

SOCIETÀ ANONIMA

PER LA

FERROVIA NOVARA-SEREGNO

Sede in Milano - Via Boccaccio, 35
Capitale Sociale L. 6.300.000 interamente versato
ed in corso di ammortamento

Concessionaria

della

FERROVIA DELLA VALLATA DELL'OLONA
da CASTELLANA al CONFINE SVIZZERO

Ufficio Tecnico in Castiglione Olona

di Prof. _____

N. _____

di Prof. _____

OGGETTO

*Denominazione
Stazione di Valmorea*

Risposta al N. _____

del _____

NB: Nelle risposte si prega di indicare
il numero e la data della presente.

Alligati N. _____

Castiglione Olona, 22 Dicembre 1916

On. GIUNTA COMUNALE
di
CAVERSACCIO

Dalla conferenza avvenuta ieri fra
vostro On. Amministrazione ed il nostro
rappresentante Sig. Ing. A. Speroni sarebbe
emerso che questo Comune farebbe eccezione
nel caso si aggiungesse alla denominazione
della Stazione di "Valmorea" le indicazioni
dei comuni che vi accedono e precisamente
Caversaccio, Rodero, Casanova, e Cagno ed invece
vostro rappresentanza proporrebbe che sia
mantenuta l'attuale denominazione di "Valmorea"
senza altra indicazione oppure nel caso si
volesse aggiungere i nomi dei paesi limitrofi
vostro Comune insisterebbe che la stazione
venga denominata Valmorea-Caversaccio. Sentito
in proposito il Comune di Cagno questi ebbe
senz'altro a dichiarare che all'ultima suddet-
ta proposta del Comune di Caversaccio si oppo-
neva e che riteneva che sarebbero stati dello
stesso avviso anche gli altri due comuni in-
teressati e cioè Rodero e Casanova e che in
vece nulla aveva da eccepire qualora la sta-
zione fosse stata chiamata solo " VALMOREA"

La scrivente Società nulla avendo ad osser-
vare in proposito accetterebbe che la stazio-
ne venga denominata come attualmente e preci-
samente "Valmorea" senz'altra indicazione.

Si prega pertanto vostro On. Amministra-
zione di un cenno di conferma.

Con tutta osservanza:

Per la Direzione dei lavori:

[Firma]

Alla denominazione «Stazione di Valmorea»
i comuni di Caversaccio, Rodero, Casanova e
Cagno, ambirebbero aggiungere anche il pro-
prio nome, ma la «Società Anonima Ferrovia
Novara-Seregno», concessionaria della «Fer-
rovia della Vallata dell'Olon», non ac-
coglie la proposta.

Condizioni tecniche e statistiche	Stazione Val Morea	Stazione Cantello
1. Distanza su territorio italiano dal confine	Km. 2	Km. 4
2. Larghezza della valle in corrispondenza della stazione	M. 250	M. 100
3. Fascio dei binari, lunghezza in rettilineo	M. 500	M. 100
4. Comuni direttamente serviti	Cagno . . ab. 1400 Rodero . . " 950 Bizzafone . . " 820 Caversaccio . . " 720 Casanova . . " 650 TOTALE ab. 4520	Abitato di Cantello con abit. 1800 circa.
5. Comuni limitrofi	Ligurno frazione di Cantello ab. 1200 Albiolo . . " 1236 Uggiate . . " 1480 Solbiate . . " 992 Binago . . " 2057 Olgiate . . " 3156 Beregazzo . . " 789 Castelnovo . . " 460 TOTALE ab. 11370	Nessuno.
6. Sopraelevazione dei centri abitati sulle stazioni	Cagno . . m. 80 Rodero . . " 64 Caversaccio . . " 78 Casanova . . " 82	Cantello m. 121
7. Distanza dalle stazioni per via ordinaria esistente	Cagno . . m. 1000 Rodero . . " 800 Caversaccio . . " 1300 Casanova . . " 1800	Cantello m. 1300

Sull'ubicazione della dogana vi è una precisa concorrenza fra Cantello e Valmorea. Ma il prospetto riassuntivo qui pubblicato fa definitivamente costruire la dogana nella stazione di Valmorea.

Il 23 ottobre 1917 le forze austro-tedesche prima impegnate contro la Russia e ora trasportate in occidente, rompono le linee italiane a Caporetto e a Tolmino provocando la ritirata della seconda e della terza Armata.

Il comunicato del Ministero della Guerra conclude:

« A sostituire il generale Cadorna nel Comando Supremo è stato, con R. Decreto d'oggi, nominato Capo dello Stato Maggiore del R. Esercito il generale Diaz, e come sottocapi i generali Badoglio e Giardino ».

Tutti i servizi di trasporti pubblici subiscono le più severe limitazioni e allorché si affaccia l'urgente necessità di apprestare le difese contro una possibile invasione tedesca attraverso la Svizzera, si mettono a disposizione delle autorità militari le vetture necessarie per i trasporti.

