

'NDAR COL CAVAL DE SAN FRANCESCO (CIOÈ A PIEDI) OVVERO I TRASPORTI A SCHIO TRA I DUE SECOLI

Sicuramente l'andare a piedi, come recita il proverbio nel titolo, fu di gran lunga il mezzo più largamente usato dall'uomo dalla sua comparsa sulla terra ad oggi. Naturalmente però i mezzi di trasporto subirono nel tempo una evoluzione ed una totale trasformazione. Dai mezzi di traino a trascinamento alle piroghe, dall'invenzione della ruota alle navi a remi, dai carri ai indagata da Leonardo da Vinci, dalla draisina alla bicicletta, dalla macchina a vapore al treno a vapore, dal motore a scoppio a quello elettrico, dalle navi a carbone al dirigibile, dagli aerei ad elica alle automobili odierne ed ai treni attuali, l'uomo adattò progressivamente i mezzi di trasporto al suo livello di vita e civiltà, e viceversa.

Grazie ad una ricerca nell'ambito dell'Università per l'Educazione Permanente e della terza età di Schio, condotta con vero entusiasmo dai partecipanti, ci è stato possibile ricostruire in parte un interessante spaccato della vita dei trasporti a Schio tra il 1800 ed il 1900.

Si è partiti dal mondo agricolo della nostra valle per giungere all'aeronave del conte Da Schio, el balòn del conte, dall'arrivo del treno ai trasporti più comuni nella Schio del tempo, dall'ode alla bicicletta ai ricordi legati ai mezzi di trasporto di allora per finire con la simpatica nota dei proverbi raccolti sull'argomento.

È un vivo spaccato che, pur non seguendo rigorosamente il metodo storico puro dal momento che va dalla ricerca alla testimonianza diretta e vissuta, ci stimola ad imparare e a ricordare consci che la "...memoria della propria tradizione, forma il vero ordito della trama della nostra personale e collettiva storia..."

Mezzi di trasporto tradizionali della Val Leogra

Ci sembra doveroso, parlando di mezzi di trasporto, iniziare con un omaggio alla vita agreste di un tempo che anche Schio ha vissuto, sicuramente non proprio a cavallo dei due secoli, dato il suo destino industriale. Purtuttavia anche allora, a fianco della travolgente industrializ-

zazione, rimaneva ai margini vicini alla città una vita contadina che costituiva ancora, nonostante tutto, il nucleo della vita del tempo preso in considerazione. Da qui Schio attingeva la mano d'opera che continuava a condurre una vita contadina al di fuori della fabbrica.

Si rimanda per tutto ciò all'esauriente volume "Civiltà rurale della Val Leogra" da cui vengono desunte alcune notizie sui mezzi di trasporto tradizionali della valle a cui Schio stessa appartiene.

Partiamo da alcuni mezzi di trasporto manuali usati sia da donne che da uomini.

Il *bigòlo* era il tipico strumento veneto per il trasporto di secchi o ceste; si appoggiava di traverso alle spalle grazie alla sua forma ricurva e le due estremità, *reciàre*, offrivano l'appiglio necessario al trasporto. La *sésta* non mancava in nessuna casa, un tempo; era necessaria per il lavoro nei campi, nelle vigne, nei frutteti o per il pane o come covatoio per la *ciòca* mentre covava i pulcini. Una variante più ridotta di dimensioni era il *sestèlo* per trasporti più piccoli.

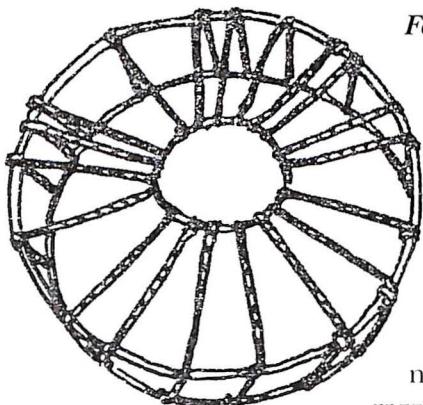


Foto A

La *gavegna* (in montagna) o *caponara* (in pianura) era un attrezzo circolare fatto di robusti rami intrecciati, e permetteva di trasportare erba, fieno, paglia.

La *xérla* o *dèrla* piuttosto rara serviva per il trasporto leggero a spalla permesso da due strisce di cuoio che la rendevano uno zaino rustico.

Il *caretèlo dei pulxìni* permetteva il trasporto nei campi di chioccia e pulcini che crescevano razzolando tra le zolle durante il giorno, mentre alla sera venivano portati nuovamente a casa.

Altri mezzi di trasporto erano prettamente maschili.

La *cariòla* strumento indispensabile una volta per il piccolo trasporto nel mondo contadino: ogni casa ne aveva una e serviva praticamente a tutto sia nel lavoro ai campi, sia nel trasporto al mercato, ecc.. Veniva spesso costruita in casa tranne la ruota, elemento fondamentale costruito dal *marangon* o *mestelàro*. Ne esistevano due modelli: col fondo ad angolo acuto per il muratore e col fondo rotondeggiante per il contadino. Il *cariolon* era una variante più grande senza sponde per il trasporto del letame.

Nel lavoro dei campi e dei boschi il *caretèlo a man* era fondamentale per

trasporti di modesta entità. Aveva ruote piccole e robuste fatte in legno ed era senza fondo: l'uomo lo trainava mettendosi tra le stanghe di traino e passandosi, di traverso una spalla, la corda fissata al carretto.

Foto B

Il *Béco*, o slitta da traino molto solida, era tipico delle zone di montagna perché sfruttava lo scivolamento dei due *branchi* rivestiti di lamine di ferro. Una più agevole viabilità e lo spopolamento delle zone di montagna l'hanno praticamente scomparire.

La *barèla a man* serviva in montagna al posto della carriola, soprattutto lungo i pendii; sostituiva alla ruota una coppia di bracci davanti e dietro per il trasporto a mano.

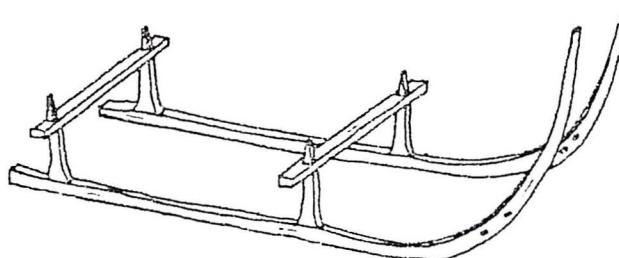


Foto C

Il *dèrlo* serviva per il trasporto pesante a spalla; alla cesta erano applicati due bracci che si appoggiavano alle spalle dell'uomo.

