

# Breve storia del “cable car” tra cartoline e filatelia

*di F. Ferraboschi*

Uno dei simboli più conosciuti della città statunitense di San Francisco sono sicuramente i cable cars, ovvero quelle caratteristiche vetture su rotaia che, cariche di passeggeri spesso letteralmente appesi all'esterno del mezzo, si inerpicano lungo le ripidissime strade della città californiana. Ma forse pochi sanno che la piccola rete di “Frisco”, composta oggi da 3 linee, è solo l'ultimo esempio rimasto di un mezzo di trasporto che, a partire dalla seconda metà dell'Ottocento, ha circolato in moltissime grandi città americane come Los Angeles, New York, Chicago, Philadelphia, Washington ecc. ma in vari casi anche fuori dagli Stati Uniti. Inoltre questo mezzo di trasporto è stato utilizzato anche in città la cui conformazione orografica non sempre comprendeva particolari pendenze ed infatti una delle reti più estese fu quella di Chicago, città pianeggiante dell'Illinois posta sulle rive del lago Michigan. La nascita e lo sviluppo del cable car si inserisce in quella fase di passaggio dal tram a cavalli, ormai divenuto vetusto nelle città americane già in pieno sviluppo da metà Ottocento, a quello elettrico, la cui tecnologia risultava a quel tempo ancora ai primordi e quindi poco affidabile. Come si evince dal nome, questo sistema si basava sulla trazione garantita da una fune senza fine in movimento continuo all'interno di una gola posta tra le due rotaie, a cui si potevano agganciare e sganciare le vetture grazie al cosiddetto “grip”. Lo sganciamento poteva avvenire ad esempio in prossimità di fermate od in corrispondenza di incroci e scambi quando era necessario fermare la corsa, semplicemente rallentarla oppure agganciare un altro cavo. Inoltre questo sistema consentiva anche molta flessibilità di servizio in quanto il numero di vetture in linea poteva rapidamente adeguarsi alla richiesta di trasporto. Le caratteristiche sopra illustrate evidenziano anche le sostanziali differenze dei cable cars rispetto ad una classica funicolare, in cui le due sole vetture in servizio sono permanentemente collegate ad una fune traente lungo un percorso fisso e spesso di lunghezza limitata. Le reti di cable cars restarono normalmente attive per poche decine di anni ma questo sistema ebbe comunque una certa evoluzione tecnica nel periodo in cui fu utilizzato.