A Varese la Società delle tramvie elettriche destina al servizio bellico il 14,7 per cento dei suoi mezzi. Le corse tramviarie sono notevolmente ridotte. Le Ferrovie Nord Milano — che eserciscono le linee nelle province di Milano, Como, Varese e Novara, per un percorso complessivo di circa duecentocinquanta chilometri — data la loro speciale configurazione e l'importanza delle plaghe servite, portano un notevole contributo ai trasporti di guerra sia per il movimento di truppe e di materiale che per l'approvvigionamento regolare e sollecito di generi alimentari e di legna.

La chiamata alle armi del personale preposto al servizio e la scadente qualità del combustibile aggravano la situazione.

Si riduce il numero delle corse e vengono costruiti raccordi tra la stazione di Bovisa e vari depositi, nonché tra la Bovisa e Affori per un deposito di munizioni dell'artiglieria francese. La stazione di Camnago è raccordata con il deposito materiali dell'esercito italiano.

Sulla linea Milano-Saronno-Novara la stazione di Castellanza è collegata con la fabbrica di bombe a mano. La stazione di Cocquio S. Andrea sulla linea Milano-Varese-Laveno è raccordata con lo stabilimento Nieuport-Macchi dove si fabbricano aeroplani.

Viene posto in opera un binario fra Ceriano Laghetto, della linea Novara-Seregno e il deposito munizioni; analogamente alla fermata Bonelli della stessa linea con la fabbrica di esplosivi.

La normale manutenzione del materiale rotabile e fisso viene sospesa.

il “bombolo”

Le Ferrovie Nord Milano, terminato il conflitto, sono soggette a numerosi scioperi di categoria, come tutte le linee esercenti il pubblico trasporto.

Il maggio 1921 e l'agosto 1922 vedono interrotto il servizio anche per prolungati periodi.

La situazione politica sta modificandosi e nelle cronache si scrive: « Lo sciopero generale si può dire virtualmente fallito. Il servizio si è svolto con personale quasi esclusivamente fascista. I fascisti hanno sorvegliato le partenze e gli arrivi, con la loro presenza soltanto, senza bisogno neppure di fiatare, mentre gli agitatori assistevano. I fascisti hanno compiuto servizi ausiliari, come il rifornimento del carbone ed hanno coadiuvato il personale di macchina ».

Il 3 settembre 1922 un fatto nuovo:

« A Milano, in via San Marco 46, si costituisce il
Sindacato Nazionale Fascista Ferrovie Secondarie, Tram-
vie e Internavigatori ».

La situazione si fa difficile e la tensione diviene mi-
nacciosa.

Rapporto del 5 agosto 1922 sullo sciopero nella stazione di
Castellanza.

FERROVIE
NORD MILANO

Mod. 759.

SOCIETÀ ANONIMA
SEDE IN MILANO
Capitale L. 24.000.000 interamente versato
ed in corso d'ammortamento

