

al N° 618

Legnano il 9 giugno 1892

Cons. Giunta Comunale
Legnano

Comune di
per legge di Circolazione
con carrozza a spina

- In merito all'oggetto di cui nella Circolare Prefettizia 26498 lo scrivente aveva quanto segue;
- a) che la circoscrizione, nella circoscrizione della cui legge è conforme a la circoscrizione della strada, ritenuti tutelati dalle prescrizioni Part. Dell' Regolamento Ferrario.
 - b) che a mente del Regolamento approvato con D. Decreto 13 Aprile 1890 N. 6443, il Comune nel proprio interesse obbliga solo; se, principalmente per le strade nell'interno dell'abitato, la detta carrozza potrà circolare in quelle vie, che per addosso Partite, nella circoscrizione parte del loro percorso, della legge di Circolazione N. 113. - e fin, preventivamente tuttora in alcune parti ed alcune tratti del loro sviluppo le legge inferiori al limite fissato.

Non primario tale circostanza in alcuni delle vie principali del paese, si crede opportuno venga preventivamente risolta la questione dall'Ufficio del Giudice Civile e Delegazione Comitale

Per il Sindaco
LEONARDI

N° 618

Li 11 giugno 1892.

Per controfirmare e conformita' alla
N° 1000 Prefettura di Gallarate

Il Sindaco
G. M. M. M.



PREFETTURA DI MILANO

Div. IV. — N. 7415

OGGETTO

Domanda Passoni per licenza di circolare sulle strade ordinarie della Provincia con carrozza a vapore.

Milano, 26 Aprile 1892.

La Ditta Giovanni Passoni e fratelli con officina di costruzioni meccaniche alla Fontana, frazione del Comune di Milano, chiede licenza di circolare con una carrozza a vapore di sua invenzione sulle strade ordinarie della Provincia.

Il R. Ispettorato Ferroviario del Circolo di Milano stato incaricato dell'esame di tale carrozza, ebbe a riferire che la stessa può considerarsi distinta in due differenti parti:

- 1.° La caldaia ed il motore situati nella parte posteriore.
- 2.° La carrozza propriamente detta che occupa la parte anteriore.

Il peso della carrozza in servizio è di quintali 28,300, di cui quintali 15,500 sulle ruote motrici posteriori, e quintali 12,800 sulle ruote anteriori direttrici del movimento.

La larghezza massima della carrozza è di metri 1,56 misurata in corrispondenza ai mozzetti delle ruote e la sua altezza massima sul piano della strada, misurata in corrispondenza al cammino, è di metri 2,12. — La lunghezza totale del veicolo è di metri 3,60.

Le ruote sono folli sui loro assi, quelle posteriori girano, come quelle delle carrozze ordinarie, attorno ad un asse comune trasversale fisso alle staffe di due molle laterali.

Le direttrici invece possono ciascuna prendere un doppio movimento attorno ad un'asse orizzontale ed attorno ad un'asse verticale.

Lo sterzamento delle ruote anteriori si ottiene mediante un albero verticale che a mezzo di rocheti a cono e di una vite perpetua ingrana in un disco dentato mobile intorno ad un perno verticale, su cui poggia la parte anteriore del veicolo.

La cassa della carrozza poggia sugli assi mediante molle di sospensione a balestra.

Il diametro delle ruote posteriori è di metri 1,20; quelle delle ruote anteriori

Ai Signori Sindaci della Provincia
e per comunicazione
Ai Signori Sotto Prefetti.

di metri 0,70. La grossezza del cerchione è di millimetri 75, e lo scartamento delle ruote è di metri 1,20 fra i centri delle ruote stesse.

La superficie dei cerchioni è completamente cilindrica, senza annessi di spigoli, sporgenze o discontinuità, e la loro larghezza è di millimetri 75, cioè sufficiente pel peso che devono portare per non deteriorare le strade ordinarie.

La carrozza è capace di N. 6 persone, compreso il macchinista, e prendono posto su due sedili posti trasversalmente alla carrozza.

La caldaia è a sciolajo interne, cilindrica, verticale, con N. 35 tubi bollitori verticali della lunghezza di metri 0,95 e del diametro di metri 0,045.

Essa è formata da un anello di lamiera di acciaio dello spessore di mm. 8, e del diametro esterno di metri 0,65, e della lunghezza totale di metri 1,50.

Detta caldaia termina col camino, nel quale, oltre ai prodotti della combustione, viene scaricato anche il vapore di scappamento che serve ad alimentare il tiraggio.

La superficie di riscaldamento è di metri quadrati 5,20.

Sonvi due valvole di sicurezza a bilancia poste lateralmente alla caldaia.

L'alimentazione d'acqua in caldaia viene fatta con un iniettore, sistema Ro-Starting, e con pompa a mano alla portata del fuochista.

Il motore è formato da due cilindri verticali ad alta e bassa pressione (sistema Compound) fissi nella parte superiore della caldaia e situati tra essa e la parete che divide la caldaia dalla carrozza propriamente detta.