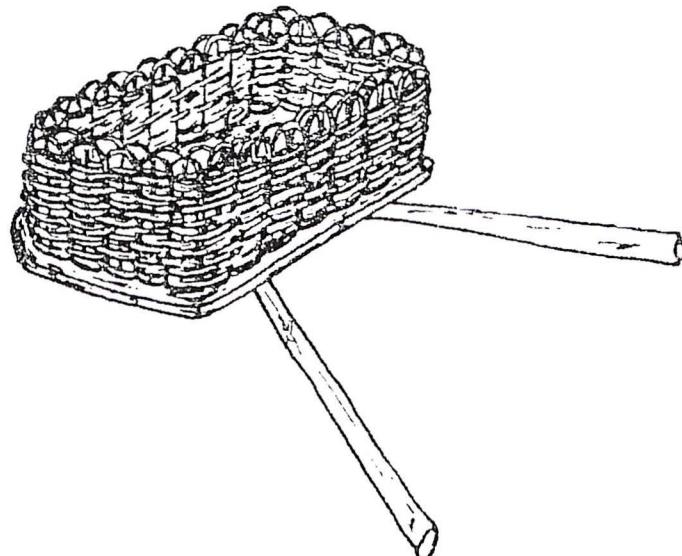


Foto D

Il *brènto* era una piccola botte, senza la parte superiore, montata su due ruote, che serviva soprattutto per il trasporto di liquidi. Altri mezzi di trasporto erano trainati da bestie.

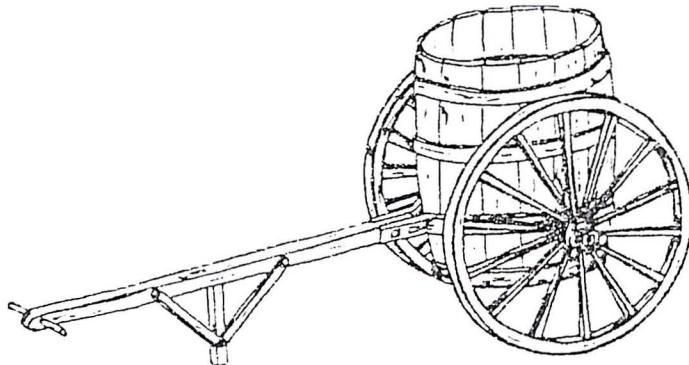


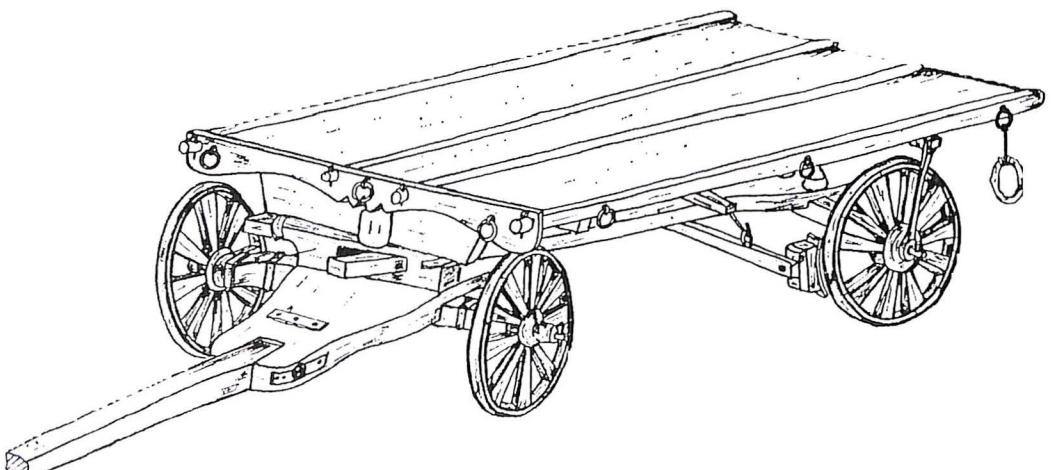
Foto E

Il *caro* nella buona stagione era l'attrezzo fondamentale per la vita contadina, indispensabile tutti i giorni, se ne aveva la massima cura e alla sua costruzione venivano dedicate tutte le risorse.

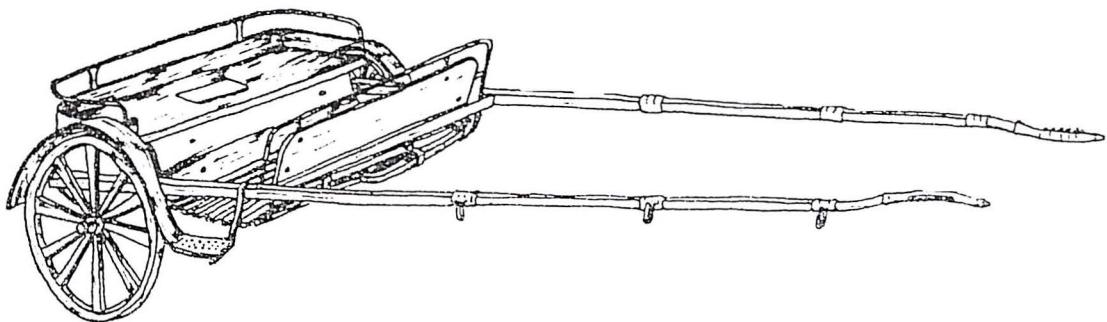
Al pianale del carro venivano applicati, secondo la necessità, il *casselon* oppure il *portexèlo* in montagna.

Una variante era il *caréto del cavallo o del musso*.

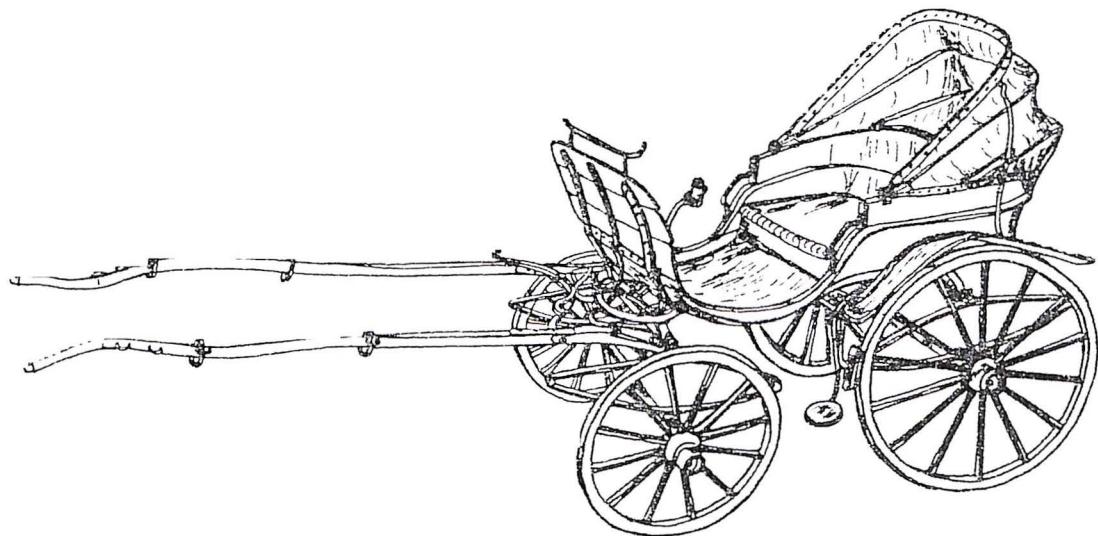
I contadini più "ricchi", a fianco del carro possedevano anche la *barèla*; di dimensioni più ridotte del carro essa aveva due sole ruote ed era ribaltabile verso dietro. Permetteva di scaricare senza staccare le bestie da tiro.



Per il lavoro del carrettiere c'era un appropriato *caréto* tirato dal cavallo, più pesante di quello usato nei campi; spesso era ribaltabile. Infine per il trasporto di persone esistevano il *birócio* e la *timonèla*.



