

SaronnoNews

Quel tram fumante che attraversava Saronno

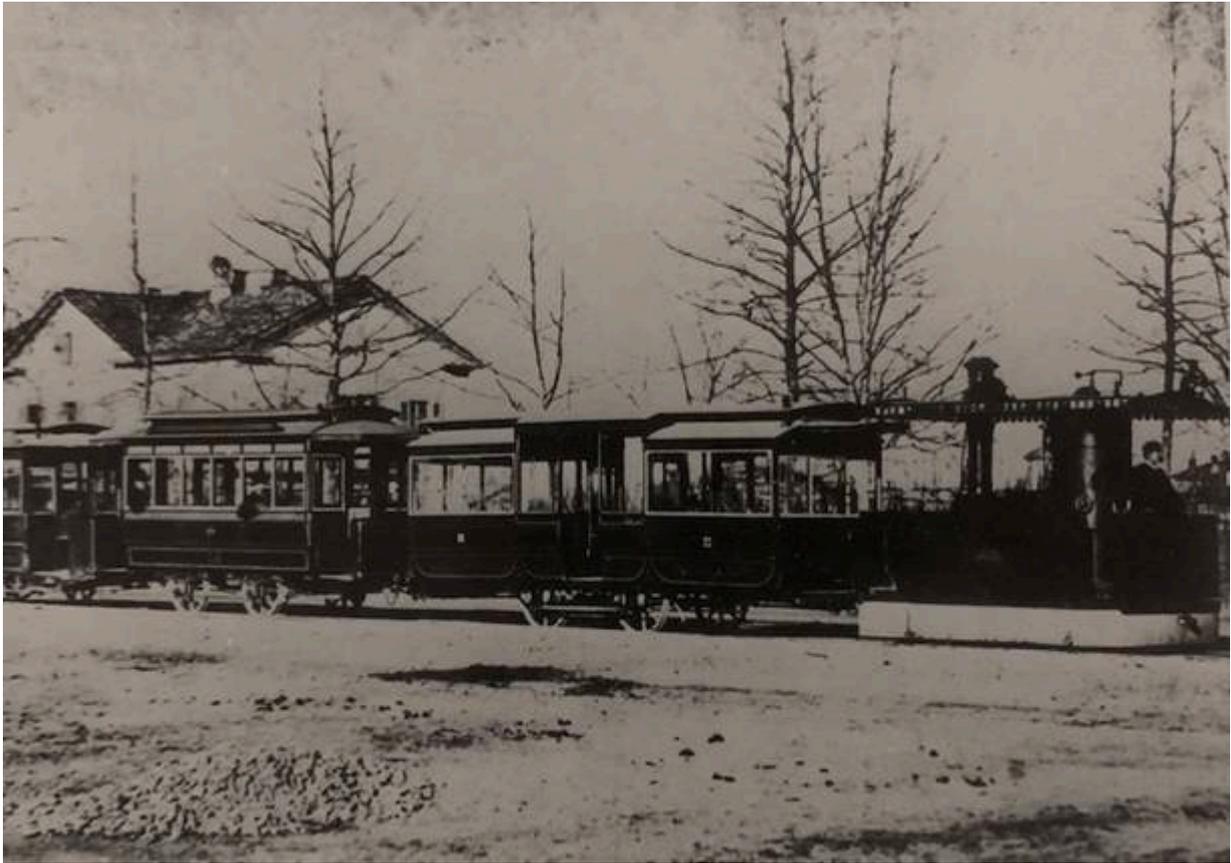
Roberto Morandi · Sunday, November 29th, 2020

Si fece battere solo di due mesi e mezzo, Saronno, e la “corsa” la vinse allora **Vaprio d’Adda**, che conquistò il titolo di primo borgo intorno a Milano raggiunto dal **tram a vapore**.

Il primo tram arrivò così a **Saronno** il **26 giugno 1878**. **Un anno di ritardo per colpa (già allora!) della burocrazia**: la “Società Belga di Tramways e Ferrovie Economiche di Bologna, Roma e Milano” aveva già posato i binari (su cui si muovevano le prime vetture trainate da affaticati cavalli) e il 4 ottobre 1877 era riuscita a far muovere una piccola locomotiva tipo Brown, ma **non si sapeva esattamente a chi spettasse dare l’autorizzazione**. Toccava alla Provincia di Milano? O al governo? Un po’ come le bici qualche anno dopo o **un po’ come per i monopattini oggi, la tecnica arrivava in anticipo su regole e leggi**.

