>Giornico . . . . . " 20. 6. 6.</p> <p>Faido . . . . . " 24. 16. 6.</p> <p>Airolo . . . . . " 28. 16. 6.</p> <p>S. Gottardo . . . . . " 31. 6. 6.</p> <p>Andermatt . . . . . " 36. 6. 6.</p> <p>Fiera . . . . . " 41. 6. 6.</p> <p>Da CHIASSO a Lugano . . . . . " 4. 6. 6.</p> <p>Bellinzona . . . . . " 8. 16. 6.</p> <p>Giornico . . . . . " 11. 6. 6.</p> | <p>Da BELLINZONA a Giornico MIL. L. 4. 16. —</p> <p>Faido . . . . . " 7. — —</p> <p>Airolo . . . . . " 11. — —</p> <p>S. Gottardo . . . . . " 15. 16. —</p> <p>Andermatt . . . . . " 20. 16. —</p> <p>Fiera . . . . . " 25. 16. —</p> <p>Da GIORNICO a Faido . . . . . " 3. 16. —</p> <p>Airolo . . . . . " 6. 16. —</p> <p>S. Gottardo . . . . . " 11. — —</p> <p>Andermatt . . . . . " 16. — —</p> <p>Fiera . . . . . " 21. — —</p> | <p>Da FIDDI a Airolo . . . . . L. 4. — —</p> <p>S. Gottardo . . . . . " 8. 16. —</p> <p>Andermatt . . . . . " 13. 16. —</p> <p>Fiera . . . . . " 18. 16. —</p> <p>Da S. GOTTARDO a Andermatt . . . . . " 3. — —</p> <p>Fiera . . . . . " 8. — —</p> <p>Da ANDERMATT a Fiera . . . . . " 11. — —</p> |
|---|---|---|

*NOTA. I prezzi dei posti per le stazioni intermedie si rilevano dalle Tariffe parziali affisse in tutti gli Uffici Postali Ticinesi.*

### II

#### DILIGENZA GIORNALIERA DA LOCARNO A BELLINZONA E VICEVERSA

in comunicazione colla Diligenza da CHIASSO al S. GOTTARDO, colla Diligenza del S. BERNARDINO, e col BATELLO a VAPORE sul LAGO MAGGIORE.

Parte ogni giorno da LOCARNO un'ora dopo l'arrivo del BATELLO a VAPORE e giunge in BELLINZONA verso le ore 10 pomeridiane. da BELLINZONA alle ore 4 antimeridiane ed arriva in LOCARNO un'ora prima della partenza del BATELLO a VAPORE. La taxa di un posto nella Diligenza da Locarno a Bellinzona e viceversa è di lire 3 Milanesi.

### III

#### DILIGENZA GIORNALIERA DA MAGADINO A BELLINZONA E VICEVERSA

che corrisponde colla Diligenza da CHIASSO al S. GOTTARDO, colla Diligenza del S. BERNARDINO, e col BATELLO a VAPORE sul LAGO MAGGIORE.

Parte tutti i giorni da MAGADINO dopo l'arrivo del BATELLO a VAPORE e perviene in BELLINZONA circa alle ore 9 pomeridiane. da BELLINZONA alle ore 4 1/2 antimeridiane ed arriva in MAGADINO prima della partenza del BATELLO a VAPORE. Per ogni posto nella Diligenza da Bellinzona a Magadino si corrispondono L. 3 Milanesi.

