

Premessa

Cosa rimane, oggi, di una tranvia che ha collegato per 66 anni Udine a San Daniele e che da altri 66 anni non esiste più? Quasi nulla, verrebbe da dire spontaneamente. Ed in effetti è così: non c'è quasi più traccia delle costruzioni che l'avevano caratterizzata lungo il suo sedime, e per ampi tratti case, villini e capannoni sono stati costruiti con sovrana indifferenza e senza remora alcuna, cancellando ogni traccia che tentava di resistere al tempo. E, come è naturale che succeda, anche la memoria di questo lento tram “collinare” nelle parole di chi l'ha visto percorrere queste strade, si perde per sempre. Oggi solo chi ha più di 70 anni di vita può vantare ricordi originali di questo particolare mezzo di locomozione su rotaia, detto bonariamente la *vacje* per il suo lento avanzare non solo tra i binari, ma anche fuori di questi, con frequenza e licenze a volte un po' eccessive.

Scomparsi così molti dei suoi antichi utenti, la tranvia parla ormai solo attraverso i documenti d'archivio e gli articoli apparsi sui giornali del tempo. La storia perderà un po' di colore, ma guadagnerà senz'altro in precisione ed esattezza di contenuti, perché – per chi avrà la pazienza di leggere questa lunga ricerca – capirà che tutto quanto si racconta in queste pagine trova necessario fondamento su dati reperiti in archivio e, anche se in maniera meno precisa, negli articoli giornalistici, oggi per gran parte *on line*. Largo spazio viene riservato anche alle immagini che – nonostante le svariate occasioni di esposizione e le pubblicazioni apparse – appaiono in alcuni casi inedite e confermano o smenatiscono quanto si era scritto sul tram. Sempre consapevoli che, anche per questo unico mezzo di trasporto, in 66 anni di vita, le forme e le amministrazioni cambiavano, i tracciati pure (per

non parlare dei mezzi di trazione), e non esiste un unico tram, cristallizzato nella nostra memoria, ma diversi convogli, a seconda del periodo storico che vogliamo prendere a riferimento.

Non è scontato sostenere che fare la storia di questa tranvia è ripercorrere anche la storia dei paesi attraversati, evolutisi enormemente grazie alla sua discreta e capillare presenza e in un momento storico in cui non esistevano alternative a quel tipo di trasporto su rotaia se non quello a trazione animale, ma è anche un modo per conoscere meglio, da un punto di vista tecnico, la storia del trasporto pubblico tra la fine dell'Ottocento e la metà del secolo scorso, un momento particolarmente importante, dal trionfo delle tranvie a vapore, ai tentativi di rinnovamento del materiale rotabile con gli innovativi (ma ancora poco evoluti) mezzi elettrici ad accumulatori, seguendo le decisioni e la politica trasportistica dei suoi amministratori, dal tedesco Carl Neufeldt all'ing. Giacomo Cantoni, dalla Società Veneta di Padova all'Amministrazione Provinciale di Udine. Si comprende come questo territorio non avrebbe mai potuto da solo arrivare a questa innovativa e preziosa realizzazione, senza l'apporto finanziario e tecnologico di magnati e officine dell'Austria, che fornì le prime quattro locomotive a vapore tra il 1889 e il 1890, oltre a tutto il materiale rimorchiato. Come vale la pena di sostenere che la decisione della sua dismissione, dopo troppi anni di lento declino, era voluta ormai quasi da tutti, visto l'evolversi del trasporto tranviario nelle realtà minori, un trasporto che non seppe rinnovarsi e resistette soltanto a fronte di volumi di traffico che solo pochi centri metropolitani erano in grado di alimentare. Una conferma che, anche la storia di una modesta tranvia friulana, non si può fare senza aperture ad altre realtà produttive, anche molto lontane geograficamente da questa, in una visione realmente europea del suo evolversi tecnologico¹.

Giunto alla fine del mio lungo lavoro di ricerca, il mio ringraziamento più sincero va alla Presidente dell'Ecomuseo di Fagagna, Monica Pinzano, e a Elia Tomai, già Sindaco di Fagagna e grande promotore del Museo della vita contadina *Cjase Cocèl*, senza il cui entusiasmo e appassionata dedizione questo volume, così come oggi lo possiamo apprezzare, non avrebbe mai potuto vedere la luce.

II

1 Sulla tranvia Udine-S.Daniele il più recente studio è ROMANO VECCHIET, *Martignacco e il tram Udine-San Daniele*, in *Martignà*, 93. Congrès, Martignà, ai 2 di Otober dal 2016, par cure di Carlo Venuti, Udine, Società Filologica Friulana, 2016, pp. 149-210, da cui questa pubblicazione utilizza alcuni stralci, ma la primissima ricerca, approdata in una mostra fotografica che ha toccato varie sedi raggiunte dalla tranvia a partire dall'estate 1979, è stata favorita dal Consorzio della Comunità Collinare, allora presieduto da Giovanni Melchior, Sindaco di Rive d'Arcano, con l'appassionato appoggio dell'allora amministratore della Comunità Collinare Elia Tomai. Altri studi: ROMANO VECCHIET, *Il tram Udine-San Daniele*, Udine, Dopolavoro ferroviario, 1995, che ripropone lo stesso testo del ciclostilato distribuito in occasione delle mostre organizzate dalla Comunità Collinare nel 1979, ma con una rinnovata scelta iconografica reperita alla Biblioteca Civica "V. Joppi". Sugli aspetti specifici legati ai prolungamenti della tranvia per Pinzano e Buja e sul progetto della stazione unica, che avrebbe dovuto integrarsi con quella della linea a scartamento ordinario Preccenicco-Codroipo-S.Daniele-Gemona, si veda ROMANO VECCHIET, *Le linee del desiderio. Progetti ferroviari e tranvieri tra Otto e Novecento a San Daniele*, in Id, *Treni d'archivio. Capitoli di storia delle ferrovie in Friuli*, Udine, Forum, 2014, 2016², pp. 369-437. Si veda, per un raffronto con il «tram bianco», ROMANO VECCHIET, *La Udine-Tarcento e la Udine-San Daniele. Due tranvie friulane molto diverse*, in *I tram storici del Friuli. Atti del Convegno tenutosi a Tarcento (Palazzo Frangipane) il 6 aprile 2013*, a cura di Sandro Comuzzo, Campoformido, La Tipografica, 2015, pp. 43-55. Limitatamente alle automotrici elettriche ad accumulatori in servizio sulla tranvia, GIOVANNI CORNOLÒ, NICOLA MOLINO, *Locomotive ad accumulatori*, Ponte San Nicolò, Duegi Editrice, 2007, pp. 45-47. Per il ricco apparato fotografico e la scorrevole documentazione, si veda anche CLAUDIO CANTON, *La tranvia Udine-S.Daniele*, in «Tutto treno & Storia», 4 (novembre 2012), n. 28, pp. 58-69 e CLAUDIO CANTON, *La tranvia Udine-San Daniele del Friuli*, in «Il tender» 18 (giugno 2013), n. 69, pp. 1-4.