Il primo, detto anche *sarè* o *barachina*, serviva per il viaggio di due o tre persone. Era tipico delle famiglie più ricche soprattutto se possedevano un cavallo. Si trattava di un veicolo molto leggero e molleggiato ed aveva un lungo sedile ed un poggiapiedi: si saliva mediante due pedane poste ai fianchi. Le ruote erano ricoperte di gomma piena.



La *timonèla* era una vera carrozza, piuttosto rara, con quattro ruote adibita al trasporto delle persone.

I “treni” a Schio

Da ben oltre cento anni l'economia scledense si è basata su una forte spinta industriale che ha plasmato lentamente ed inesorabilmente la vita dei cittadini stessi, accelerando l'allontanamento da quel mondo agricolo tradizionale che è sopravvissuto più agevolmente in altre zone limate a Schio.

Tale situazione influenzò fortemente anche il mondo dei trasporti e ne accelerò l'evoluzione con l'acquisizione di forme d'avanguardia rispetto al territorio circostante.

Già dal 1876 infatti fu inaugurato il servizio di trasporto tramite il treno che era una realtà a livello nazionale dal 1864.

Lo sviluppo infatti della rete ferroviaria italiana ad opera di compagnie private ebbe il suo impulso nel decennio 1865-1875.

La BolognaPistoiaFirenze fu la prima costruita nel 1864, ma nello stesso anno seguì la TorinoGenovaLivorno.

Da una rete di 5100 Km. nel 1865, si arrivò a 10500 Km. nel 1885.

In questo ventennio, e precisamente nell'anno 1876, si inserisce la linea provinciale Vicenza-Schio.

La linea fu costruita a spese della Provincia di Vicenza e dei Comuni di Vicenza, Dueville e Thiene, ma soprattutto Schio, e successivamente la gestione fu data in appalto alla Società Veneta.

Alla linea Schio-Vicenza si aggiunsero alcuni anni dopo altri due collegamenti Schio-Torrebelvicino. I binari di questo tronco secondario erano dislocati in Via Milano, Viale Trento e Trieste, poi a ridosso del Leogra, Via Cimatori, Via Fusinieri e Via Paolo Lioy. Lungo questa via di ferrata si arrivava a Pieve e Torre. Il sogno era di arrivare a Valli del Pasubio Recoaro e Schio-Rovereto.

Nonostante l'utilità di questo progetto, esso rimase un sogno.

Il 15 marzo 1885 venne aperta la ferrovia economica Schio-Piovene-Arsiero che poi si prolungò con la cremagliera su per il Costo fino ad Asiago.

Infatti a Schio i treni furono due se si tiene conto della nuova linea aperta verso nord con proprio casello a SS. Trinità.

El caselo de Santa Trinità

Se saro i oci, penso ai tempi bei
ché go passà, co gero tosatelo,
zugando nel giardin de quel caselo
fra tanti fiori al canto dei osei.

Caro caselo de me nona Beta!
Rivedo ancora el to bel trenin
butare fumo fora dal camin,
e tuta quela zente che lo speta.

La to biglietaria piena de sole,
la gera profumà de primavera
anca d'inverno. La parea na sèra
piena de salvia splendida, de viole

La nona bevarava la salata
contandome storiele tanto vece;
mi la scoltavo: gero tuto rece.
El treno ch'el fisciava a la fermata.

Dopo el partiva verso l'Altopian,
e mi ghe 'ndava drio col me pensiero,
zugando col so fumo tuto nero
e un sogno d'aventura mataran.

Ma 'l tempo che trasforma tante cose,
ga spassà via quel bel trenin de fero;
la nona Beta dorme al Simitero,
no ghe ze più 'l giardin co le so rose!

I sogrii fati alora ze scapà
smissià co le speranse, le ilusion.
Me resta solò un gropo de passion
vecio casel de Santa Trinità

Giorgio Scolaro

I trasporti a Schio nel primo 900

Nel 1906, precisamente il 9 giugno, venne inaugurato, con un viaggio su autobus Fiat della carrozzeria Taurus, il servizio automobilistico Schio-Rovereto; il presidente, Olinto De Pretto, presiedette l'avvenimento. Si trattò della prima linea di servizio pubblico a livello internazionale su strade di montagna dell'Impero d'Austria e d'Italia.

Ecco di seguito notizie, per noi curiose, sui trasporti di Schio d'inizio '900 da cui si desume che il cavallo era il principale sostegno del trasporto normale in città, a fianco dell'auto e del treno.

Carrozze e cavalli nel piazzale della stazione.

28 GIUGNO 1911 REGOLAMENTO SERVIZIO VETTURE PUBBLICHE. Per i trasporti con carrozza e cavalli esisteva un Comitato che stabiliva le tariffe. Era inoltre richiesta un'autorizzazione all'esercizio di "vetturale pubblico", indicando il numero dei posti e dei cavalli, ed ogni vetturale doveva sottoporsi a visita medica. Nel regolamento cittadino esistevano chiari ammonimenti a rispettare una certa etica professionale: art. 4.

Era negata l'autorizzazione a chi risultava proclive agli alterchi, alle intemperanze, o desse prova di contegno inurbano, indelicato o sconveniente o insufficiente incapacità al maneggio di cavalli e vetture.

Ogni vettura doveva essere dotata di un numero ben visibile e di un fanale da accendersi al calar della notte. I vetturali poi avevano l'obbligo di rendersi disponibili in caso di incendio. Contro la tendenza ai percorsi allungati vi era la prescrizione dell'art. 10: "I cocchieri non potranno deviare dal cammino più breve per recarsi alla destinazione fissata, a meno che non ricevano ordine contrario dal richiedente".

Per evitare gli incidenti l'art. 11 così recitava: "Nell'interno della città le corse si faranno al piccolo trotto, dovranno però essere condotte al passo nei rivolti delle vie o piazze e nelle ripide discese".

4 GENNAIO 1908 contravvenzioni - "Le nostre guardie municipali Agugliaro e Ceccato rilevarono contravvenzione a certo Fanna Antonio perché correva sfrenatamente con un cavallo".

Autovetture nel Piazzale della Stazione:

SOCIETA' SERVIZI AUTOMOBILISTICI SCHIO

La Società aveva l'esercizio di tre linee: 1) SchioMaloVicenza 2) SchioValliRecoaro 3) SchioValliRovereto. Le partenze e gli arrivi si effettua-

vano nel piazzale della Stazione ferroviaria. I servizi per Recoaro e Rovereto erano stagionali ed iniziavano a metà giugno con una corsa alle 8 ed una di ritorno a Schio alle 18. Posti numerati con possibilità di prenotazione. 15 settembre 1907 – “il bravissimo chauffeur Bassini della linea Schio Rovereto ha telegrafato alla direzione della FIAT compiendo lungo giro alpino con omnibus 24 HP di Schio raggiungiamo ora più alto punto carrozzabile di Europa”. Lunedì infatti era partita da Schio una carrozza della linea Rovereto con 15 persone ed aveva raggiunto il Passo dello Stelvio (mt 2800 s.l.m.) col seguente percorso: Schio, Bassano, Valle del Brenta, Primolano, Passo Rolle, Bolzano, Merano, Bormio, Passo dello Stelvio.