### OSSERVAZIONI

La Diligenza da CHIASSO al S. GOTTARDO offre ai viaggiatori il più comodo ed il meno dispendioso mezzo di trasporto da una gran parte dell'ITALIA per la SVIZZERA centrale, per la FRANCIA settentrionale, per il BELGIO, per l'OLANDA, per le città libere di BREMA, FRANKFORTE, AMBERGO e LIEBEG, per l'INGHILTERRA, l'IRLANDA e la SCOZIA, e viceversa. Il viaggio da MILANO a BELLINZONA si compie in ore 12 e mezzo 1/2; da MILANO a LUZERNA in ore 12 o al più 13; da MILANO a ZURIGO in ore 12; da MILANO a BERNA o BASILEA in ore 13; da MILANO a FRANKFORTE in ore 14; da MILANO a PARIGI in ore 150 circa. Ogni viaggiatore ha diritto al trasporto gratuito di 30 libbre di equipaggio, ma per il soprappiù rettificano la taxa di soldi 25 per ogni libbra di eccesso di Chiasso a Fiera e viceversa, ed in proporzione per le stazioni intermedie. La Diligenza del S. BERNARDINO, che parte da BELLINZONA dopo l'arrivo della Diligenza di LOCARNO o MAGADINO, e di quella da CHIASSO al S. GOTTARDO, viene usata al viaggio fra due cantoni, ed offre ai viaggiatori il più comodo ed il meno dispendioso mezzo di trasporto. La Diligenza da LOCARNO a BELLINZONA si compie in ore 22 e da BELLINZONA a LOCARNO in ore 14; e dal resto del Cantone, che trasporti anche viaggiatori, la taxa si può sempre calcolata in base sui 100 siasi a LOCARNO o MAGADINO, ed in ore 4 siasi a COIRA. La Diligenza da LOCARNO o MAGADINO servono di comunicazione tra il BATELLO a VAPORE sul LAGO MAGGIORE e BELLINZONA, parte ostende in cui sia capo, o per cui termina la Diligenza. La restante Diligenza trasportano corrispondentemente viaggiatori, corrispondenze, mercanzie e merci. **NOTA.** L'importo di un posto nella Diligenza del S. Bernardino è di L. 14. 4 Milanesi da Bellinzona al S. Bernardino, di L. 18. da Bellinzona a Spluga, e di L. 21. da Bellinzona a Coira, per la ragione istessa — Nella ragione istessa, ed del 15 ottobre al 15 aprile si elegge per un posto da Bellinzona al S. Bernardino L. 12. — da Bellinzona a Spluga L. 17. — da Bellinzona a Coira L. 20. — oltre ad una taxa minima di soldi 4. da Bellinzona al S. Bernardino, di soldi 6 da Bellinzona a Spluga, e di soldi 8 da Bellinzona a Coira per ogni Diligenza di equipaggio, ed in base della necessità pratica.

### IV

#### DILIGENZA DA LOCARNO A RIGNASCO (MIRIUGLI) E VICEVERSA

Parte da Locarno al Lunedì, Giovedì e Sabato alle ore 8 antimeridiane, e da Rignasco al Martedì, Venerdì e Domenica alle ore 9 antimeridiane.

**NOTA.** Nel giorno festivo di Locarno la Diligenza parte da Locarno alle ore 7 pomeridiane. — Nella settimana in cui non si ha mercato a Locarno, parte da Locarno alle ore 6 antimeridiane, ed in base della taxa di Locarno a Rignasco colla Diligenza del S. Bernardino. La taxa da Locarno a Rignasco è d'importo di Lire L. 3. 7 Milanesi, e corrispondente per la località intermedia, cioè alle stazioni parziali. Locarno, il 1.º gennaio 1844.