I primordi, tra Carl Neufeldt e Gabriele Luigi Pecile

Gli anni Ottanta dell’Ottocento furono per il Friuli, come per il resto d’Italia e d’Europa, una stagione ricchissima di progetti ferroviari e tranvieri: gli anni Settanta si conclusero nel 1879 con un’opera fondamentale, un vero gioiello della tecnica ferroviaria del tempo, l’importante ferrovia internazionale «Pontebbana»² che metteva in diretto collegamento la Carinzia con il Friuli e con il resto della rete italiana, ma che gli ambienti udinesi volevano proseguisse fino al mare, pensando di creare a Porto Nogaro il terminal marittimo friulano dei traffici con il Centro Europa³. Nel 1886, grazie alle buone relazioni createsi tra la Provincia di Udine e la Società Veneta di Padova, venne inaugurata la Udine-Cividale e nel 1888 la Udine-Portogruaro, mentre in quello stesso anno venne aperta con legge dello Stato che finanziava parzialmente l’opera, la 5002 del 1879, anche la Portogruaro-Casarza, primo tronco della Portogruaro-Gemona, fortemente voluta da Venezia (e invece ostacolata da Udine) per collegarsi più direttamente possibile con la nuova «Pontebbana» bypassando Udine, senza dover percorrere la lenta «Veneto-Illirica» per Treviso, Conegliano, Pordenone e Casarsa.

Nell’ambito delle tranvie a scartamento ridotto, concepite allora come ferrovie economiche o tranvie a vapore, la Deputazione provinciale di Udine aveva nel corso di

² Sulla storia della ferrovia «Pontebbana» si veda *La strada ferrata della Pontebba*. Testi di Anna Zanier con Claudio Canton e Roberto Carollo ed il contributo di Mauro Bigot, Udine, Senaus, Dopolavoro ferroviario, 2006, ma anche studi successivi: ROMANO VECCHIET, *Moggio e la ferrovia Pontebbana*, in *Mueç*, 94. Congrès, Mueç, ai 24 di settembre dal 2017 par cure di Giuliana Pugnetti e Bruno Lucci, Udine, Società Filologica Friulana, 2017, pp. 523-576; ROBERTO CAROLLO, *La strada ferrata della Pontebba. Profilo storico della direttrice alpina di nord-est*, in «La tecnica professionale», (marzo 2020), n. 3, pp. 2-12; ROMANO VECCHIET, *Venzone tra “Pontebbana” e “Carnica”*, in *Vencon*, par cure di Paola Fontanini, Fausto Stefanutti, Aldo Di Bernardo, Udine, Società Filologica Friulana, 2021, pp. 357-412. Da ricordare ancora PAOLO PETRONIO, *La Pontebbana. Nodi e snodi ferroviari fra il Friuli e la Carinzia*, in *Viers di Clanfurt: Friul-Carinzia. Nach von Klagenfurt-Kärnten-Friaul*, coordinamento di Manlio Michelutti, Udine, Società Filologica Friulana, 2000, pp. 175-188, e GIULIO ROSELLI, *Il centenario della ferrovia Pontebbana 1879-1979*, Udine, Dopolavoro ferroviario, 1979 e 1989².

³ Il progetto comune aveva un nome: la ferrovia Udine-Mare. Cfr. ROMANO VECCHIET, *Storia della ferrovia Udine-Cervignano*, in Id., *Treni d’archivio*, cit., pp. 179-231.

due sedute, il 18 e il 29 aprile 1882, approvato un piano piuttosto ambizioso⁴ che – sostenuto fortemente per la sua parte da San Daniele⁵, già convinta che la Portogruaro-Gemona sarebbe passata sul suo territorio togliendola da un sempre più pesante isolamento ferroviario, cosa che invece come ben sappiamo non avvenne – delineava tra altri progetti un collegamento tranviario tra Udine e San Daniele, concorrendo con una sovvenzione di L. 10.000 per 35 anni a favore di quel Consorzio di Comuni che avesse assunto e attuato l’esercizio di una ferrovia a vapore tra Udine e S. Daniele. Una – potremmo aggiungere – delle risposte più concrete alle delusioni provocate dalla realizzazione della Portogruaro-Gemona, pagata per gran parte dallo Stato e che ignorava Udine, ma anche un modo per cercare forti intese con grosse imprese private come la Società Veneta, importante società di costruzioni ferroviarie di Padova, che avrebbe anticipato i capitali per la realizzazione di tutte le linee complementari che lo Stato

⁴ *Proposte relative alle Ferrovie e sussidi per tramvie della Provincia*. Estratto della Deliberazione presa dal Consiglio Provinciale di Udine nella straordinaria adunanza del giorno 29 Aprile 1882, Allegato B al N. 10013/14930 della *Concessione ed assunzione della costruzione ed esercizio di un Tram*, in ASU, MC, B. 78, fasc. 241 «Tramvia Udine-S.Daniele. Concessione. Anni 1930-1958». La deliberazione venne approvata per un solo voto. Tra coloro che si espressero contro la proposta, vi erano anche amministratori dell’area collinare (Alfonso Ciconi, Emanuele Giovanni Ciconi Beltrame, Francesco Deciani), probabilmente per i maggiori costi che avrebbero dovuto sostenere i Comuni per il passaggio, con l’arrivo del tram, delle strade ordinarie da provinciali a comunali. L’estratto, con l’indicazione dei consiglieri espressisi a favore e contro, è leggibile in *Appendice I*.

⁵ Uno tra i primi documenti che attesta il primario interesse di S. Daniele alla realizzazione di una tranvia o di una ferrovia economica con il capoluogo è conservato in ASU, Deputazione provinciale, B. 706, I 35 e, «Tramvia Udine-S.Daniele» fasc. 1.1, 1882, ed è una petizione della Giunta municipale di S. Daniele, presentata dal Sindaco f.f. Narducci al Consiglio Provinciale del 13 Febbraio 1882, prot. N. 225: «Frattanto però la Giunta stessa, convinta, che codesta Onorevole Deputazione si preoccupa con giustizia ed imparzialità di criteri di tutti i legittimi e ragionevoli interessi delle varie parti della Provincia, fa urgentissima istanza perché all’ordine del giorno da sottopersi nella prossima adunanza del Consiglio Provinciale, sia unita anche la proposta di costruzione della linea di congiunzione Udine-S. Daniele, in modo che si renda atta all’attuazione di un tramway, o ferrovia economica, o quanto meno quella di concorrere con un largo sussidio in aiuto dei Comuni, che avessero ad imprenderne la costruzione». Come si è visto, il Consiglio provinciale avrebbe poco dopo scelta la strada del sussidio. Cfr. *Concessione ed assunzione della costruzione ed esercizio d’un tram*, Documento firmato da Gabriele Luigi Pecile, Carl Neufeldt, Giovanni Stampetta (teste, imprenditore), Maurizio Hofmann (teste, direttore della Ferriera di Udine) e Alessandro Rubazzer Notaio in Udine, prot. N. 10013-14930.

non aveva ricompreso nel suo piano approvato dalle Camere nel 1879. Società che, peraltro, lavorava anche per conto dello Stato, consegnando a questo molti dei progetti che poi sarebbero stati annoverati tra quelli statali, quali la ferrovia Casarsa-Spilimbergo o la «Pedemontana» Sacile-Maniago-Pinzano.