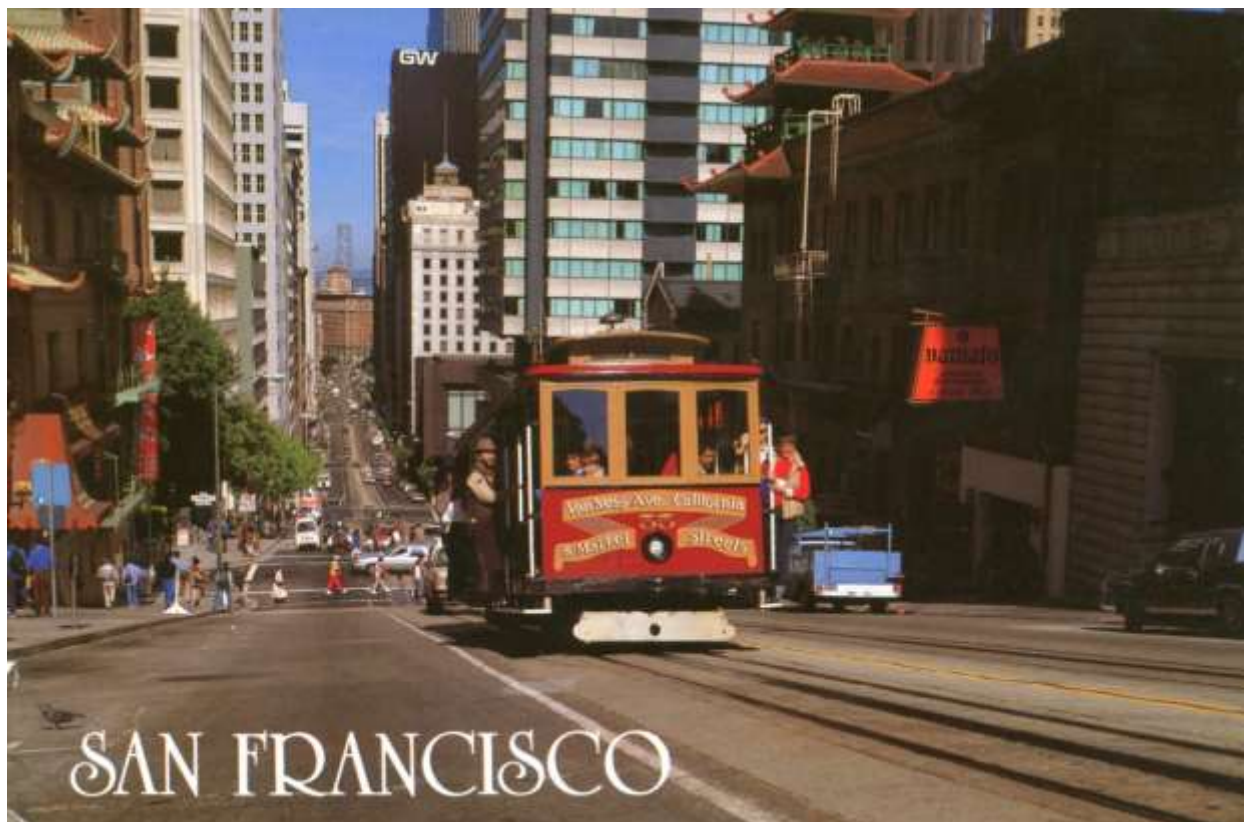
Serie di buste commemorative dedicate ai cable cars di San Francisco. Si notano i due francobolli statunitensi dedicati a questo mezzo e, al centro, un annullo che illustra il tipico “grip”, ovvero la barra che, comandata dal conduttore, permetteva di regolare il sistema di aggancio della vettura dalla fune traente.

Il sistema era caratterizzato da un’intrinseca complessità, uno dei motivi principali che portò ad una sua rapida sostituzione con tranvie a trazione elettrica. La forza motrice era garantita da centrali a vapore (“power houses”) che, tramite un complesso sistema di ruote e pulegge, mantenevano sempre in

*Powell St. Cable Car  
on its Turn-table at Powell  
and Market Sts. San Francisco*

*Zon 819*

*Cartolina degli anni '50 che riprende la vettura 509 di San Francisco in fase di giratura sulla piattaforma di Market Street. Infatti su questa linea vengono ancora oggi utilizzate vetture monodirezionali.*



*Immagine moderna di una vettura di San Francisco mentre si inerpica lungo un'acclive strada della città californiana, sullo sfondo si intravede un pilone del Golden Gate.*