### V

#### DILIGENZA DA BIASCA A OLIVONE (BIBI) E VICEVERSA IN RELAZIONE COLLA DILIGENZA DA CHIASSO AL S. GOTTARDO.

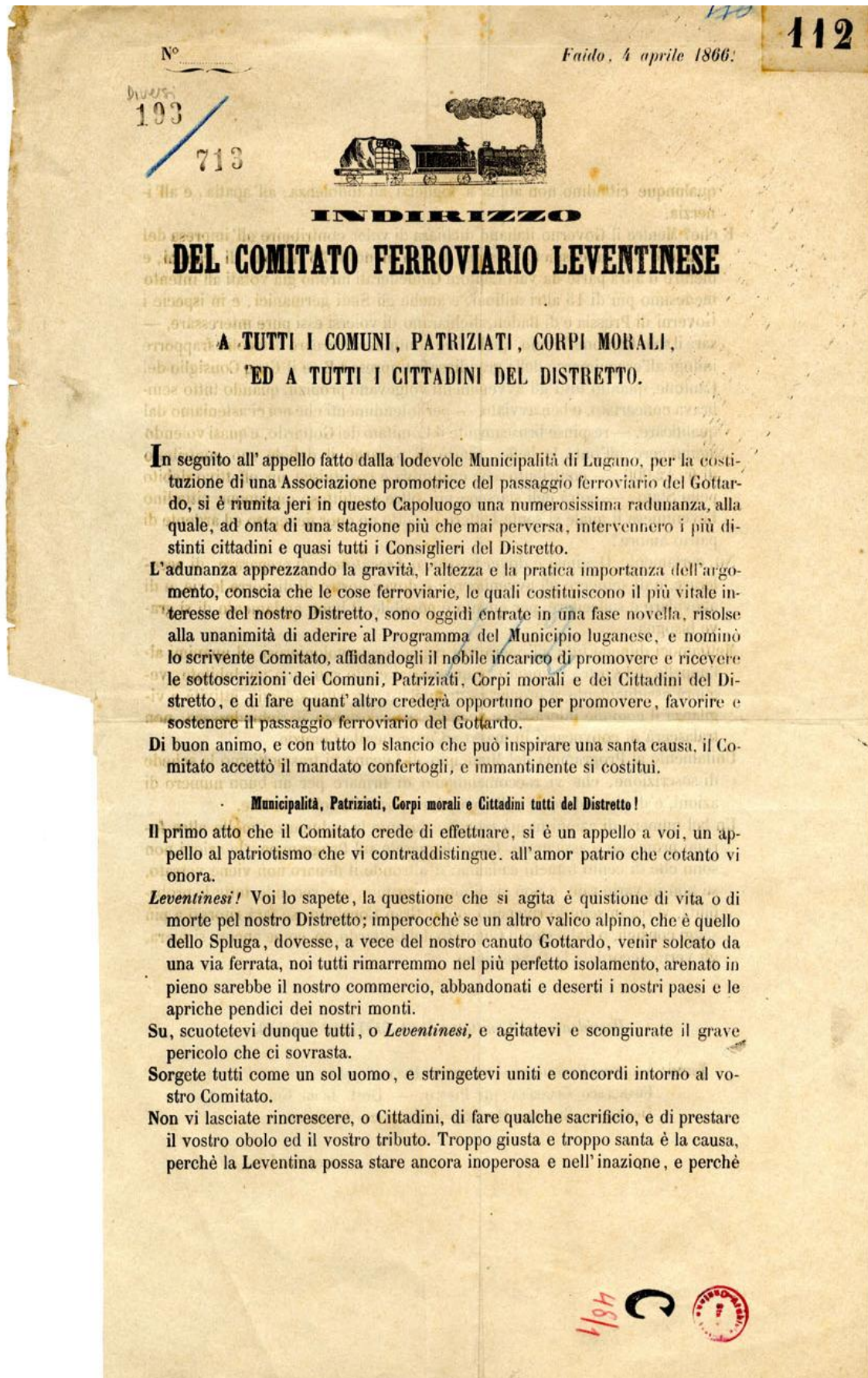
Parte da Biasca al Lunedì, Giovedì e Sabato alle ore 8 antimeridiane, e da Olivone al Martedì, Venerdì e Domenica alle ore 9 antimeridiane.

Il prezzo del biglietto di postolonia per l'intera corsa è di L. 4. — Quello per i posti intermedii si può ottenere dall'appositi tariffi.