Per il più modesto collegamento tra la capitale del Friuli e San Daniele, però, la Società Veneta – a differenza di altre linee che progettò, realizzò e poi anche gestì direttamente – non era, da quanto ci è dato sapere e in quel momento⁶, particolarmente interessata alla sua gestione, forse perché fin da subito non ne vedeva una grande redditività economica. Fu un ricco banchiere tedesco, Carl Neufeldt, nato a Schwerte in Renania Settentrionale-Vestfalia nel 1838, e morto a Sankt Leonhard in Austria nel 1921⁷, in quegli anni residente a Vienna, principale azionista delle Ferriere di Udine, che decise – con il determinante tramite dell'udinese Giovanni Stampetta – di proporre nel 1887 ai Comuni interessati e in particolare a Gabriele Luigi Pecile (1826-1902)⁸, senatore a vita del Regno dal

⁶ In effetti qualche abboccamento vi fu nel 1882, se in ASU, Deputazione provinciale, B. 706, *ibid.*, troviamo una nota del Sindaco di Martignacco Giobatta Orgnani Martina del 24 Febbraio 1882, prot. N. 342, che delegava il dott. Carlo Someda a rappresentarlo ad una riunione con la Società Veneta e la Deputazione provinciale il giorno successivo. Com'è noto, nel 1906 e fino al 1924 la Società Veneta subentrò a Carl Neufeldt nella gestione della tranvia sandanielese.

⁷ Una scheda biografica di Carl Neufeldt (1838-1921) è reperibile in alcuni siti web norvegesi, a causa delle felici attività di filantropo che legarono il banchiere tedesco, anche in qualità di Console Generale per la Svezia e la Norvegia, alla città di Trondheim. Sposò Emma von Schoeller, appartenente a una delle famiglie del mondo industriale più ricche d'Austria. Un veloce cenno biografico è in LIE MAGNUS, B.M. TVETE, *Stiftelser og Legater i Trondhjem*, Trondhjem, G. Krogshus Boktrykkeri a/s, 1923, p. 198. Ringrazio Agostino Peressini per l'indispensabile ricerca che ha voluto offrirmi, spingendosi in territori inesplorati che mi hanno permesso di conoscere con maggiore definitezza l'illustre uomo d'affari tedesco. Sulla proposta che nel 1887 Neufeldt, tramite un suo segretario, fece al Comitato per la Tramvia Udine-S.Daniele e quindi a Gabriele Luigi Pecile, si ha un'indiretta attestazione in una lettera dello stesso Pecile al Sindaco di Martignacco del 17 ottobre 1887, prot. N. 957, in ASM, B. 560. La proposta tecnica venne vagliata positivamente dall'ing. Pietro Marsich, incaricato da G.L. Pecile.

⁸ GIUSEPPE MARCHETTI, *Gabriele-Luigi Pecile e Domenico Pecile*, in *Il Friuli: uomini e tempi*, [S.l.], a cura delle Camere di Commercio Industria Agricoltura e Artigianato di Udine, Pordenone e Gorizia, 1974, pp. 732-743; CARLO BIANCHINI, *Pecile Gabriele Luigi, agronomo e politico*, in *Nuovo Liruti. Dizionario biografico dei friulani. 3. L'età contemporanea*, a cura di Cesare Scalon, Claudio Griggio e Giuseppe Bergamini, pp. 2608-2610. Si veda anche *Gabriele Luigi Pecile 1826-1902 nel centenario della morte*. Atti del



IL SEN. GABRIELE LUIGI PECILE. BCU - ARCHIVIO FOTOGRAFICO, ALBUM XVII, 23.

1880 e Sindaco di Udine per due mandati (1878-1883 e 1899-1900)⁹, la realizzazione e la gestione dell'intera infrastruttura, anticipando i costi della sua costruzione e acquistando tutto il materiale rotabile, a cui si sarebbero affiancati i Comuni interessati aderenti a un Consorzio, che avrebbe operato per l'acquisizione del sedime di tutta la linea, eseguendo tutti i relativi espropri. I Comuni, a dimostrazione che l'interesse era davvero molto forte per

Convegno, Fagagna 28 novembre 2002, Fagagna, Comune, 2005, con scritti di Liliana Cargnelutti, Paola Ferraris ed Elia Tomai.

⁹ Gabriele Luigi Pecile venne anche eletto Presidente del Consorzio per la Tramvia il 27 agosto 1888 dalla delegazione consortile (formata dal Conte Luigi De Puppi e dall'ing. Vincenzo Canciani di Udine, dal nob. Francesco Deciani di Martignacco, dal sen. Gabriele Luigi Pecile di Fagagna e dal nob. Alfonso Ciconi di San Daniele), a sua volta nominata il 18 agosto 1888 dall'assemblea dei delegati dei Comuni interessati alla realizzazione della tramvia. Dopo la morte del sen. Pecile (1902), subentrò il 12 novembre 1903 alla Presidenza del Consorzio Alfonso Ciconi. Cfr. Nota del Consorzio Tramvia Udine-S.Daniele al Circolo d'Ispezione di Verona dd. 17 novembre 1903, prot. in arrivo N. 17635. In ASTs, MC, B. 355, «Tramvia Udine-S.Daniele. Movimento nel personale Superiore», XI-F-6-a.