Gita sui monti

1908 “La Sezione di Schio del C.A.I. indice questa gita al Baffelan il 24 maggio con partenza in vettura dalla sede alle ore 4.30. Arrivo a Gisbenti alle 6. Proseguimento a piedi e colazione libera a Dolomiti Cima Baffelan ore 11. Rifugio Campogrosso alle 12 con pranzo. Ritorno alle 15 fino a Staro e arrivo in vettura a Schio alle ore 19.

L'aereonave del Conte Da Schio

A Schio comunque non mancava la spinta verso mezzi di trasporto che a quel tempo risultavano un po' avveniristici. C'era chi si prefiggeva di studiare a fondo il problema del volo esaminando gli esperimenti condotti fino a quel momento per procedere in quella ricerca. Stiamo parlando del conte Almerico Da Schio che intorno al 1888-1889 si accinse a tale compito.

Il Conte Almerico Da Schio e la sua aeronave “Italia”

La Famiglia dei Conti da Schio

La tradizione storica fa risalire le prime notizie di questa Famiglia a Matteo da Schio, vivente circa nel 1100, il quale sarebbe stato l'antenato di quel Frà Giovanni da Schio, celebre domenicano vissuto nel 1200, che ebbe parte importante nelle pacificazioni tra fazioni in continua lotta tra loro e per la formazione degli statuti di Bologna, Treviso, Verona e di Vicenza.

La Famiglia, notoriamente molto ricca da tempo immemorabile, con grandi proprietà, nel territorio di Schio e altrove, di estesi terreni e moltissimi fabbricati, aveva già l'antica residenza in Schio, nel centro dell'antico borgo, attualmente in via Carducci, nell'angolo di fronte al Duomo.

Ottenne, nei secoli, privilegi e riconoscimenti nobiliari; fra i più insigni il diploma che Carlo Vº nel 1530 creava i Da Schio “Conti Palatini e Cavalieri Aureati”; la Repubblica Veneta li riconfermava con l’iscrizione del 1662 nell’aureo “libro dei Titolati”. La Sovrana Risoluzione Austriaca del 1820 li riconosceva “Nobili” e infine nel 1890 pure il Regno d’Italia li riconobbe come “Conti Palatini”.

Almerico Da Schio

Nacque a Costozza Longare (Vicenza) il 25 novembre 1836.

Il padre, Conte Giovanni, fu insigne archeologo e scrittore di storia antica italiana.

Avviato agli studi classici e laureatosi poi in giurisprudenza all’Università di Padova (1860), fu praticante presso i Tribunali di Padova e di Vicenza; coltivò varie discipline come l’astronomia, la meteorologia ed anche la fotografia. Frequentò la “Specola astronomica” di Padova dove seguì studi su eclissi solari e fenomeni celesti.

Sin dal 1864 si propose di approfondire “di viaggiare per l’aria come l’aquila e il condor” e sempre in età molto giovane tradusse dal tedesco un volume sul volo degli uccelli.

Nel 1868 lo troviamo alla Direzione dell’Osservatorio meteorologico di Vicenza e nel 1890, sempre a Vicenza, alla Direzione dell’Ufficio meteorologico, ove eseguì studi di interesse europeo e ove rimase per molti anni. Eseguì pure studi sulle precipitazioni atmosferiche, sui venti ed indicò in particolare come si possano prevedere i fenomeni atmosferici. L’utilità di questi studi si rilevò fondamentale oltre che per l’agricoltura, anche per la guerra 1915-1918; infatti questi elaborati furono continuamente consultati dal Comando della Iª Armata operante dal Pasubio all’altopiano di Asiago.

Il Conte Almerico da Schio fu inoltre studioso di idraulica (acquedotti di Schio e di Vicenza); scrisse di pedagogia e di storia; fu Cavaliere di Gran Croce dell’Ordine della Corona d’Italia; membro effettivo del Reale Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti e della Pontificia Accademia dei Nuovi Lincei.

Si interessò di politica, appoggiando l’ordinamento monarchico costituzionale e fu fervente cattolico. Morì il 28 Novembre 1930.

La priorità e la realizzazione

Attorno al 1888-1889 il Conte Almerico si propose di studiare a fondo il problema del volo, incominciando ad esaminare i fondamentali tentativi compiuti sino allora col dirigibile più leggero azionato da un congegno propulsivo.

I principali tentativi erano stati:

- Nel 1784 i fratelli francesi Robert, dopo aver inventato un metodo di fusione della gomma para e della impermeabilizzazione con essa delle stoffe, costruirono un pallone fusiforme la cui navicella era fornita di remi azionati dagli aeronauti. Dati i modesti limiti di questo rudimentale dirigibile, gli esperimenti non ebbero seguito.

- Un altro francese Hery Giffard nel 1851 costruì una piccola macchina a vapore (da 3HP e del peso di 45 chili) e prese un brevetto "per l'applicazione del vapore alla navigazione aerea." Nell'anno seguente realizzò il suo progetto, cioè di azionare un aerostante con la macchina a vapore.

Il 24 settembre del 1852 il pallone raggiunse una velocità di circa 10 chilometri orari. Altri esperimenti seguirono con discreti risultati.

- Un terzo inventore francese Dupuy De Lome tornò alla soluzione dei fratelli Robert. Il suo dirigibile di tipo floscio della cubatura di 3.450 metri cubi, avanzava nell'aria a mezzo di una grande elica bipala di nove metri di diametro, azionata tramite un congegno meccanico, da ben otto uomini. La strana aeronave raggiunse una velocità di poco superiore ai dieci chilometri all'ora.

- Seguirono gli esperimenti di Paul Hanlein, francese, che nel 1874 costruì una piccola aeronave, propulsa da un motore a quattro cilindri, alimentato dallo stesso gas idrogeno dell'involucro: al collaudo raggiunse 8 km. all'ora.

- Ed infine i fratelli Gaston e Albert Tissandier, sempre francesi, sperimentarono nel 1883-84, un prototipo di dirigibile azionato da un motore elettrico a batteria. Velocità 10 chilometri orari.

Ma tutti i dirigibili finora sperimentati avevano volato in una atmosfera calma o col favore del vento. Nessuno era riuscito a descrivere una curva chiusa e ritornare al punto di partenza.

Questo risultato lo raggiunsero nello stesso periodo due ufficiali del Genio militare francese, Charle Renard e Arthur Krebs, che costruirono un dirigibile a idrogeno lungo metri 50,40 del diametro di 8,40 metri e del volume di 1.864 metri cubi. Nell'interno dell'involucro vi erano alcuni diaframmi trasversali per impedire la fluttuazione del gas. Nella navicella lunga 33 metri e alta 2 vi era alloggiato un motore elettrico capace di erogare 9HP alimentato da una batteria di pile. Con questa aeronave Renard e Krebs fra il 9 agosto 1884 e il 23 settembre 1885 effettuarono dei voli tornando al punto di partenza.

Molti anni trascorsero prima che l'aeronave escogitata dal Conte Almerico Da Schio potesse essere costruita.

Fra le molteplici cause del ritardo, le principali furono l'incompre-.

sione delle sfere pubbliche e governative, lo scetticismo degli ambienti tecnici e accademici, l'insufficienza dei mezzi finanziari. E infatti quantunque le innovazioni da lui studiate risalissero al 1885 ed i piani dell'aeronave fossero pronti prima del finire del secolo, non prima del marzo del 1904 fu possibile iniziare la costruzione.