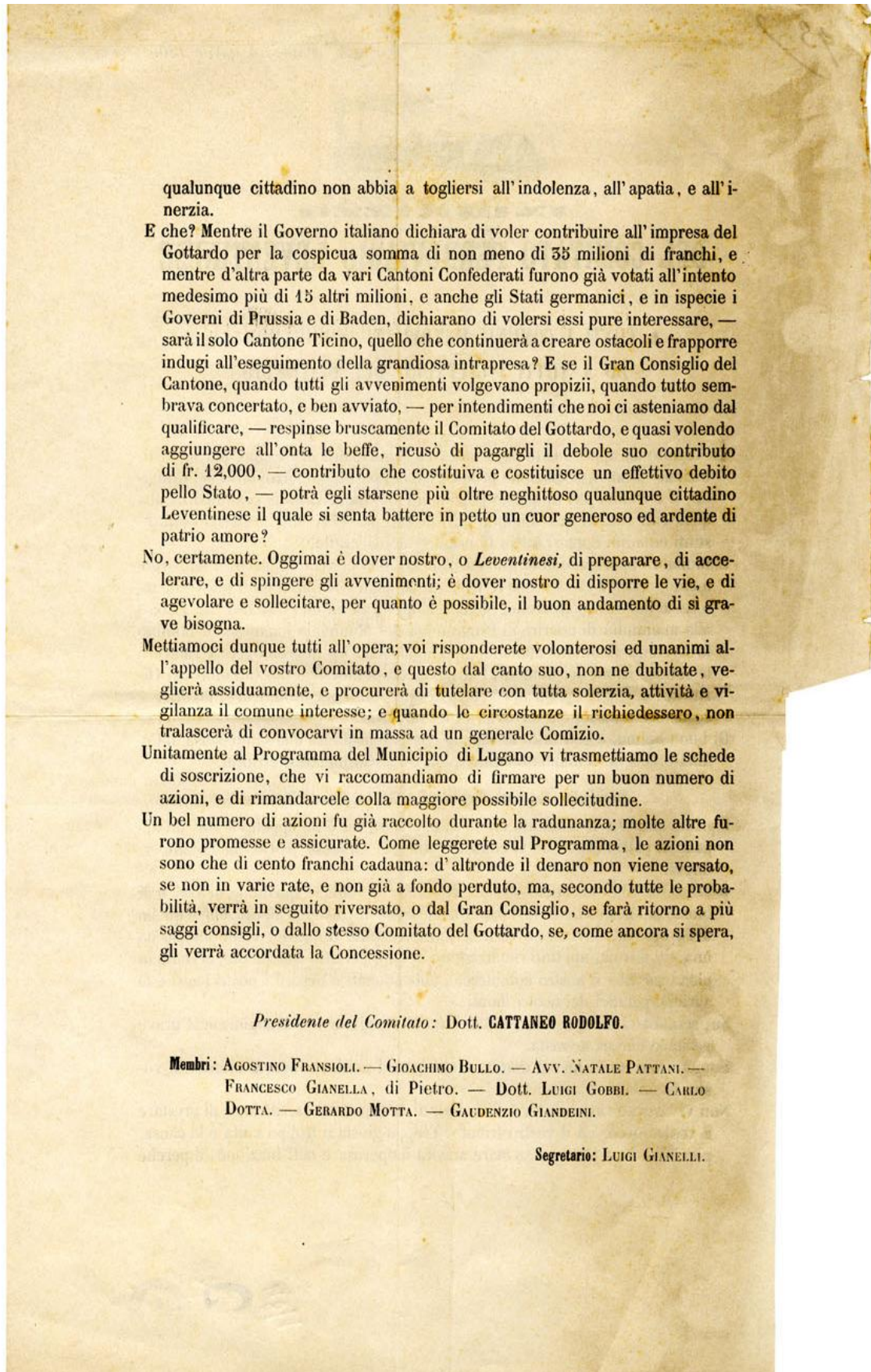
LA DIREZIONE GENERALE DELLE POSTE

(Tip. del Ferbario)

Orario e tariffa della diligenza giornaliera su cinque tratte (1844).



Appello del Comitato ferroviario leventinese a favore della linea del San Gottardo, ritenuta come una "questione di vita o di morte" per il Distretto (1866).



Appello del Comitato ferroviario leventinese a favore della linea del San Gottardo, ritenuta come una "questione di vita o di morte" per il Distretto (1866).

FIB 135



## LA MUNICIPALITÀ DI LUGANO

in occasione della Festa d'inaugurazione della

### FERROVIA COMO-CHIASSO

che avrà luogo il 28 corrente, ha stabilito il seguente

#### PROGRAMMA

- Ore 8. ant. — Riunione alla stazione delle Deputazioni del Lod. Consiglio di Stato, dei Municipii di Lugano, Locarno e Bellinzona, del Regio Console Italiano ecc., che partiranno per Chiasso con un treno speciale.
- Il treno inaugurale arriverà a Chiasso alle 10. 12 (*ora di Roma*) e vi si fermerà mezz'ora circa; il Municipio di Chiasso offrirà il vino d'onore.
- » 10. 12 » (*ora di Berna*) — Partenza del treno inaugurale da Chiasso per Lugano, dove arriverà alle 10. 57.
- » 10. 3/4 » — Convegno alla Stazione di tutte le Rappresentanze e Delegazioni comunali, delle Società ecc.
- » 11. » — Appena arrivato il convoglio si formerà il corteggio, che preceduto dalla Banda civica si recherà sulla Piazza della Riforma.
- » 12. mer. — Banchetto offerto agli invitati da parte del Municipio di Lugano.
- » 2. pom. — Partenza col battello a vapore per una escursione sul lago dalla parte di Porlezza.
- » 4. » — Convegno sulla Piazza della Riforma per accompagnare gli invitati alla Stazione.

Le Delegazioni che incontrarono alla mattina gli invitati a Chiasso accompagneranno gli stessi al confine.

Cittadini!

In sì fausta occasione, auspice del comune desiderio pella grande linea, e caparra di più florido avvenire pel nostro paese, noi facciamo un caldo appello alla Cittadinanza, perchè le case siano decorate di bandiere e festoni, e le Società patriottiche convengano numerose coi loro vessilli per prendere parte al corteggio, gareggiando tutti acciò il ricevimento riesca qual s'addice a colta e civile città, e dimostrare che Lugano si associa festante alle grandi opere dell'industria, della fratellanza e progresso dei popoli.