MEDAGLIA CONIATA IL 10 MAGGIO 1908 IN OCCASIONE DEL SETTANTESIMO COMPLEANNO DI CARL NEUFELDT, CONSOLE GENERALE E "GRANDE INDUSTRIALE". TRA LE CITTÀ IN CUI MAGGIORMENTE OPERÒ, VIENE INDICATA UDINE.

quest'opera, e valicava i ristretti confini comunali entro i quali la tranvia a vapore avrebbe effettivamente operato, erano ben dodici: oltre Udine, Martignacco, Fagagna, Rive d'Arcano e S. Daniele, anche Feletto, Moruzzo, Coseano, Dignano, San Vito di Fagagna, Majano e Ragogna. All'origine dell'intesa tra i promotori friulani della tranvia e Carl Neufeldt vi è un accordo preliminare redatto in tedesco e in italiano il 7 maggio 1888, conservato alla



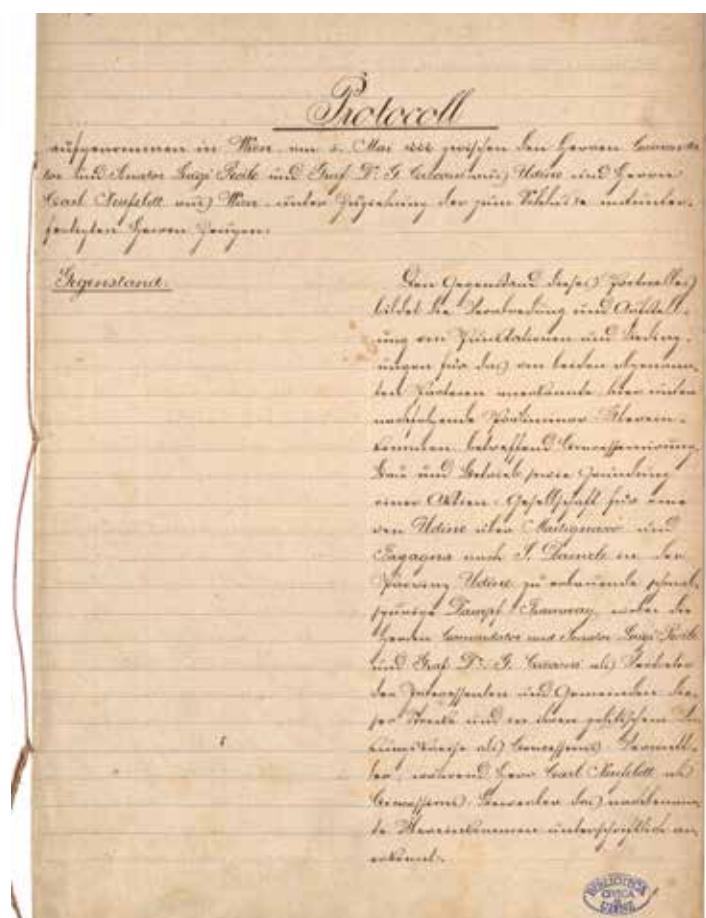
L'ING. VINCENZO STEFANO BREDA, TRA I FONDATORI E POI PRESIDENTE DELLA SOCIETÀ VENETA PER OLTRE VENT'ANNI. FOTO VIANELLI, VENEZIA.

Biblioteca Civica "Joppi" di Udine, e firmato a Vienna da Carl Neufeldt (in qualità di aspirante concessionario), Gabriele Luigi Pecile, Alfonso Ciconi, Giovanni Stampetta e David Schwarz, primo importante documento che attesta la volontà di realizzare questa impresa fissando le principali clausole che ritroveremo nei contratti successivi¹⁰: i paesi che la tranvia avrebbe toccato¹¹; il riferimento agli standard applicati nella costruzione della Felda-Bahn del Granducato di Sachsen Weimar¹²; lo scartamento me-

10 *Protocoll*, Wien, 7 Mai 1888, in BCU, F.P., ms. 3590. La traduzione in italiano dell'epoca non è stata rintracciata. La traduzione dal tedesco di cui ci si è serviti è di Sabrina Michelin.

11 Neufeldt avrebbe scelto il tracciato, a condizione che la linea servisse i seguenti paesi o località: Chiavris, Torreano, Ceresetto, Martignacco, Ciconicco, Fagagna, Rivotta, Giavons e San Daniele. «La scelta del numero e della posizione di tali fermate è riservata esclusivamente al Sig. Carl Neufeldt». Art. 1 dell'accordo preliminare.

12 LOKOMOTIVFABRICK KRAUSS & COMP., *Felda-Bahn im Jahr 1882*, Bad Langensalza, Rockstuhl, 2002, ristampa anastatica dell'ed. München, Theodor Ackermann, 1882.



PROTOCOLLO..., WIEN, 7 MAI 1888, IN BCU, F.P., MS. 3590. È IL PRIMO DOCUMENTO CHE ATTESTA GLI ACCORDI PRELIMINARI TRA IL SEN. GABRIELE LUIGI PECALE E IL BANCHIERE E IMPRENDITORE TEDESCO CARL NEUFELDT PER LA COSTRUZIONE DELLA TRANVIA.

trico; il peso per metro lineare delle rotaie non inferiore ai 18 kg, fornite, come il materiale rotabile, dallo stesso Neufeldt; la velocità dei convogli (nei centri abitati non più di 8/10 km/h, su sede propria la velocità massima era di 25/30 km/h); il numero massimo di coppie di treni giornalieri (quattro); l'indennizzo non dovuto da parte del concessionario per i rifornimenti d'acqua delle locomotive; la tariffa da applicare per il trasporto delle persone, pari a 7 centesimi al chilometro in prima classe, e a 4,5 centesimi in seconda classe¹³; la durata della concessione per un periodo di novant'anni; l'esenzione, da parte del futuro concessionario, da ogni imposta comunale; l'entità della sovvenzione annua erogata al concessionario dai Comuni e dalla Provincia, pari a L. 22.400 per 35 anni; l'impegno a presentare ai Comuni questo accordo preliminare ed ottenere il nulla osta dalla Prefettura di Udine entro il 20 giugno 1888.

Le tre tappe: la concessione a Neufeldt, la presentazione del progetto di Gustav Ernst e il Decreto ministeriale

Si arrivò nell'autunno seguente, il 10 ottobre 1888, a stendere a Udine, presso lo studio del notaio Alessandro Rubazzer, il primo formale atto di concessione che, in termini ormai più specifici e vincolanti, formalizzò e precisò ulteriormente i contenuti del primo *Protocoll*, fissando una serie di condizioni che avrebbero caratterizzato tutta la prima fase della storia di questa tranvia, determinando i diritti e gli obblighi per entrambi i contraenti¹⁴, e con-

13 «L'eventuale riduzione delle tariffe fissate deve rimanere in capo alla proprietà. L'innalzamento delle tariffe deve essere motivato e concordato con le autorità competenti». Paragrafo 9, lettera d) del *Protocoll*, cit., in BCU, F.P., ms. 3590.