Le principali innovazioni furono le seguenti:

- l'applicazione di due piani orizzontali (aeropiani) aventi la funzione di agire come timoni di profondità.
- l'adozione di un involucro a forma costante, cioè realizzato in modo che potesse variare di volume senza mutare di forma. Tale prestazione veniva raggiunta sostituendo la parte centrale della carena del medesimo involucro con una serie di strisce elastiche.

La costruzione dell'aeronave fu possibile in virtù dell'intraprendenza e della tenacia del suo ideatore, che riuscì a reperire i finanziamenti costituendo un'apposita società e ottenendo che l'involucro venisse costruito presso la Brigata Specialisti del Genio e a carico di questa.

Le caratteristiche tecniche dell'aeronave del Conte Almerico Da Schio.

L'involucro era costituito da un corpo cilindrico affusolato alle estremità, della lunghezza totale di mt. 37,80 e del volume di 1.218 metri cubi. La navicella, in tubi di alluminio trafiletti era sostenuta da sospensioni di acciaio ad una maledrappa di robustissima tela addossata all'involucro. La navicella era equipaggiata di un motore a scoppio da 12HP azionante un'elica bipala, di metri 2,80 di diametro con armatura metallica e rivestimento di seta impermeabilizzata. A poppa, oltre il timone verticale, vi erano due aeropiani. Capace di trasportare un massimo di tre persone, compreso l'equipaggio, il dirigibile era in grado di sviluppare secondo i calcoli, una massima velocità di 30 chilometri orari, aveva un'autonomia di 10 ore e una quota di tangenza di circa 2.100 metri.

1905 Il “primo” volo

Per il montaggio e per il collaudo in volo del dirigibile, si provvide ad allestire a due chilometri da Schio (zona Caussa), un aeroscalco costituito da un grande capannone di legno col tetto coperto da lastre metalliche e chiuso, davanti, da una tenda per tutta la sua lunghezza. Annesso al capannone venne preparata un'officina meccanica e più oltre, fu montato un generatore d'idrogeno.

L'aeronave venne ultimata ai primi di giugno del 1905. Il 16 di questo mese si provvide a gonfiare l'involucro. Il mattino del giorno dopo, alle 5,40, il dirigibile usciva dalla rimessa, con il tricolore a poppavia.

Nella navicella prendevano posto il Conte Da Schio, il tenente Ettore Cianetti inviato da Roma dal Comando della Brigata Specialisti e il meccanico Bottazzi.

Fatta filare la fune d'ancoraggio e lasciata cadere dalla navicella un po' di zavorra, l'aereonave s'innalzava pian piano fino a 200 metri, intanto Bottazzi aveva avviato il motore e ingranata l'elica.

E finalmente il dirigibile avanzava nell'aria e per circa un'ora compiva attorno all'aereoscalo e in direzione di Schio, larghe ma sicure evoluzioni. Anche la manovra di discesa e di atterraggio riusciva in modo impeccabile.

Entusiasta e commosso, il Conte Almerico Da Schio scendeva al suolo calorosamente festeggiato dalla piccola folla presente.

La "prima" nave aerea italiana aveva felicemente volato:

Si chiamava "ITALIA".

Si susseguirono poi altri voli di prova con buoni risultati e con permanenze in volo più lunghe, raggiungendo l'altezza di 400 metri.

Il 1º luglio fu presente ad un volo la Regina Margherita.

Il volo del 4 luglio fu meno fortunato dei precedenti, causa le correnti d'aria che obbligarono l'aereonave ad un atterraggio difficoltoso.

Dopo questo sfortunato volo, Almerico da Schio decideva di ritirare l'aeronave in cantiere per apportarvi alcune modifiche, suggerite dal primo ciclo di prove.

In particolare si aumentò la potenza del motore e si irrobustì gli aeropiani. Nel 1906 l'aeronave venne portata all'Esposizione di Milano, ma per fattori estranei alla fabbricazione, non fu possibile effettuare il volo.

Seguirono altre modifiche e soltanto all'inizio del 1909 si poté dare il via ad una nuova serie di esperimenti.

Il 7 aprile del 1909, mentre il dirigibile effettuava delle evoluzioni ad una quota di 400 metri, un improvviso guasto al motore costringeva ad un precipitoso e pericoloso atterraggio.

Questa volta il dirigibile "ITALIA" veniva danneggiato in modo tale da consigliare la cessazione di ulteriori attività, anche per mancanza di finanziamenti.

Negli anni seguenti Almerico da Schio continuò ad occuparsi d'aeronautica, sempre con spirito acuto, duttile, lungimirante.

Con il suo dirigibile "ITALIA" modello di tecnica, il Conte da Schio fu starter del dirigibilismo italiano.

Furono i dirigibili italiani ad essere, per primi nel mondo, impiegati in guerra: fu un dirigibile italiano a trasvolare la calotta artica (12 maggio 1926 Umberto Norge, tenente colonnello dell'aeronautica, con il dirigibile semirigido "NORGE").

L'ultima rielaborazione del progetto presenta dei perfezionamenti che sono stati apportati alla aeronave e certamente rappresentano un notevole miglioramento rispetto alla prima edizione.

Il motore non è più nella parte anteriore ma è bensì trasferito verso poppa il che comporta maggiore razionalità e possibilità di una manovrabilità molto migliore, senza contare il fatto che l'equipaggio non si trova più disturbato dalla forte corrente d'aria provocata dall'elica, quando essa si trovava nella parte anteriore della navicella.

Nella parte posteriore vi erano il grande timone di profondità e ancora i due aeropiani per la trasmissione della manovra in altezza o in profondità; sul davanti ancora esistono due aeropiani aventi la funzione di correggere e di migliorare ulteriormente i timoni di profondità di poppa.

Ode alla bicicletta

Ma come ben sappiamo un altro mezzo stava soppiantando a livello popolare il cavallo: la bicicletta

Chi non ha ricordi su questo mezzo che fa ancora parte di ambite conquiste di abilità dell'infanzia?

Un tempo la bicicletta non era certo patrimonio infantile costituendo, a volte, l'unico mezzo di locomozione di intere famiglie.

Nel lontano 1790 De Siorac costruì la prima bicicletta priva di pedali che procedeva puntando i piedi a terra e spingendo.

Nel 1815 il tedesco Drais applicò al veicolo manubrio e sella, nel 1855 i fratelli francesi Michaux applicarono due pedali al mozzo della ruota anteriore, ma solo nel 1865 fu rivestita la ruota metallica con gomma piena.

Nel 1868 Guilmet e Mayer permisero una maggiore spinta applicando la trasmissione a catena. Il curioso veicolo che comparve nel 1875 aveva un'enorme ruota davanti che rendeva il ciclista un esperto equilibrista per non cadere di sotto con gravi danni.

Nel 1885 Daimler applicò un motore alla bicicletta raggiungendo la "folle" velocità di 28 km orari. L'inglese Dunlop applicò alla bici i pneumatici nel 1888 rendendola più confortevole. Finalmente nel 1900 venne inventata la ruota libera, ciò che permetteva alla ruota posteriore di continuare a girare anche senza la pedalata.

Fin qui la storia vera e propria da cui inizia l'uso popolare del mezzo che ci è così noto.

La me bicicleta

Fedele compagna de alora
par tanto te go trascurà;
ma jeri te go tirà fora,
da dove te ghéva imbusà.