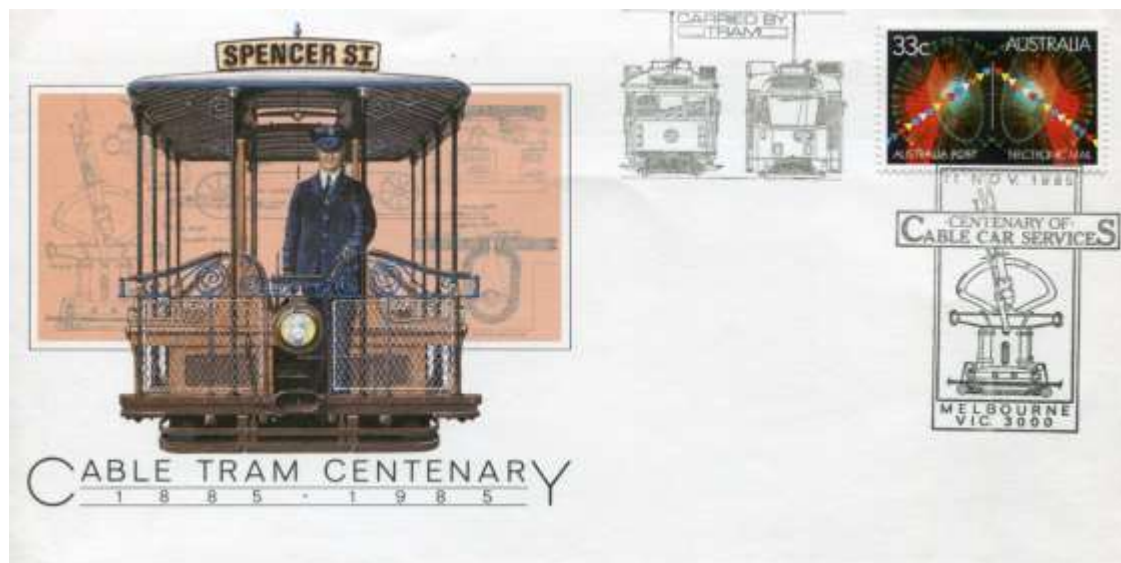


*Tra le numerose grandi città americane che videro in servizio i cable cars vi fu anche la capitale federale Washington, come testimoniato da questa bella cartolina fotografica che riprende le vetture in corsa nel centro cittadino mentre sullo sfondo si intravede la cupola del Campidoglio*

Questo sistema ebbe applicazioni anche in altri paesi del mondo. Fuori dagli USA, nazioni ove vi furono reti importanti furono l’Australia, ove circolarono “cable cars” a Sidney e a Melbourne, e la Nuova Zelanda.



*Francobollo dedicato ad un convoglio della rete di Melbourne, composto da una vettura aperta dotata di “grip” e da una rimorchiata chiusa*



*Interessante busta dedicata al centenario dall'apertura della rete di cable cars di Melbourne. L'annullo illustra il "grip" utilizzato dai mezzi per l'aggancio della fune.*



*In Nuova Zelanda a partire dal 1881 la città di Dunedin ebbe una rete di cable cars che, tra le altre cose, fu l'ultima a chiudere nel 1957.*

In Europa i cable cars ebbero una diffusione molto limitata, concentrata particolarmente nel Regno Unito. La città più importante ove circolarono fu la capitale scozzese Edimburgo, dove questi mezzi restarono in servizio dal 1888 al 1923.



*Cartolina che riprende la centralissima Princes Street di Edimburgo percorsa dai cable cars a due piani. Curiosamente lungo questa strada correrà successivamente il tram elettrico, che scomparve una prima volta dalle strade della città nel 1956 per poi fare il suo ritorno nel 2014 sottoforma di una moderna linea tranviaria.*



Uno degli esempi più interessanti fu sicuramente la “Upper Douglas Cable Tramway” di Douglas, località posta sull’Isola di Man. Questa linea chiuse il 19 agosto 1929 dopo poco più di trent’anni di servizio.



Cartolina “maximum” comprendente il francobollo emesso dalle poste inglesi e dedicato alla linea di Douglas . E’ ripresa la vettura 72 che, insieme alla 73, non venne demolita alla chiusura della linea e fu preservata per scopi museali.



Immagine di inizio Novecento che riprende l’animata promenade di Douglas, frequentata località turistica durante la “belle époque”. Sulla sinistra si intravede in sosta il cable car n. 82 mentre sul lungomare corrono le vetture della tranvia a cavalli che ancora oggi è in servizio nella cittadina dell’Isola di Man.



Un'altra curiosa applicazione fu la linea tranviaria di Belleville, quartiere collinare posto alla periferia di Parigi oggi diviso tra il XIX ed il XX Arrondissement. Questa linea rimase in esercizio dal 1891 al 1924 e, come tutte le linee di cable car, era dotata di una fune senza fine sempre in movimento a cui, tramite il "grip", si agganciavano le caratteristiche vetture in servizio.



*Cartolina di inizio Novecento dedicata al quartiere parigino di Belleville. In primo piano è in transito una vettura della linea di cable car che rimase in esercizio fino al 1924.*