14 *Concessione ed assunzione della costruzione di un Tram*, cit. L'atto venne firmato a Udine il 10 ottobre 1888 da Gabriele Luigi Pecile, Carl Neufeldt, Maurizio Hofmann (teste), Giovanni Stampetta (teste) e Alessandro Rubazzer (notaio in Udine). Di questa Concessione, comprensiva dell'Allegato A (Capitolato d'oneri), Allegato B (Estratto della Deliberazione del Consiglio provinciale del 29 aprile 1882), Allegato C (Dichiarazione che la deliberazione citata non fu mai revocata) e una Postilla, viene trascritto il solo Allegato A (Capitolato d'oneri) e B (Estratto Deliberazione) in *Appendice 3*. e in *Appendice 1*. Cfr. ASU, MC, B. 78, fasc. 241 «Tramvia Udine-S. Daniele. Concessione. Anni 1930-1958».

fermando per gran parte le condizioni del primissimo accordo preliminare, dal numero delle corse tra Udine e S. Daniele (quattro coppie di treni al giorno, art. 9 del Capitolato d'oneri, ma il Concessionario era libero di aumentarle) alla velocità massima dei treni, dalle tariffe basate sul costo chilometrico dei biglietti di prima e seconda classe, L. 0,07 al km per la prima classe, L. 0,045 al km per la seconda classe (art. 24 del Capitolato d'oneri), all'entità dei contributi trentacinquennali a carico dei dodici Comuni interessati (art. 9), dal numero delle stazioni da costruire lungo la linea (art. 2) fino alla durata della Concessione stessa. Neufeldt, nel riconoscere il ruolo del Consorzio e dei suoi rappresentanti (art. 1), si sarebbe impegnato a realizzare il sedime della tranvia per la parte di tracciato che usufruiva di una sede propria (art. 1, lett. a del Capitolato d'oneri), lo avrebbe armato con rotaie del peso di 17,5 kg al metro lineare (art. 6 del Capitolato d'oneri)¹⁵ e ne avrebbe curato l'esercizio come tranvia a vapore a scartamento metrico per 90 anni (art. 7), con la possibilità di cedere ad altri l'esercizio della tranvia o costituire una società per azioni (art. 11). Tra gli obblighi previsti nella concessione, quello di ultimare i lavori entro un anno dalla data della concessione (art. 2 del Capitolato d'oneri) e anche il collegamento del Cotonificio Udinese con uno specifico raccordo tranviario (art. 3). Di un certo interesse il ruolo del Consorzio dei Comuni, cui sarebbe stato consegnato dal Concessionario il progetto definitivo per la sua approvazione e il successivo inoltro all'autorità competente (art. 7 del Capitolato d'oneri). Di stretta competenza consortile anche la definizione di tutti i passaggi a livello, il cui numero esorbitante, unitamente al fatto di non essere in alcun modo protetti, avrebbe contribuito ai primi incidenti lungo la linea.

Seguì di lì a pochissimi giorni, il 29 ottobre 1888, la presentazione del progetto della tranvia, nel rispetto delle indicazioni di massima dei preliminari citati, firmato da un tecnico viennese, l'ing. Gustav Ernst. Acquisito il progetto, assieme alla domanda del Consorzio dei Comuni al Ministero dei Lavori Pubblici del 4 febbraio 1889, al parere favorevole dell'Ingegnere Capo dell'Ufficio del Genio Civile di Udine del 12 aprile 1889, al voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del 12 giugno 1889 e al parere del Comitato Superiore delle Strade Ferrate del 13 luglio dello stesso anno, si arrivò finalmente al Decreto

15 Di fatto il peso per metro lineare delle rotaie sarebbe stato di 17,8 kg, come risulta dal verbale della visita di cognizione del 1889 e da fonti successive, ma nemmeno di 18 kg, come indicava l'accordo preliminare.

v. 10013 Concessione ed assunzione della costruzione
ed esecuzione di un Tram.

Riportando sua Maestà Umberto Primo (1) per grazia
di Dio e volontà della Divina P. d' Italia. —

Nel Comune e città di Udine nella Città in
Via Arcivescovo al Corso N° quattro. —

Questo giorno di mercoledì 10 dicembre 1888
Milleottocento ottantaotto.

Sieppone:

che il Consiglio Provinciale di Udine in seduta
del 29 aprile 1888 volendo provvedere alla ma-
bilità ferroviaria nella Provincia del Friuli, tra
altro, di concorrere con una somma di Fr.
Lire 100000 - per 35 anni a favore di quel Con-
sortio di Comuni che fosse stato per assumere
ed attuare l'esercizio di una ferrovia a vapo-
re tra Udine e S. Daniele del Friuli.

Che i rappresentanti dei Comuni interessati
a quella linea, desiderando di ricavarla ad
esecuzione, poterono colla mediazione del Sig.
Giovanni Lampertico di Udine entrare in trattat-
tive col Sig. Carl Neufeldt di Vienna il
quale aveva dimostrato l'indubbio di farne
affari.

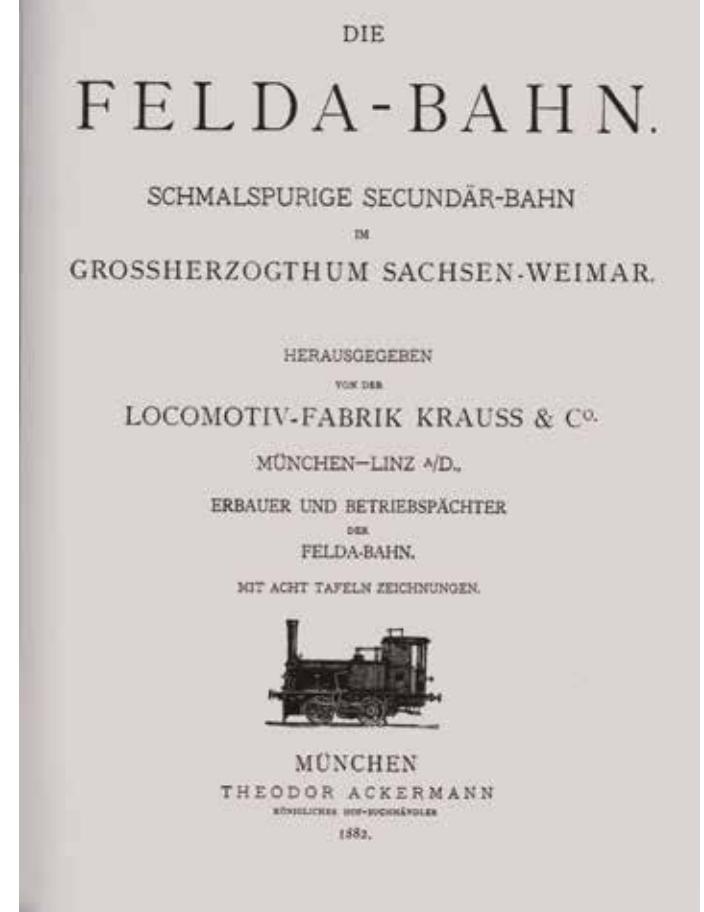
che udotte a concerto le trattative fijate

autorizzativo del Ministero dei Lavori Pubblici, emanato
il 9 agosto 1889.