Lugano 25 settembre 1876.

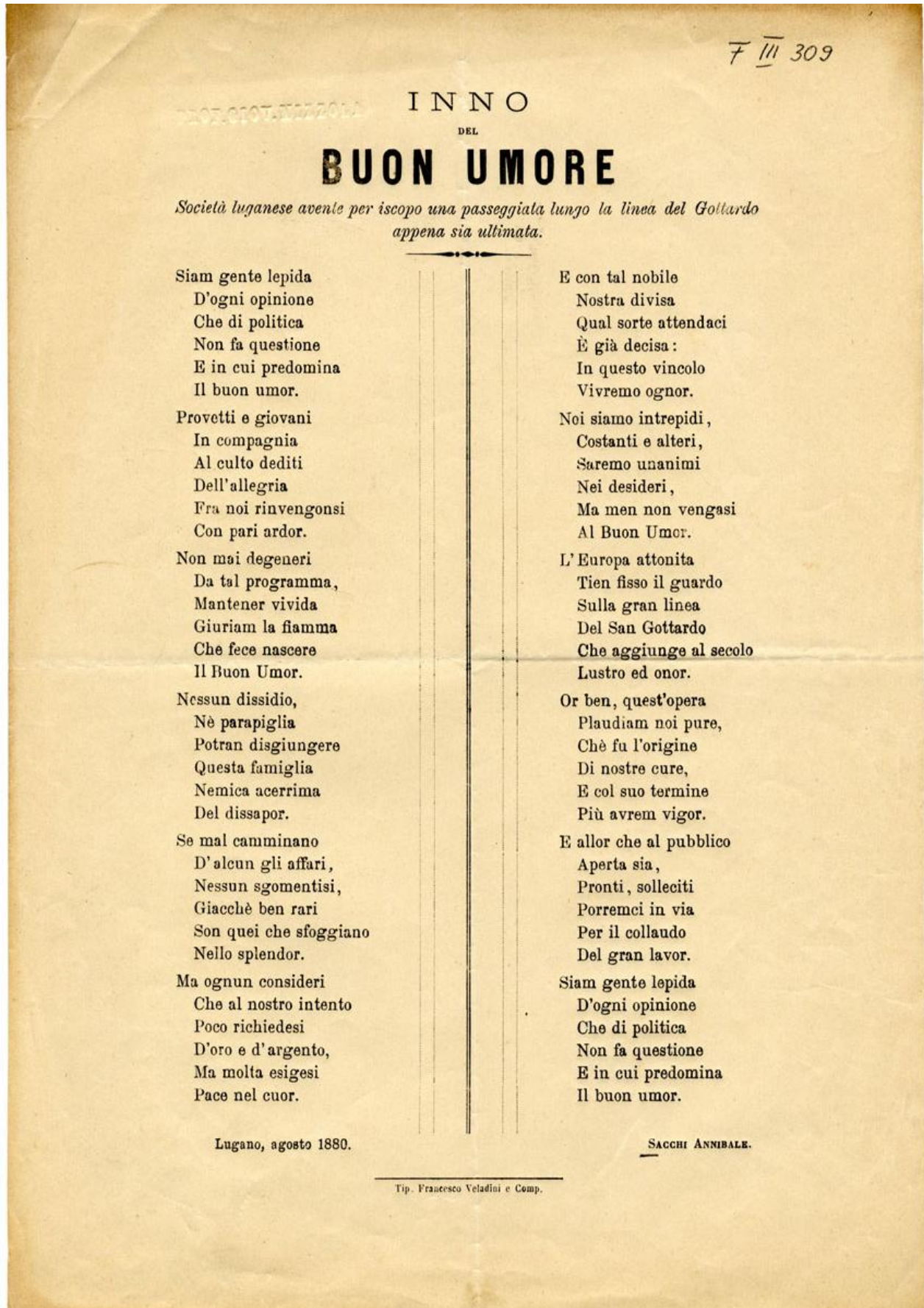


PER LA MUNICIPALITÀ  
Il Sindaco-Presidente  
**GIUSEPPE BERNASCONI.**

Il Segretario  
S. RIVA.

Lugano, Tip. Frauc. Veladini e C.

Programma della festa d'inaugurazione della tratta ferroviaria  
Como-Chiasso, il 28 settembre 1876.



"Inno del buon umore" inneggiante alla linea ferroviaria del San Gottardo (1880).