Alla fine gli inghippi burocratici furono risolti, il 26 giugno 1878 le locomotive iniziarono a circolare e due mesi dopo iniziò il servizio a vapore normale. Nello stesso anno il binario raggiunse anche **Tradate**: a differenza delle ferrovie, che richiedevano la costruzione di ponti e gallerie, il tram era poco più che due rotaie messe lungo la strada, si faceva in fretta a costruire una linea. A Saronno passava dalle strade che già esistevano, quindi anche dalla **piazza Umberto I (attuale piazza Libertà) e dal santuario**.

La **velocità era – per quei tempi – sufficiente: 15 km/h**, quella di un cavallo al trotto! In compenso dietro alla locomotiva si potevano aggiungere almeno tre carrozzette, buone per trasportare anche cento persone. La partenza a **Milano** avveniva dal **Foro Bonaparte**, appena fuori dalle mura della città e vicino al castello e al quartiere (allora popolare) di Brera.



Una delle prime locomotive “Brown” costruite dalla svizzera SLM: traina tre carrozzette

Il tram a vapore saronnese nacque con più di un problema: quasi fossimo già ai nostri tempi si trovò a **combattere da subito contro la burocrazia ma anche nei tribunali**. Perché? Il tram per Milano faceva lo stesso percorso del treno della “Società della Ferrovia Milano-Saronno e Milano-Erba” (poi Ferrovie Nord Milano), che intentò – senza successo – una causa civile per eliminare il concorrente.

Le Ferrovie Nord Milano però la ebbero vinta in altro modo: nel 1889 **si comprarono anche il tram!** Le stesse Fnm pochi anni dopo trasformarono in ferrovia anche un’altra linea di tram, la Saronno-Como (il treno fino a **Rovello Porro** e **Lomazzo**, non a caso, è ancora oggi proprio a fianco della strada).

Sul tram da Milano a Saronno alle primissime quattro **locomotive** costruite in Svizzera le Fnm aggiunsero altre vaporiere costruite in Germania dalla Krauss e dalla Henschel&Sohn. Queste macchine erano molto diverse dalle locomotive a vapore delle ferrovie: **come si vede nelle foto avevano l’aspetto di “cubotti”**, con le ruote, i cilindri e le bielle coperte il più possibile per evitare di spaventare i cavalli che allora erano i grandi protagonisti delle strade.

L’andatura lenta e un po’ zoppicante diede origine a diversi **soprannomi** in Italia, il più famoso è quello **milanese affibbiato alla linea per Magenta: “Gambadelegn”** (la **Milano-Gallarate** invece era detta a Rho “sgincherlin”, serpeggiante, perché faceva tante curve e aveva tante carrozze). Il soprannome di Gambadelegn, che faceva del tram quasi un “personaggio”, è poi diventato sinonimo di tram a vapore in tutta la Lombardia.



Il tram fermo in piazza Umberto I, per far passare un funerale. A sinistra si riconosce il caratteristico negozio di “Coloniali” di Domenico Reina, visibile anche nella prima immagine dell’articolo

Quando scomparve il tram? Già nel **1915 smise di circolare tra Saronno e Tradate**, tra le primissime linee chiuse in Lombardia. Altre linee in quel periodo (ad esempio la Milano-Legnano-Gallarate) stavano passando dalle nere locomotive a vapore ai tram elettrici, dipinti in bianco forse anche per far notare quanto migliorasse il viaggio senza carbone e fumo di mezzo. Nessun cambiamento interessò il tram a vapore tra Milano e Saronno, che **rimase invece in servizio per i primi anni dopo la Grande Guerra, fino al 1925.**



Mappa del Touring Club Italiano: lungo la strada Milano-Saronno è indicato, con la linea tratteggiata, il tracciato del tram a vapore, che nel 1925 non arrivava più a Tradate ma faceva capolinea a Saronno passando per Caronno Milanese, odierna Caronno Pertusella. Curiosità: Pertusella nella mappa non è indicata, mentre lo è la più piccola frazione di Bariola

Dalla fine dell'Ottocento le Ferrovie Nord non avevano investito nulla nel rinnovo e dunque anche le più nuove delle locomotive iniziavano a sentire il peso degli anni: la linea (scrive Giovanni Cornolò nel suo monumentale libro "Fuori porta in tram") "**si estinse per obsolescenza**".

Il tram a vapore, con il suo ansimare, è spesso paragonato a una creatura viva, lo suggerisce anche il soprannome Gambadelegn: **potremmo quasi dire che il tram da Milano a Saronno morì di vecchiaia**, sereno, dopo aver visto crescere le nuove generazione. Il treno delle Ferrovie Nord andava già al triplo della velocità e pochi anni dopo a Saronno sarebbe arrivato anche il primo treno elettrico: la nuova generazione, il "nipotino" di quel vecchio tram.

This entry was posted on Sunday, November 29th, 2020 at 6:40 am and is filed under [Milanese](#), [Storie](#), [Varesotto](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.