Te geri pitosto malmessa:
ma in puchi ruti de strassa
de colpo, te go ben rimessa
e adesso te slùsi 'nca massa.

'na sèla, un manubrio, un telaro,
do rùe, du pedài, 'na cadena,
un vecio fanal che fa ciaro,
e sora un vecioto che mèna.

No manca el so bèl campanelo
che adesso no serve pì a gnente.
Gà invesse, de drio, quel trapèlo,
che i ciàma catarinfrangente.

Con questa, se vâ dapartuto
e ze 'na monàda la spesa.
La vâ tanto ben soratuto
su strade sfaltà, con dissesa.

'na machina onesta, sincera,
che jîta la gente poarèta
e mai la la bùta par tera.
Ze questa la me bicicleta.

Se a volte pì forte la core
no ze che la cope la gente;
e mai che la fassa rumore,
che la velène l'ambiente.

Ze l'unica, e credo da bon,
(Io digo con vosse pi bassa),
ch'el nostro governo scroccòn
almanco fin desso, no tassa!

Ze questa la me bicicleta!...

Danilo Tonini

Testimonianze di vita legate ai trasporti

Per un veritiero recupero di tradizioni non può certo mancare l'angolo delle esperienze di vita legate ai trasporti.

Esse ci permettono di entrare veramente nei vissuto della gente senza il quale ogni oggetto resta tale senza significato e senza entrare nell'immaginario popolare.

Non si è ritenuto opportuno rivedere o correggere tali testimonianze per non perderne l'autentico valore originario.

I trasporti dei miei ricordi

I primi movimenti che io facevo da piccolo erano guidati da due binari in legno di due metri di lunghezza ed ero chiuso in vita da una tavola così da poter andare avanti e indietro. È stato il mio primo mezzo di trasporto.

(n.d.a.: si tratta dello "spassoso" attrezzo per imparare a camminare). Poi quando divenni più grande tanto da arrivare ai pedali del triciclo, il gioco del pedalare continuò per molto tempo.

Le prime pedalate furono sulla bicicletta di mia mamma, e, senza essere sostenuto da altri, riuscii a farlo a nove anni; sentendo i miei familiari ho avuto molta paura ad imparare ad andare con la bici.

Col tempo la bicicletta è diventata il mio sport preferito. A diciotto anni avevo la bicicletta da corsa.

La soddisfazione più grande era quella di godermi la prima libertà con gli amici, nel percorrere strade e conoscere località più o meno lontane. Tanto per ricordarne qualcuna: Venezia, il giro del Garda, all'Arena di Verona per vedere l'opera Aida, poi qualche passo delle Dolomiti.

Il ricordo di tutto questo è grande ma mi rendo conto che l'incapacità di valutare gli avvenimenti a quel tempo rimane il vero rimpianto che mi porto dentro.

A ventisei anni, in Africa, comprai la mia prima macchina, una Morris 1000, e poi continuai a comperare altre macchine: e pensare che da giovane non avevo alcun desiderio di comprarmi l'auto!

Ora si gira con ogni mezzo, si passa dal mare alla montagna con indifferenza. Una volta a Folgaria ho avuto il piacere di sentire Cesare Musatti, che da giovane, nel 1910, quando lui e la famiglia andavano a Serrada, a 1400 m.s.m., il percorso della montagna per climatizzarsi lo facevano in due giorni a cavallo con il carretto.

Mario Rigoni Stern, sempre a Folgaria con Cesare Musatti, ha raccontato che da giovane aveva il gran desiderio di vedere la pianura e così è

partito da Asiago fino a Granezza con gli sci per vedere la pianura e lo spazio immenso che la circondava.

Mario De Toni

I mezzi di trasporto della mia gioventù

Nella mia famiglia, che ha sempre vissuto a Schio, ai tempi della prima gioventù c'era un unico mezzo di trasporto: la bicicletta ed io mi sentivo assai orgogliosa di possederne una tutta mia. Frequentavo ancora le elementari e mi venne regalata dagli zii di Pievebelvicino, non ricordo per quale occasione.

Ripensandoci credo ci fosse stato un motivo eccezionale dal momento che li ricordo tanto taccagni e risparmiatori. Fatto sta che quella bicicletta era di misura giusta per me, cosa a quei tempi assai rara, tanto da suscitare l'invidia delle mie compagnette. "Fame fare un giretto" mi diceva qualcuna delle più intime. "Te do un toco de caecio dolse, oppure mesa caroba o domenega al cine ai Salesiani te regalo tre stracaganasse".

Col tempo la passai a mio fratello ed io allora usavo quella di mio zio, col palo, pedalando di traverso, finché con gli anni ne ebbi una tutta mia.

Altro mezzo di trasporto usato però due sole volte (andata e ritorno) è stato il "biroccio" col quale andai a sperimentare la mia prima villeggiatura dai parenti di Pozzoleone.

Questo carrettino aveva due ruote molte leggere, ricoperte di gomma piena, uno schienale con la cappotta apribile a fisarmonica e un poggiapiedi in leggere stecche di legno, chiuso sul davanti da un modesto parapetto che serviva a proteggere i viaggiatori.

Era tirato da una cavallina bianca che mi sembrava tanto vivace, perciò appena salita mi pareva di sentire la pelle d'oca dalla paura, ma poi il cugino di mio padre che la guidava, mi diede coraggio, anche se il cuore mi si stringeva ogni volta che Toni (il cugino) tirava potenti "scurià" alla povera cavallina.

Quando andavo a Poleo, dai miei nonni usavo a volte un altro mezzo di trasporto; il carro che tirato da due buoi mi portava nel campo a raccogliere il fieno d'estate. Per me era una gran festa e mi sentivo una regina issata là in alto annusando quel profumo di fieno che mi piaceva tanto e che ancora ripensando risento con tanta nostalgia. Il carro era costituito da un buon ripiano sorretto da quattro ruote e trainato dal timone.

Quando in autunno si andava a raccogliere le pannocchie di "sorgo", lo zio metteva il "casselon" cioè quattro pareti di tavole di legno alte circa un metro sistamate ai bordi del "leto" e a volte veniva rinforzato con delle corde.

Altro mezzo di trasporto di quei tempi era la “carretta” con la quale mia zia Lusieta di Pieve veniva immancabilmente al mercato del mercoledì e del sabato a Schio.

Era di legno, abbastanza alta, con sponde robuste e per salirvi c’era una specie di scaletta. Ai due lati delle sponde c’erano delle pance e sopra aveva una specie di baldacchino di tela grossa, colore marrone bordata da una grossa fettuccia arricchita da tanti fiocchetti dondolanti. Credo servisse per riparare dal sole o dalla pioggia.

Io accompagnavo a volte la zia e l’aiutavo a salire e appena sistemata, ricordo apriva l’immancabile cartoccetto delle “creme” comperate da Cauduro, la metà principale del viaggio, e prima di arrivare a Pieve le due “creme” (adesso chiamate diplomatici) erano a far compagnia alle altre due divisorie precedentemente in pasticceria.

Mio padre aveva una moto che credo si chiamasse “Indian” ma quando si impiegò a Schio in Piazza Statuto all’ “Adige Garda” la passò a suo fratello Giovanni, si comperò una bicicletta “Ganna” ed in casa non si ebbero più per tanti anni né moto e tanto meno automobili che allora erano rarissime.