# I TRAMVAI



Su Ticino liberale,  
 Su ti mostra unito e saggio;  
 Del progresso se ti cale  
 Dell'avito bel retaggio,  
     Corri all'urna, e vota omai  
     Pel trionfo del tramvai.  
 Vitupero a chi per vile  
 Interesse od ambizione,  
 Fra noi getta il pomo ostile  
 E ci mette in disunione!  
     Tutti, tutti uniamci omai,  
     E gridiam: viva i tramvai.  
 Anastasi, buon guerriero  
 Che combatti, e vinci ognora,  
 Perché triste, e non altero  
 Io ti veggio tutta l'ora?  
     Caro amico, e tu nol sai?  
     Sento il fischio del tramvai.  
 O Gallacchi, progressista  
 Tu ti chiami, tu ti vantì?  
 Fuori, fuori della lista  
 Di chi grida: avanti, avanti.  
     La condanna già tu l'hai,  
     Sei nemico del tramvai.  
 E tu Simen, Reda'tore,  
 Forza e vita del *Dovere*,  
 Ti sei fatto un bell'onore  
 Disertando le tue schiere;  
     Gloria certo non avrai,  
     Mal scrivendo dei tramvai.  
 Su Ticino liberale,  
 Su ti mostra unito e saggio;  
 Del progresso se ti cale  
 Dell'avito bel retaggio,  
     Corri all'urna, e vota omai  
     Pel trionfo del tramvai.  
 Ma il Tognetti grida irato:  
 « Noi vogliamo economia ».  
 Buon Tognetti, sei beato,  
 Tu viaggi in ferrovia;  
     E di noi pensier non hai?  
     Vota dunque pel tramvai.

O Virgilio Lampugnani,  
 Buon amante del progresso,  
 Contro i tram tu pur dismani,  
 Tu combatti, e solo adesso?  
     Deh! la guerra smetti omai;  
     Torna amico dei tramvai,  
 Su Camuzzi agitatore,  
 Col Manzoni su fa lega:  
 Pugna, pugna con calore  
 Con l'esimio tuo collega,  
     Pel trionfo pugna omai  
     Del benefico tramvai.  
 Vitupero a chi per vile  
 Interesse od ambizione,  
 Fra noi getta il pomo ostile  
 E ci mette in disunione!  
     Tutti, tutti uniamci omai,  
     E gridiam: viva i tramvai.  
 Io già sento nel Ticino  
 Mille voci, mille suoni;  
 D'ogni eletto cittadino  
 Sono queste le canzoni:  
     « Un progresso vero omai  
     Per noi segnano i tramvai. »  
 Per il bene dei fratelli,  
 Pel decoro del paese,  
 Non mostriamoci ribelli  
 A comuni e giuste spese:  
     Possidenti ed operai  
     Votiam tutti pel tramvai.  
 Del Ticin non è l'amico,  
 Non l'amico del progresso,  
 Chi dei tram si fa nemico,  
 Chi pel voto è ancor perplesso.  
     Da ciascun si voti omai  
     La vittoria del tramvai.  
 Su Ticino liberale,  
 Su ti mostra unito e saggio;  
 Del progresso se ti cale  
 Dell'avito bel retaggio,  
     Corri all'urna e vota omai  
     Pel trionfo del tramvai.

## POSSIDENTI ED OPERAI - VOTIAM TUTTI PEL TRAMVAI

« Strade e scuole, sono i principali veicoli del progresso, e non devono essere i liberali quelli che le osteggiano.

Le ferrovie non sono un lusso, ma una conquista del progresso.

A quale scuola di liberalismo volete voi educare il nostro popolo, o carissimi amici? O piuttosto quale spirito di reazione ha conturbato la vostra mente, per sostenere e predicare che le ferrovie sono un lusso?

Lusso il mezzo più potente che la scienza abbia finora trovato per dar valore alle ricchezze del suolo, ai commerci, alle industrie ed al benessere generale?

Lusso il più potente fattore di prosperamento di progresso e di civiltà che sia in nostre mani?

Lusso, — cosa superflua, — una ferrovia?

Con simili teorie credete voi abituare il popolo ai grandi ideali; spingerlo ai generosi conati, lanciarlo nella via delle conquiste della civiltà?

Con simili idee voi non educate il popolo, lo rendete spilorcio; — lo abituate ai bassi istinti, ai ragionamenti d'usuraio, all'egoismo, alla bassezza. Lo avviate alla reazione.....