Il Decreto ministeriale, firmato dal Ministro Finali¹⁶, con-
cedeva a Carl Neufeldt l'autorizzazione a «costruire ed
esercitare con trazione a vapore una tramvia da Udine a
S. Daniele giusta la concessione fattagli dal Consorzio dei
Comuni interessati ed in base al progetto in data 29 Ot-
tober 1888 firmato dall'ing. Gustavo Ernst di Vienna»¹⁷.

16 Nel secondo Governo Crispi, Gaspare Finali (1829-1914) fu
Ministro dei Lavori pubblici dal 9 marzo 1889 al 6 febbraio 1891.

17 Decreto del Ministro Segretario di Stato per i Lavori Pubblici n. 46760-
6465 dd. 9 agosto 1889, art. 1, in ASU, MC, B. 78, fasc. 241 «Anni
1930-1958. Tramvia Udine-S.Daniele. Concessione». Nei documenti in
lingua italiana dell'epoca era diffusa la sistematica traduzione in italiano
dei nomi di battesimo stranieri. Qui invece sarà usato il nome Carl per
l'imprenditore Neufeldt e quello di Gustav per l'ing. Ernst.

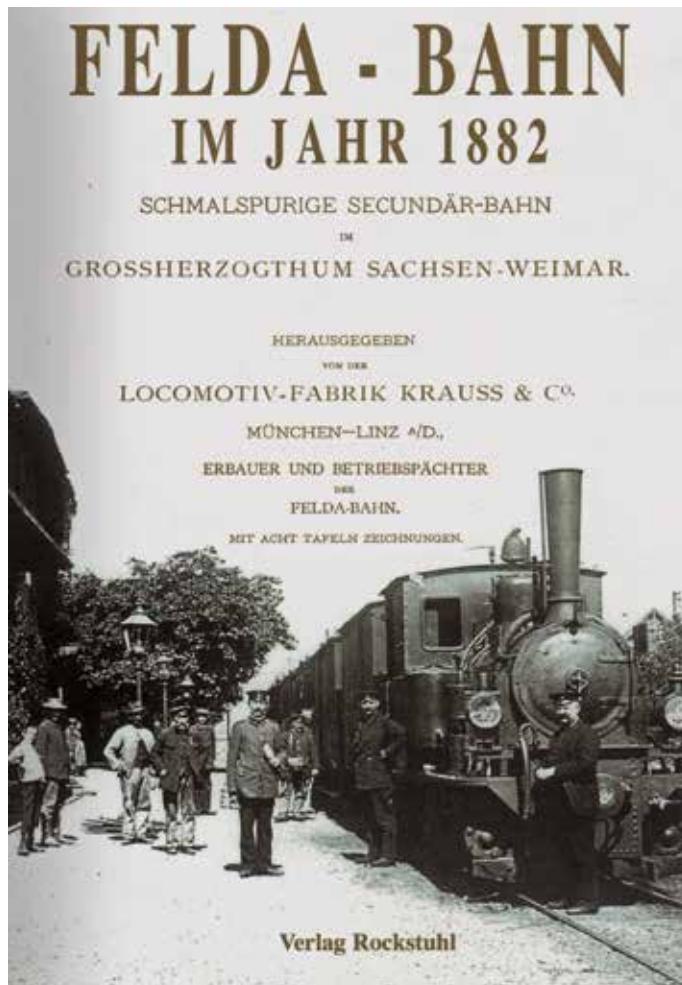


FRONTESPIZIO DEL LIBRO DIE FELDA-BAHN, EDITO A MONACO DI BAVIERA
NEL 1882. ERA LA FERROVIA A SCARTAMENTO METRICO DEL GRANDUCATO
SACHSEN-WEIMAR CUI NEUFELDT ESPPLICITAMENTE SI RIFERIVA PER LA
PROGETTAZIONE DEL TRAM UDINE-S.DANIELE.

A sx. CONCESSIONE ED ASSUNZIONE DELLA COSTRUZIONE ED ESERCIZIO
DI UN TRAM. ASU, MC, B. 78, FASC. 241 «TRAMVIA UDINE-S.DANIELE.
CONCESSIONE. ANNI 1930-1958».

All'art. 3 si decretava che «le stazioni della nuova Tramvia
dovranno essere collegate da apposito filo telegrafico, e for-
nite degli apparecchi necessari per un regolare servizio di
corrispondenza». Se le problematiche legate alla sicurezza
venivano risolte con l'impiego di un «numero sufficiente di
guardiani e cantonieri, opportunamente distribuiti lungo
la linea» (art. 5) e con la tenuta nelle stazioni, per «essere
costantemente pronti, [di] quei medicinali ed altri mezzi
di soccorso [...] da servire in caso di disgrazie...» (art. 6),
nonché con la stipula di apposita assicurazione sia per il
personale di servizio, sia per tutti coloro che fossero rimasti
danneggiati «per fatti dipendenti dall'esercizio della Tram-
via» (art. 7), il trasporto gratuito della posta veniva regolato
piuttosto dettagliatamente nell'articolo 8:

Il Concessionario dovrà trasportare gratuitamente in ogni
corsa le corrispondenze ed i pacchi postali, nonché gli agenti
dell'Amministrazione delle Poste incaricati di scortare gli uni



EDIZIONE ANASTATICA 2002 DEL LIBRO DIE FELDA-BAHN DEL 1882, CON UNO DEI PRIMI CONVOGLI CIRCOLANTI SULLA LINEA.

e gli altri, assegnando loro un conveniente posto separato da quello dei viaggiatori.
Qualora l'Amministrazione delle Poste non credesse utile di destinare a tale servizio apposito personale viaggiante, il concessionario sarà tenuto a fare eseguire dai propri agenti lo scambio (consegna e ricevimento) dei dispacci e dei pacchi postali, nelle singole stazioni della linea, con gli agenti delle poste.

Il Prefetto di Udine, sempre in base all'articolato del Decreto ministeriale, avrebbe approvato gli orari dei treni sentito l'Ingegnere Capo del Genio Civile (art. 12), mentre – assieme a una Commissione di nomina prefetizia di cui faceva parte, oltre al Capo del Genio Civile, anche l'Ispettore Capo del Circolo Ferroviario di Verona – avrebbe approvato il regolamento di esercizio e l'apertura della tranvia al servizio pubblico (art. 17).