Sul sedile anteriore della carrozza prende posto il conduttore ed alla sua portata trovasi la leva del cambiamento di marcia, il regolatore, lo scricco dei cilindri, il volante per lo sterzo delle ruote anteriori e per guidare la carrozza, ed il freno a pedale.

Il fuochista prende posto sulla piattaforma ove trovasi la caldaia ed ha alla sua portata tutti gli apparecchi per la tenuta della caldaia stessa.

La cassa dell'acqua trovasi sotto il sedile posteriore della carrozza, ed è capace di litri 260 circa. — La provvista del carbone è di chilogrammi 100; viene caricato in casse poste sulla piattaforma.

In seguito alle prove esperite, il predetto Ispettorato Ferroviario espresso avviso che possa accordarsi alla Ditta petente la licenza di servirsi per uso privato della carrozza a vapore antedescritta alla pressione massima di lavoro di dieci atmosfere effettive ed alle seguenti condizioni, lungo le strade aventi una larghezza non inferiore a metri 5.

1.° La velocità della carrozza non dovrà essere superiore a chilometri 15 all'ora.

2.° È vietato il percorso sopra strade di larghezza inferiore a metri 5 tra ciglio e ciglio.

3.° La velocità sarà ridotta a passo d'uomo, nell'attraversamento degli abitati, negli svolti ed in caso d'ingombro della strada; e dovrà arrestarsi prontamente quando l'avanzarsi potesse spaventare cavalli od altri animali od essere causa d'inconvenienti.

4.° L'avanzarsi della carrozza, nei punti in cui la visuale non sia libera, o

nel caso d'ingombro della strada, negli sbocchi e negli strotti delle strade, dovrà essere segnalato a mezzo di un cono, e di una tromba o di qualsiasi altro strumento dello stesso genere, escluso il fischio a vapore.

5.° Durante la notte la velocità dovrà essere ridotta a 10 chilometri all'ora al massimo, e la carrozza porterà sul davanti un fanale a luce rossa e sul di dietro un altro fanale a luce verde. Tutti fanali saranno a riverbero e dovranno essere accesi al più tardi mezz'ora dopo il tramonto, e non potranno essere spenti fino a mezz'ora avanti la sua levata. Detti fanali dovranno tenersi costantemente accesi in tempo di nebbia, ed in questo caso la velocità non dovrà essere superiore a quella del passo d'uomo.

6.° Il conduttore della carrozza dovrà, all'avvicinarsi di altri veicoli, disporsi e mantenersi sulla destra della strada, lasciando libera, fino al loro completo passaggio, almeno la metà della strada stessa.

7.° La carrozza non potrà senza necessità stazionare in modo prolungato sulla pubblica via. Resta inoltre assolutamente vietato di effettuare lungo la strada la pulizia del focolajo.

8.° Il camino della caldaia dovrà sempre essere munito di parafaville con rete a maglia onde impedire l'uscita delle faville.

9.° La condotta della carozza dovrà essere affidata a persona che ne sia capace, e riconosciuta idonea dalla competente autorità. La condotta della caldaia poi dovrà esclusivamente affidarsi ad un fuochista regolarmente autorizzato.

10.° Il fuochista non dovrà mai, e per qualsiasi ragione abbandonare il suo posto sulla piattaforma della caldaia, anche nei casi di prolungate soste lungo le strade.

11.° Durante la notte e nei casi di nebbia, di cui all'articolo 5.° succitato, tanto il manometro, che il tubo di livello d'acqua in caldaia dovranno essere convenientemente rischiarati da appositi fanaletti.

Oltre a tali condizioni la licenza dovrebbe essere vincolata a quelle altre prescrizioni stabilite nel Regolamento approvato col R. Decreto 13 aprile 1890 N. 6343, il quale Regolamento venne inserito nel *Foglio Periodico* di questa Prefettura del 1890 a pagina 659.

La caldaia venne sottoposta agli esperimenti di cui all'art. 9 del suddetto Regolamento.

L'Ufficio del Genio Civile espresse puro parere favorevole alla concessione; così pure la Deputazione Provinciale, la quale opinò doversi accordare la concessione stessa in via di esperimento sino al 30 giugno 1893, riservato il diritto di revoca anche prima di tale epoca e mediante il precavviso di due mesi qualora risultassero gravi inconvenienti.

Ora, a mente dell'art. 4 del succitato Regolamento, si interpellano tutte le Amministrazioni Comunali della Provincia perchè abbiano a dichiarare nell'interesse dei rispettivi Comuni, se aderiscono alla licenza di cui trattasi alle condizioni susposte, ed indicare quelle altre che per circostanze speciali della viabilità nei rispettivi Comuni si credesse di proporre.

I Signori Sindaci dei Circondari di Lodi, Monza, Gallarate ed Abbiategrasso, invieranno la risposta alle rispettive Sotto-Prefetture, le quali le compendieranno in un rapporto da inviarsi a questa Prefettura. I Signori Sindaci del Circondario di Milano la invieranno direttamente a questa Prefettura.

Si raccomanda di rispondere con sollecitudine.

IL PREFETTO
CODRONCHI.