Ricordo la macchina “Balilla” di Libero Marzotto che era credo l’unico, assieme ai fratelli Oberdan e Pasubio, a gestire un servizio automobilistico pubblico.

Avendo avuto dei prestiti da mio padre veniva spesso a casa mia e io e mio fratello lo imploravamo: “Libero fame fare il gireto dela contrà. Dai, sii bon... E in fine a furia di insistere o forse perché riconoscente alla famiglia, ci faceva fare un giro intorno al muro del giardino e del “brolo della mia casa e noi eravamo felici. Bei tempi quelli, altro che i ragazzi di oggi che non apprezzano i mezzi di trasporto che hanno a loro disposizione dalle auto all’aereo e quant’altro esiste per spostarsi. Per i nostri viaggi lunghi (si fa per dire) c’era il treno, che non aveva tutte le “corse” di oggi, però veniva utilizzato solo in casi eccezionali. Ricordo di essere andata a trovare mio fratello che era al mare a Venezia dai Salesiani ed io e la mamma usufruimmo “del treno estivo, domenicale e popolare” che costava solo 10 lire. Era una delle iniziative del fascismo per agevolare il popolo e fargli vedere il mare, così si viaggiava in tanti, sempre in piedi per l’affluenza ed ho il ricordo di viaggi allucinanti.

Le merci, a quei tempi, venivano trasportate o da treni con vagoni merci o da carri trainati da cavalli della Ditta “Domenichelli” o “Garzaro”, che più tardi, dopo la guerra, sostituirono con camion e furgoni.

Mio zio Luigi che aveva il negozio di generi alimentari in Via Umberto I° ora Via Btg: Val Leogra, mandava a caricare la merce che arrivava

con i treni in stazione, il garzone con un carretto munito di due lunghe stanghe. Questo garzone si chiamava Livio e al tempo della guerra di Spagna (lo scoprì dopo) scomparve. Io avevo circa dodici anni e siccome mi diceva sempre "guarda che quando sarai grande noi ci sposeremo" restai con la curiosità di sapere dove fosse finito.

Lo rividi (si fa per dire) in fotografia a Mathausen quando anni fa mi recai in visita a quel campo di sterminio, vicino a Vienna. Il suo nome era ricordato tra le vittime.

Anni più tardi, per fortuna saltuariamente, il carretto alla stazione, lo portava mio fratello suscitando i commenti cattivi del garzone anziano che borbottava fra i denti: "el paron l'e mato, non gà el servelo a posto! Mandare col careto uno studente del Liceo! Xe na vergogna! No voria mai che me fiolo lo fasese". Infatti anche suo figlio studiava e divenne in seguito Preside; forse perché non gli permisero di tirare i carretti.

Con un carrettino piccolo tirato da un asinello nano, arrivava l'omino del "saldamene" una specie di uomo bonsai, gobetto che vendeva della sabbia rossiccia usata per fregare i rami e le posate per renderli lucidi. Era una caricatura e quando si sentiva il suo avvertimento "saldamene done!" si usciva con una vecchia pentola o altro contenitore che lui riempiva con un pentolino che usava come misurino riempendolo di quella terra. Ci costava, mi pare, dieci centesimi alla dose.

Anche la frutta e verdura veniva venduta a domicilio con un carretto trainato da un cavallino smilzo. Il fruttivendolo era da noi in famiglia chiamato "Bepi el lustrin" perché credo, in gioventù, avesse lustrato i mobili che i miei zii di Pieve costruivano nella loro falegnameria.

Non c'era gran varietà di verdura e tanto meno di frutta giacchè a quei tempi si vendevano solo i prodotti delle nostre campagne ad eccezione dei datteri e delle banane che venivano dal nostro impero, ma che avevano prezzi proibitivi per le tasche della maggioranza degli scledensi.

Alla "Sagra" di S. Pietro (29 Giugno) che è il patrono di Schio, comparivano su un banchetto in Piazza dei "masci" fette di noci di cocco che stavano in fresca in una vaschetta d'acqua, ogni tanto sostituita con quella più fresca spruzzata da una specie di rubinetto credo collegato a mezzo di una canna alla fontanella pubblica. Non so da dove venissero queste noci, so solo che scomparivano fino alla sagra seguente.

Naturalmente nel tempo della guerra, con "l'autarchia" sparirò molti frutti e generi alimentari dai negozi, dai mercati e anche dalle "sagre".

I treni merci, a quel tempo, non avevano gran lavoro perché con il tesserramento anche i negozi avevano pochissime merci da vendere e ricordo ancora la tristezza che mi provocava il negozio di alimentari di mio

zio Luigi che privo di sacchi e scatoloni mi sembrava enorme e squallido anche se dietro il bancone facevano un po' di allegria alcuni scatoloni rossi e bleu di latta con la scritta in grande "Biscotti Saiwa".

Peccato però che fossero tutti vuoti!

I generi erano razionati e così una volta al mese, credo, arrivavano con i vagoni pochi sacchi di zucchero, qualche bidone di olio di semi (chissà mai quali!) e alcuni scatoloni di surrogati di cioccolata, caffè, carcadè.

Il traffico ferroviario era pressochè inesistente anche per il pericolo dei bombardamenti.

Il più bel ricordo che mi è rimasto dei vagoni merci è quello relativo alla visita a Schio di Mussolini per l'inaugurazione del villaggio operaio "5 Pasubio" e della strada d'accesso nuova di zecca per la cui realizzazione era stata sacrificata all'entrata la storica casa della "Maternità e infanzia" fatta costruire dal Senatore Rossi per le sue operaie e i loro figli. La strada larga e diritta si chiamava "Via dell'Impero" e portava anche al centro nazionale "CONI".

Inaugurate in fretta le nuove opere, Mussolini, si spostò verso la tappa principale della sua visita cioè Vicenza e fu così che noi giovani italiane, gli avanguardisti, i balilla moschettieri e gli universitari del GLIF fummo fatti salire sui carri bestiame che riposavano in stazione e ci portarono a sfilare per due volte davanti al palco di Mussolini e dei gerarchi al grido di "Duce Duce".

Quando tornammo a casa (sempre con il carro bestiame) era buio quasi notte e ricordo che eravamo tutti rauchi a furia di gridare. Capii molto più tardi perché ad ogni spostamento del Duce venivano ammassati da tutta la provincia i reparti già precedentemente passati in rassegna o che poco prima avevano sfilato davanti a lui in ogni sua tappa. Si voleva illudere il poveraccio ed infatti poco dopo dichiarò la guerra pensando di avere grandi mezzi e un esercito numeroso, fedele e potente. Forse capì la verità dopo l'8 settembre!

Comunque quel trasporto veramente particolare mi è rimasto impresso nella mente come un'autentica avventura; forse perché si rimase fuori casa fino a notte e in piena libertà (i capi avevano viaggiato con altre carrozze ed altri mezzi) e con il "boresso" che ci dava la promiscuità impensabile e disapprovata dalla severità delle famiglie. "I gà dà anca el servelo a l'amasso quei pori capi là" disse mio padre. Ad ogni modo io quel viaggio non l'ho mai dimenticato e rivedendo con la mente tanti compagni di avventura mi sento un "groppo" in gola, pensando con commozione che molti di loro, poco dopo, ebbero avventure ben più tragiche e parecchi rimasero nelle lande ghiacciate di Rus-

sia o sui monti d'Albania, altri sui cimiteri degli aridi deserti africani. Non posso ricordandoli non recitare un Requiem per loro e per tutti i caduti che con entusiasmo hanno creduto, obbedito, combattuto e non sono più tornati.