Il *Foglio delle condizioni*, emanato dal Corpo reale del Genio Civile, serviva invece a disciplinare per trent'anni (art. 25) i rapporti tra il Consorzio dei Comuni (che rimaneva il proprietario del sedime), il Concessionario e la

Prefettura, soffermandosi soprattutto sulle caratteristiche del tracciato e dell'armamento, nonché su quelle generali del materiale rotabile, la velocità massima di esercizio, la lunghezza e il peso dei treni¹⁸.

Venivano descritte tutte le tratte promiscue del tracciato, compreso il binario che correva lungo la cosiddetta circonvallazione tra la stazione ferroviaria della Rete Adriatica e quella di Porta Gemona, per un totale di km 5,376, mentre i restanti km 23,724 erano previsti in sede propria (art. 2)¹⁹: tale elencazione era propedeutica a tutta una serie di precise prescrizioni su come dovesse essere realizzato l'armamento (massicciata, traversine, rotaie, piastre), tanto in sede propria, tanto in sede promiscua (artt. 3 e 4).

Particolare attenzione era riservata alle caratteristiche delle locomotive (art. 8), pur nell'ancora genericità delle prescrizioni, ma che inevitabilmente le avrebbero appartenute alle macchine cabinate caratteristiche di tutte le tranvie a vapore del tempo:

Le locomotive da impiegarsi dal Concessionario, oltre che essere dichiarate idonee dalla competente Autorità, dovranno presentare i seguenti requisiti:

Sopra un solo carro della lunghezza di circa m. 5.00 tener raccolto il congegno motore e tutti gli accessori di servizio, avere l'altezza e la larghezza non maggiore di una delle vetture da rimorchiare e simularne le apparenze, mascherando in pari tempo i meccanismi insieme ai loro movimenti, i quali dovranno rendersi quando è possibile, meno appariscenti e non rumorosi.

Ed ecco le prescrizioni (che sarebbero state anni dopo, come vedremo, ampiamente superate perché ritenute assurde e punitive, considerando la più che sufficiente potenza delle macchine) riguardanti la lunghezza dei convogli e il loro peso (art. 11):

La composizione di ogni convoglio il cui peso non potrà superare due volte e mezzo quello della locomotiva, sarà fatto con

¹⁸ CORPO REALE DEL GENIO CIVILE, Provincia di Udine, Ufficio di Udine, *Foglio delle condizioni*, Udine, 10 aprile 1889, in ASU, MC, B. 78, fasc. 241 «Anni 1930-1958. Tramvia Udine-S.Daniele. Concessione».

¹⁹ La netta prevalenza del percorso in sede propria rendeva questo impianto molto più prossimo a una ferrovia, sia pure a scartamento ridotto, che a una tranvia, e avrebbe costituito, rispetto alla tranvia Udine-Tarcento, un punto di forza del tram sandanielese, anche se mai sfruttato fino in fondo. Si badi poi che il tronco in assoluto più lungo non in sede propria, era proprio quello lungo la circonvallazione di Udine, per km 3,060, cui si sommavano i km 2,316 lungo il resto del tracciato.

una sola macchina, che salvo casi eccezionali, dovrà trovarsi in testa del treno, il quale conserverà tutto al più di N° 4 (quattro) carrozze e non dovrà superare la lunghezza di M. 35 compresa la locomotiva.

La velocità era anche un punto alquanto dibattuto, tant'è che sarebbe stato di lì a poco nuovamente rivisto e drasticamente ridotto, per poi, qualche anno dopo, come vedremo, nuovamente aumentato. Ecco quanto recitava l'art. 13 del *Foglio delle condizioni* del 1889:

La velocità massima dei treni sarà in ragione di km. 30 all'ora e la minima in ragione di km. 10 pure all'ora, escluse le fermate, avendo cura di regolare opportunamente la corsa, moderandola nelle curve, nell'attraversamento degli abitati ed anche fuori quando previdenti misure di sicurezza lo esigano.

Nel caso che lo spaventarsi di cavalli o di altri animali da tiro possa far temere disgrazie, il macchinista dovrà arrestare immediatamente il treno.

Tale articolo sarebbe stato sostituito poco più di tre mesi dopo, il 23 luglio 1889, in una sorta di integrazione e correzione al *Foglio*, con la seguente raccomandazione²⁰:

Fuori dagli abitati la massima velocità del treno non dovrà superare diciotto chilometri all'ora, nell'attraversamento degli abitati, per i treni dovranno procedere al passo d'uomo.

La corsa dovrà essere opportunamente regolata moderandola tanto nelle curve che nelle discese, come in qualsiasi altro punto ove previdenti misure di sicurezza lo esigano.

Nel caso che lo spaventarsi di cavalli od altri animali possa far temere qualche disgrazia, il macchinista dovrà arrestare il treno quanto più sollecitamente possibile.

Una riduzione notevolissima, da 30 a 18 km/h, anche per i meno esigenti parametri dell'epoca, che avrebbe allungato di molto i tempi di percorrenza dei treni e che, come vedremo, avrebbe angustiato in più di un'occasione il Concessionario, per non parlare del pubblico che si vedeva allungare i tempi di percorrenza annullando i vantaggi che il treno avrebbe potuto arrecare, almeno fino all'avvento della gestione della Società padovana.

²⁰ CORPO REALE DEL GENIO CIVILE, Provincia di Udine, Ufficio di Udine, *Appendice al foglio delle condizioni sotto l'osservanza delle quali si proponeva che venisse concessa al Consorzio dei Comuni interessati nella costruzione di una Tramvia Udine-S. Daniele l'autorizzazione ad esercitare mediante locomotive*, in ASU, MC, B. 78, fasc. 241 «Anni 1930-1958. Tramvia Udine-S.Daniele. Concessione».

E riguardo la suddivisione delle quote di rimborso che i Comuni avrebbero dovuto versare all'uomo d'affari tedesco per 35 anni, è interessante confrontare tra loro i differenti importi, calcolati non tanto sulla base della popolazione residente e le rendite censuarie, ma sui vantaggi reali e potenziali che il tram avrebbe arrecato ai centri toccati dalla tranvia. San Daniele avrebbe in questo caso sostenuto la spesa maggiore, con 5.200 lire annue²¹, seguita da Udine con 4.200 lire e da Fagagna con 1.150 lire²². Relativamente modesto il quoto di Martignacco, con 600 lire annue, di poco superiore alla metà di quello di Fagagna, che però dovette risolvere una dura diatriba interna costituita dai frazionisti dei tre centri abitati serviti dal tram, che ritenevano che la tranvia avrebbe favorito maggiormente Ceresetto e Torreano rispetto a Martignacco²³.