Ma quando, per disgrazia del Cantone, sarete arrivati a persuadere il popolo che una ferrovia è un lusso e che perciò bisogna ritardarla fino a quando saremo diventati tutti ricchi, non c'è più un progresso che voi potrete difendere. Perché il popolo vi risponderà che, giudicando a stregua delle vostre idee, son lusso le scuole, i manicomi, l'aumento dell'onorario dei docenti, le condotte mediche, le strade circolari, la luce elettrica ecc.....

Avrete bel parlar di dire ai contadini ed agli abitanti delle città che se non hanno la ferrovia risparmiano però trenta o quaranta centesimi all'anno per ogni abitante.

Essi vi risponderanno che con queste idee ristrette voi avete combattuto un grande progresso e impedito lo sviluppo del paese. Che per colpa vostra si è lasciato sfuggire la più bella, forse la sola occasione di ferrovie regionali. »

(Vedi *Gazzetta Ticinese* del 23 Dicembre 1891 N.º 298.

2ª Edizione.

Tip. Iginio Boati.

Poesia a sostegno del sussidiamento statale delle ferrovie regionali ticinesi, stampata in occasione della votazione del 3 gennaio 1892 per il referendum contrario.



# TRAMWAY ELETTRICI

## DELLA CITTÀ DI LUGANO



### PIANO DI SITUAZIONE



Maßstab 1: 25000. Mit Bewilligung des eidg. Ingen. Burcau's nach dessen Originalaufnahmen bearbeitet.

### RELAZIONE DEL COMITATO PROMOTORE

Lugano, Aprile 1894.

Foglio doppio con la relazione del Comitato promotore dei Tramway elettrici della Città di Lugano (1894).

## Relazione del Comitato Promotore

Il progetto dei tramway elettrici della città di Lugano, a cui con disinteressamento e costanza si dedicarono parecchi cittadini e che in questi ultimi tempi incontrò eziandio il forte e benefico appoggio della stampa cittadina, trovasi oramai prossimo alla sua realizzazione.

Il Comitato promotore che nulla lasciò di intentato per la buona riuscita di quest'opera, cedendo al desiderio di molti amici, espone qui brevemente gli estremi di quest'opera grande ed utile, che concorrerà quanto prima validamente all'ingrandimento della nostra bella Lugano.

**Descrizione della Linea.** — Da una Stazione Centrale, situata in Piazza Rizziero Rezzonico si dipartono tre linee distinte. La prima di esse con un percorso di ml. 1450 passando per Piazza Castello, lungo la strada circolare per Castagnola mette a Cassarate. — La seconda raggiunge il Molino Nuovo, dopo un percorso di circa ml. 1400 lungo la strada circolare per Tesserete, passando avanti l'antica Caserma, il Pretorio e le graziose ville che formano la Lugano nuova. — La terza linea, costeggiando il lago, lungo il quai e seguendo la strada cantonale per Chiasso, fa capo alla stazione della funicolare del Monte S. Salvatore mediante un percorso di ml. 1750. — L'intera rete ha una lunghezza di Kilometri 4,500.

**Costruzione ed esercizio.** — La spesa di costruzione dell'intera linea consegnata in istato di esercizio, è preventivata per una somma di Fr. 270,000. — Premesso però di utilizzare la produzione di forza elettrica prodotta al cantiere della Ditta Bucher & Durrer in Maroggia, per il che, questa Spettabile Ditta domanderebbe un compenso di Fr. 6000 annui, obbligandosi a fornire la forza necessaria a mantenere quattro vetture contemporaneamente in continuo funzionamento:

questa cifra di preventivo sarebbe così ripartita:

|   |               |
|---|---------------|
| Binario completo, compresi cioè scambi, piattaforme ecc. . . . .                                      | Fr. 95000. —  |
| Trasmissione della corrente elettrica, condotti, contatti, ecc. . . . .                               | » 85000. —    |
| Macchine di trasformazione della corrente, vetture con motori . . . . .                               | » 77000. —    |
| Primo vestiario al personale di servizio, fornitura attrezzi, spese di studio ed imprevisti . . . . . | » 13000. —    |
|   | Fr. 270000. — |

Per l'esercizio della linea si sono previste per ora N° 5 vetture con motore; ciascuna di queste vetture è capace di N° 24 passeggeri.

Razionalmente disposti gli scambi e le fermate, lungo i tre tronchi a seconda della loro lunghezza, cadauna delle tre linee potrà esser percorsa in 10 minuti.