Sig. Capo Stazione

Castellanza

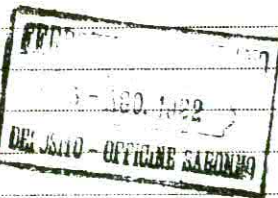
TRAZIONE E MATERIALE

3-1922

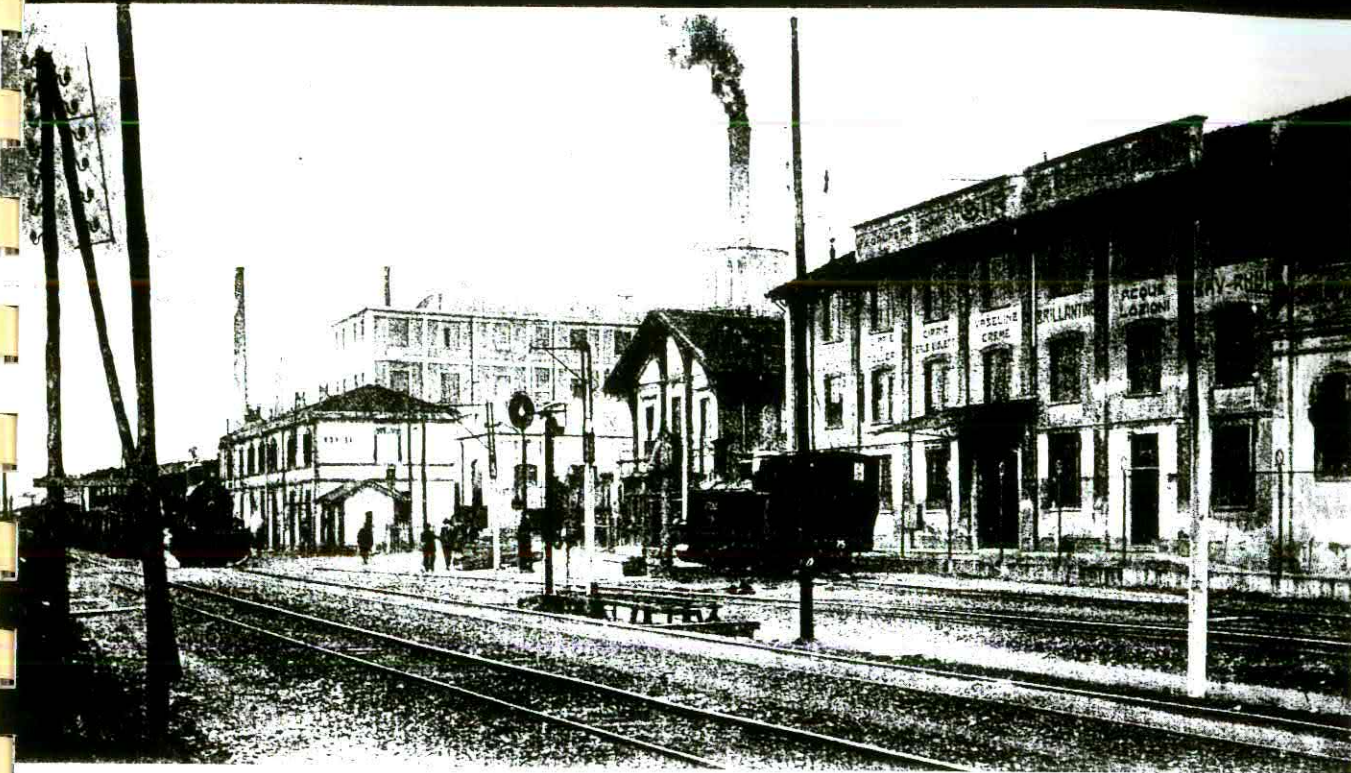
N. 10 Milano, li 5 Agosto 1922

Il sottoscritto se il giorno 2 cor-
re Giuseppe Felice Felici e Parrani
essi si sono presentati in servizio
all'ora prescritta
con calma.

Parrani



Il Parrani
Lesare si -
Il sottoscritto Felice Felice si
presentato invece alle ore 15/2
Capostazione
M. M. di



Convoglio proveniente da Canzo-Asso in transito dalla stazione della Bovisa diretto a Milano. Sulla destra, in sosta, una locomotiva addetta al servizio di manovra per il parco merci Libreria.

**FERROVIE
NORD MILANO**

SOCIETÀ ANONIMA
SEDE IN MILANO
Capitale L. 30.000.000 interamente versato
ed in corso d'ammortamento

Milano, 6 Marzo 1926

C. C. I. MILANO N. 28331

DIREZIONE

Ordine di Servizio N. 6-1926

PERSONALE

SALUTO ROMANO FASCISTA.

In ossequio ad ordine impartito da S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici avverto che a datare dal ricevimento del presente Ordine di Servizio, nei rapporti sia interni che esterni dell'Ufficio, tra inferiori e superiori di questa Amministrazione, dovrà essere adottato il **Saluto Romano Fascista**.

Il Direttore della Società
Ing. R. LUZZATI.

L'ordine di servizio del 6 marzo 1926: viene adottato il «Saluto Romano Fascista».

Grandi novità sono comunque in avanzata realizzazione.

La ferrovia della Valle Olona, Castellanza-Cairate-Malnate-Val Morea sta per diventare internazionale.

Contemporaneamente, infatti, la costruzione della ferrovia Mendrisio-Stabio-Confine, con carattere di internazionalità nell'ambito del decongestionamento del traffico tra Chiasso, Milano e Novara, ritorna a interessare la zona di Mendrisio nel 1920.

Nella ripresa economico-commerciale in corso, viene reperito il capitale occorrente all'impresa e sono ammorbidite le resistenze concorrenziali e politiche.

Rispolverati gli incartamenti predisposti già dall'inizio del secolo, viene costituito il comitato promotore della « Società Anonima Ferrovia Mendriso-Stabio Confine », presieduto dall'ingegner Ettore Brenni di Mendrisio che la definisce lungo i margini superiori del solco vallivo del Laveggio e del Lanza di Val Morea. Un ardito viadotto viene gettato sull'avvallamento del Laveggio per raggiungere la Vallèra di Genestrerio; una trincea a pieno scavo taglia la testa ai campi di Vallèra sul confine Genestrerio-Ligornetto-Roncate. Il 15 maggio 1926 i lavori sono ultimati e una locomotiva delle Ferrovie Nord Milano conduce l'ingegner Brenni e i suoi collabo-

Il Comitato promotore della ferrovia Mendrisio-Stabio-Valle Olona.

Il Comitato promotore:

Presidente: *Cons. Nazionale, Avv. A. Borella, Cons. di Stato.*
V. Presidente: *Cons. :Icc. Plinio Perucchi, Sindaco di Stabio.*
Membri: *Bolzani Giuseppe, Sindaco di Mendrisio.*
" *Geom. P. Croci, Delegato Municipale di Mendrisio.*
" *Cons. :Icc. Felice Rossi, Municipale di Stabio.*
" *Casanova Giovanni, Sindaco di Ligornetto.*
" *De Carli, Sindaco di Genestrerio.*

Il Segretario
C. APRILE

Le sottoscrizioni si ricevono:

Nel Canton Ticino Presso la Sede del Comitato in Mendrisio e presso i singoli suoi componenti.
» » **il Municipio di Stabio, Ligornetto, Genestrerio.**
» » **le Banche del Cantone Ticino.**
In Italia » **la sede della Novara-Seregno, Milano, Via Dante, 15.**