²¹ Questo importo si sarebbe però ridotto di 2.000 lire con l'apertura del Ponte di Pinzano, portando il canone a carico del Comune di San Daniele a L. 3.200 annue per tutta la durata del contratto, ovvero fino a tutto il 1924. Lo si evince da un'appendice al contratto di cessione della tranvia tra Neufeldt e la Società Veneta del 29 dicembre 1905. In ASPd, Fondo Società Veneta, D/33. Evidentemente Neufeldt immaginava che con tale apertura il traffico tranviario in partenza dal capolinea di San Daniele avrebbe avuto ampio beneficio, senza considerare i progetti di collegamento di tutta la fascia Pedemontana friulana con Udine mediante il prolungamento della tranvia a vapore Udine-S.Daniele utilizzando proprio il ponte di Pinzano. Per un approfondimento di questi aspetti, oltre al paragrafo *infra*, rimando a ROMANO VECCHIET, *Le linee del desiderio...* cit., in partic. le pp. 406-414: *La tranvia S.Daniele-Pinzano*, e ROMANO VECCHIET, SARA PALLUELLO, *Un gioiello sui binari. Storia della ferrovia Pedemontana Sacile-Gemonatra emigrazione e promozione turistica*, Udine, Gaspari, 2019, in partic. pp. 45-53: *L'idea di un tram tra San Daniele e Sacile*.

²² Cfr. *Concessione ed assunzione della costruzione ed esercizio d'un Tram...*, cit. In una deliberazione consiliare del Comune di Martignacco del 5 agosto 1888 si è rintracciato un elemento di frizione con il Comune di Fagagna: poiché si era deciso in un primo momento che il contributo di Martignacco doveva essere la metà di quello sostenuto da Fagagna ed essendo stato ridotto quest'ultimo da 1200 a 1150 lire, il quoto di Martignacco doveva attestarsi su 575 lire, non più su 600 lire. Ma alla fine lo stesso Consiglio del 5 agosto decise di soprassedere a «questa odiosa questione di puntiglio con Fagagna», e deliberò per confermare il contributo annuo di 600 lire. Cfr. ASM, B. 560.

²³ Ecco quanto il Sindaco f.f. di Martignacco Francesco Ermacora scrisse al Prefetto di Udine: «Credo però d'insistere nel dimostrare la grande diversità di condizioni in cui si trovano le tre frazioni di Martignacco, Ceresetto e Torreano. Martignacco per posizione topografica e per già acquisite facilità di comunicazioni e necessità di transiti, ben lievi miglioramenti si attende dal Tram, mentre sensibili discapiti certamente gli si faranno sentire in tutti gli esercenti locali che per trovarsi spostati riguardo alla linea del Tram e per la sua naturale conseguenza di indirizzo ai maggiori centri, andranno a

Tramvia a Vapore da
Udine a S. Daniele

Processo Verbale

della visita di riconizzazione fatta
presso al pubblico esercizio della
linea suddetta

Avendo il 10^o Prefettura di U
dine con Decreto in data 12 Settembre
del corrente N. 44.553 3^o 52
nominali la Commissione tecnica
incaricata delle visite prefette pre
viste appunto accordi i seguenti
sia:

Mariani Fagnano pref. Udine 11^o Agosto
presso sul Circuito provinciale di
Verona.



PROCESSO VERBALE DELLA VISITA DI RICONIZIONE PER L'APERTURA AL
PUBBLICO ESERCIZIO DELLA TRANVIA A VAPORE UDINE-S.DANIELE, 26
SETTEMBRE 1889. BCU - SEZIONE MANOSCRITTI E RARI, MS. 3590 F.P.

perdere quasi tutto il loro commercio di transito e coi vicini paesi.
È positivo invece che le frazioni finora appartate ed ignorate quasi
di Ceresetto e Torreano si ripromettano solamente che vantaggi dal
Tram, il quale mettendole su una importante linea di comunicazioni,
ed avvicinandole alla città, vi inviterà questa alle gite e alle villeggiature
amenissime per natura di luoghi; vi farà fiorire il commercio e rialzerà
il valore delle proprietà immobiliari». *Ricorso di alcuni comunisti di Ceresetto e di Torreano*, lettera del Sindaco f.f. di Martignacco al
Prefetto di Udine, prot. N. 367 del 17 Agosto 1888, in ASM, B. 560.
Per ulteriori dettagli riguardo questa questione, rinvio a R. VECCHIET,
Martignacco e il tram Udine-San Daniele, in *Martignà*, cit., pp.

Queste le altre quote annue fissate nell'articolo 9 della Concessione:

Rive d'Arcano	L. 300,00
Ragagna	L. 250,00
Moruzzo	L. 150,00
S. Vito di Fagagna	L. 100,00
Coseano	L. 150,00
Dignano	L. 100,00
Majano	L. 100,00
Feletto Umberto	L. 100,00

I sussidi dei Comuni comportavano il versamento a favore
di Neufeldt della somma annuale di L. 22.400 per tutti i
dodici Comuni, compreso l'importo di L. 10.000 da parte
della Provincia, somma che avrebbe raggiunto il ragguarde
vole importo di L. 784.000 allo scadere dei 35 anni. Le sin
gole quote annuali potevano essere versate dai Comuni an
che in un'unica soluzione, con un interessante sconto sulla
spesa complessiva (art. 8). Per San Daniele, ad esempio, la
quota complessiva ammontava a L. 85.144,80, per Udine a L. 68.550,80, per Fagagna a L. 18.830,10, per Marti
gnacco a L. 9.824,40 e via via quote inferiori per gli altri
Comuni, per un capitale complessivo di L. 203.037,60.
Di fatto, solo il Comune di Feletto Umberto usufruì di tale
opzione²⁴, preferendo tutti gli altri Comuni il versamento a
mezzo di più modeste quote annuali.

Dalla visita di riconizzazione all'inaugurazione della linea

A soli tre giorni dalla data prevista per l'inaugurazione,
domenica 29 settembre 1889, una commissione di
cinque ingegneri che operavano nel Nord-Est del Paese
(tra cui il primo direttore in pectore della tranvia a vapore,
l'austriaco Adolf Gründorf) visitò giovedì 26 la linea
palmo a palmo a bordo di un treno speciale composto
da una locomotiva cabinata costruita a Wiener Neustadt
e da una carrozza mista di prima e seconda classe, treno
che si fermò in tutte le stazioni e le fermate principali,
dando modo al gruppo di tecnici di visionare di persona

19

24 Lo si evince da quanto affermato nel contratto di cessione tra Neufeldt e la Società Veneta del 29 dicembre 1905, I, B). Cfr. *Copia autentica del pubblico istromento di Cessione in data 29 dicembre 1905*. Parti: Neufeldt Comm. Carlo fu Carlo cedente = Società Veneta di costruzioni ed esercizio di Ferrovie secondarie italiane. Atti Giacomo Zuzzi notaro residente a Udine, distretto notarile di Udine, Repertorio N. 6364/7764, in ASPd, Fondo Società Veneta, D/33.