Da quel tempo molta "acqua è passata sotto i ponti", sono cambiate le abitudini ed i mezzi di trasporto ma soprattutto le possibilità economiche, cosicché oggi credo non ci siano nella mia cittadina famiglie che non posseggono un'automobile e per quel che riguarda me, parenti e amici anche più d'una.

Nonostante, però, le comodità e l'agiatezza della quasi totalità della popolazione scledense, io rimpiango gli anni della mia gioventù e la gioia spensierata di correre in bicicletta per le tranquille strade di Schio, prive di traffico, respirando aria sana e pura, ricca di quei profumi che non ho più ritrovato.

Bruna Dalle Carbonare Cortese

Trasporti industriali e commerciali

Ricordo che nel mio primo impiego i trasporti di merci venivano effettuati dalla Ditta Garzaro a mezzo di carri trainati da robusti cavalli.

Gran parte delle spedizioni veniva effettuata a mezzo ferrovia.

Naturalmente le merce veniva ritirata dalla Ditta Fratelli Balasso, corriere locale, il quale ritirava la merce dalla Ditta speditrice e lo consegnava allo scalo ferroviario con l'onere di un doppio costo per carico e scarico.

Altri mezzi di trasporto sono stati i carrelli che trasportavano il caolino nella zona del Tretto.

Altro trasporto di carrelli avveniva su fili sostenuti da alti piloni, con cassonetti abbastanza piccoli e ravvicinati uno all'altro (similari alle moderne seggiovie).

Attraversavano le strade di alcune zone di Schio (Cà Trenta, Liviera ecc.) carichi di sassi o pietre che venivano estratti dalle cave di M. Magrè e portati alla fabbrica Italcementi.

L'Italcementi era la filiale di una grossa industria che produceva cemento.

Angela Costalunga

Mezzi di trasporto usati da me

Il primo mezzo da me usato per gli spostamenti è stato "il caval di S. Francesco" cioè i piedi.

Poi sono passata alla bicicletta come mezzo veloce. Però a quei tempi non avevamo una bicicletta personale per cui si poteva usare solo

quando era libera. Io comunque ho sempre fatto spostamenti abbastanza importanti: viaggi da Schio a Bassano del Grappa, da Schio fin sull'altopiano di Asiago, da Schio in due giorni ho fatto il giro della Gardesana (strada panoramica attorno al lago di Garda).

Il treno che collegava Schio a Vicenza veniva usato raramente e in casi eccezionali. Pure in casi eccezionali si usava la "corriera", che collegava Schio a Rovereto e a Recoaro.

Verso gli anni 1950 in famiglia si decise di acquistare un potente motorino GUZZI cc. 75 che io, naturalmente all'insaputa dei miei genitori, imparai a guidare. Con l'avvento della VESPA si decise di sostituirlo con quest'ultima. Era però di proprietà del papà per cui era ben difficile usarla.

Il più bell'acquisto da parte di mio fratello e mia fu la "LAMBRETTA", chiaramente non quella carenata perché costava troppo ma quella più economica denominata il "water".

Le scorribande, gli spostamenti e i viaggi fatti in quegli anni rimangono vivi nella mia memoria come ricordi ed esperienze piacevoli e simpatici.

Dopo molti anni e precisamente nel 1962 nella mia nuova famiglia si arrivò ad acquistare le mitica "FIAT 600".

In quegli anni era veramente difficile sottrarre dal bilancio familiare i soldi per l'acquisto della tanto sospirata auto. Si doveva anche tener conto del costo di manutenzione, benzina, patente, assicurazione e quant'altro la famiglia sarebbe andata incontro per il mantenimento e l'uso dell'automezzo. A distanza di soli trent'anni il problema è quello del "garage", in quanto ci sono due o tre macchine per famiglia, e quello dei parcheggi, nota dolente per gli automobilisti che si avventurano in centri urbani.

Angela Costalunga

Ricordi personali dei trasporti usati nella famiglia patriarcale del nonno paterno
L'attività di mio nonno era una piccola industria di falegnameria.

Naturalmente mio padre lavorava con il nonno e noi abitavamo nella stessa casa. Avevano acquisito una fornitura continuativa di gabbie e casse da imballaggio per il Lanificio ROSSI di Pievebelvicino e Torrebelvicino. Probabilmente servivano per imballare lane, coperte o tessuti prodotti da questa importante industria tessile laniera.

Io ricordo che ogni sera partiva un grande carro tirato dal cavallo, con le sponde e caricato fino all'inverosimile di queste casse e gabbie. Questo manufatto non era pesante ma molto voluminoso.

Pure i tronchi di legname o "BORE" (materia prima) arrivavano in labo-

ratorio su carri un po' particolari, trainati da cavalli o da buoi.

Con l'avvento della motorizzazione naturalmente si passò al trasporto a mezzo motocarri e camion. Per i trasporti personali il nonno invece usava il calesse o "biroccino", come lo chiamavamo noi, tirato naturalmente da un bel cavallo (il nonno aveva anche la passione di allevare qualche bel puledrino). Per noi nipoti però l'evento di salire sul calesse era una cosa più unica che rara. Si verificava solo in occasioni importantissimi come battesimi o matrimoni.

Il nonno, con l'evoluzione dei tempi vendette i cavalli ed acquistò prima una moto di piccola cilindrata, acquistata di seconda mano dal Barone Rossi nell'anno 1935 e negli anni 50 acquistò, sempre di seconda mano un'auto.

Angela Costalunga

I proverbi di Schio sui mezzi di trasporto

Non poteva altresì mancare l'angolo dei proverbi che ci testimoniano direttamente come i mezzi di trasporto, con i loro significati diretti o indotti, siano entrati a far parte della nostra vita di tutti i giorni sottolineandone con umorismo e leggerezza il significato.

Proverbi e modi di dire sui mezzi di trasporto

Metare el caro davanti ai bò.

Sarar la stala dopo che i bò xe scapà.

Se me nona gavesse do rode la saria un careto.

Me santola in cariola.

Tirar la caretà.

Te si come el caval de Gonela (pien de malani).

N'dare col caval de san Francesco.

Ti si 'na cariola vecia.

Moier e ronzin tolo dal to vissin.

La barca ben governà sui scogli mai la narà.

E'l male vien a cari e va via a onze.

Xe meio 'na barca sua che 'na nave in compagnia.

Naturalmente si ringraziano calorosamente tutti coloro che hanno reso possibile questo minitrattato di una pagina di storia popolare di Schio.

In particolare si ringraziano:

Bianchetti Paola
Chiarandini Rita
Cortese Bruna
Costalunga Angela
Crestana Everino
De Toni Mario
Ghirardello Amalia
Guzzo Antonietta
Pigato Ettore
Signore Margherita
Venier Gianna
gli autori:
Scolaro Giorgio
Tonini Damilo

Si ringraziano i componenti del gruppo di ricerca sulla Civiltà rurale della Val Leogra dai cui prezioso volume ci è stato reso possibile desumere dei dati, e dei disegni opera di Stefano Drago.