A meglio persuadere chiunque della utilità di quest'opera, si uniscono alcuni dati statistici desunti, a cura del Lod. Dipartimento federale delle Poste e Telegrafi, dalle principali linee di tramway, in esercizio in alcune delle principali città svizzere.

| <b>Estremi</b><br>di raffronto delle diverse<br>linee | <b>BERNA</b><br>sistema aria<br>compressa | <b>GINEVRA</b><br>sistema<br>a cavalli | <b>BIENNE</b><br>sistema<br>a cavalli | <b>VEVEY</b><br>sistema<br>elettrico | <b>ZURIGO</b><br>sistema<br>a cavalli | <b>LUGANO</b><br>sistema<br>elettrico |
|---|---|--|---------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| Lunghezza chilometrica . . .                          | Km. 2.93                                  | 12                                     | 4.67                                  | 10.37                                | 8.58                                  | 4.500                                 |
| Costo totale d'impianto . . .                         | Fr. 358.964                               | 2.340.427                              | 296.954                               | 675.920                              | 1.057.302                             | 270.000                               |
| Vetture con motori od in servizio                     | 9   | 49                                     | 9                                     | 15                                   | 32                                    | 5                                     |
| Corse giornaliere . . . . .                           | 161.78                                    | 140.56                                 | 88.01                                 | 102.96                               | 237.71                                | 312                                   |
| Viaggiatori per Km. . . . .                           | 396.797                                   | 304.659                                | 87.474                                | 93.183                               | 324.584                               | 101.227                               |
| Entrate generali . . . . .                            | 31.707                                    | 556.052                                | 58.015                                | 185.122                              | 374.780                               | 45.552                                |
| Spese generali . . . . .                              | 25.292                                    | 385.806                                | 54.645                                | 155.015                              | 288.594                               | 24.000                                |
| Spesa dell'esercizio al Km. .                         | 34.647                                    | 32.151                                 | 11.701                                | 14.949                               | 33.636                                | <b>5.333</b>                          |

Con un semplice esame di questi dati statistici, facilmente si persuade ciascuno, quanto più floride siano le condizioni del progetto dei tramway elettrici in Lugano, in raffronto di quelli in esercizio nelle sunnominate città. E l'entrata preventivata di fr. 45.552.00, facilmente si viene ad ottenere come segue.

Con un servizio di una durata media giornaliera di 13 ore, si possono fare 312 corse al giorno, ossia 113.880 corse all'anno, calcolando di trasportare in ciascuna corsa 4 persone in media a 10 cent. la corsa.

Nella sortita di fr. 24.000 è largamente contemplata la spesa per 9 conduttori per un capolinea, per la forza motrice, materiali, ufficio e diversi. Come si vede, si sono presi per base dei dati, che certo si raggiungeranno sempre, anche nelle condizioni ordinarie del movimento, senza bisogno di un concorso straordinario di forestieri.

Nel suo lavoro il Comitato promotore non si è limitato a fare dei calcoli preventivi, ma ne procurò una pratica applicazione. Il Comitato oggi è in possesso di una offerta, in forza della quale, una impresa prestando le debite garanzie, si obbligherebbe di dare la linea, in completo assetto, pronta all'esercizio, entro lo spazio di 5 mesi, a partire dalla data del contratto per la somma di fr. 270.000. — L'Impresa Bucher e Durrer applicando la forza motrice elettrica di Maroggia, assumerebbe l'esercizio per una durata di 10 anni consecutivi, **garantendo l'interesse del 3 0/0 agli azionisti.** Queste simultanee favorevoli offerte, della costruzione e dell'esercizio, facilitano oramai il compito di completamento del capitale sociale.

Secondo il progetto finanziario del Comitato Promotore, questo capitale è stato suddiviso in azioni da fr. 500 cadauna. Già sono raccolte le adesioni di circa i  $\frac{2}{3}$  del capitale stesso. E i membri del Comitato rivolgono una calda preghiera a tutti i cittadini del paese, affinché ognuno faccia buon viso al pellegrinaggio che essi continueranno in questi giorni, per la raccolta delle azioni tuttora mancanti, e che ognuno cooperi nei limiti delle proprie forze al completamento di questo capitale sociale.

Una prossima riunione di tutti i signori sottoscrittori, provvederà alla nomina del Consiglio di Amministrazione, al quale verrà affidato l'esame delle pratiche e la definitiva sistemazione dell'Impresa.

Ed ora, fidenti nel patriottismo e nel generoso slancio dei nostri concittadini, non ci rimane che auspicare il giorno in cui la macchina elettrica solcherà festosa e benefica la ridente pianura, in mezzo a cui regna superba ed ammirata la bella Regina del Ceresio.

**Il Comitato Promotore.**