

2009

Pavia in movimento



IL CALENDARIO AVIS
da un'idea di Agostino Calvi

*A cura di Giulio Assorbi
e Pier Vittorio Chierico*



AVIS Pavia

PRESENTAZIONE

Fedele al tradizionale appuntamento, l'Avis Comunale di Pavia presenta ed offre il suo Calendario 2009 sullo sviluppo dei mezzi di comunicazione e trasporto a Pavia a partire dalla seconda metà del XIX secolo ed è per me sempre un piacere ed un'emozione scoprire in anteprima e proporre poi a tutti gli affezionati estimatori curiosità nascoste nelle pieghe della cronaca cittadina, assaporare immagini dimenticate, ripercorrere avvenimenti locali che si intrecciano con la storia nazionale. Condividere tutto questo mi riempie di gioia e di orgoglio, perché quasi tutti abbiamo qualcuno in famiglia che sfogliando il calendario ricorderà, se non i battelli a vapore sul Ticino, almeno le chiatte sul Naviglio da e per Milano, gli idrovolanti della linea Torino-Trieste in sosta all'idroscalo la nascita dei primi "càplon" e la comparsa di "gamba de lègn"; e certamente qualcuno più osservatore si accorgerà che la Croce Verde Pavese sta per compiere i cento anni. Continuiamo così la scoperta o la riscoperta di noi stessi, del nostro tessuto sociale attraverso il cambiamento e la modificazione del piccolo mondo intorno a noi; piccolo per le evidenti ridotte dimensioni della città, ma di grande portata per la più ampia dimensione dei mutamenti e delle conseguenze sulla vita della popolazione. Così si muovevano i nostri concittadini nel secolo scorso, così sono nate le strutture e le infrastrutture che hanno permesso e favorito gli spostamenti per il lavoro, per il piacere, per il soccorso e le emergenze. Sfolgiando le pagine del calendario ed osservando le fotografie ci accorgiamo anche di quanto grande fosse la partecipazione agli avvenimenti lieti o tristi della vita della città, e

leggendo le argute affettuose poesie dialettali, di come nulla sfuggisse allo sguardo attento e sensibile dei nostri poeti, nulla di ciò che avveniva, mutava, si trasformava. Credo non sfuggirà al lettore, non è sfuggito a noi, come attraverso la Croce Verde ed ancor prima la presenza dei volontari della Croce Rossa, a Pavia, il seme del volontariato fosse, già dai tempi, ben presente; e non posso non ricordare come anche Avis operi in città dai lontani anni venti del secolo scorso, cosicché appare evidente come lo svilupparsi della solidarietà sia andato di pari passo con il progresso sociale e le nuove necessità di una comunità in evoluzione. Traendo spunto da quest'ultima considerazione vorrei che tutti ci ricordassimo quanto continui ad essere prezioso, perché farmaco insostituibile, il sangue, quanto sia gesto grande il donarlo e come la ricchezza di una città dipenda anche dalla rete di solidarietà con la quale essa riesce ad abbracciare ed a soccorrere i suoi cittadini in difficoltà.

Sono certa che spunti di riflessione ed interesse vivo genereranno in ogni lettore la ricerca accurata dei testi e delle immagini e la selezione rigorosa dei documenti, condotte con lavoro appassionato e grande competenza da Pier Vittorio Chierico della cui amicizia siamo onorati e che ringrazio con affetto. Ringrazio altrettanto sentitamente Giulio Assorbi e chi ci assicura da tempo fiducia e sostegno per questa iniziativa, la Ditta Fratelli Della Fiore; ringrazio inoltre la Tipografia PI.ME per la qualità del prodotto che ci offre.

Prof.ssa ISA CIMOLINI
Presidente AVIS Pavia

INTRODUZIONE

Il testamento morale di Tom Benetollo, indimenticabile presidente nazionale dell'Arci, enunciato poco tempo prima della sua immatura e improvvisa scomparsa, descrive con questo affascinante e poetico aforisma il ruolo fondamentale di stelle polari, in grado di orientare il pensiero e l'azione degli uomini, svolto dai personaggi più intuitivi e anticipatori, in ogni campo della vita culturale e sociale del nostro Paese: "In questa notte scura, qualcuno di noi, nel suo piccolo, è come quei lampadari che, camminando innanzi, tengono la pertica rivolta all'indietro, appoggiata sulla spalla, con il lume in cima. Così il lampadario vede poco davanti a sé ma consente ai viaggiatori di camminare più sicuri. Qualcuno ci prova. Non per eroismo o narcisismo ma per sentirsi dalla parte buona della vita. Per quello che si è."

Allo stesso modo, Agostino Calvi detto Gade, che da quasi due anni, come scrisse Yeats in una stupenda lirica d'amore dal titolo "Un voto profondamente giurato", riposa *nelle alture del sonno*, ha svolto nella nostra città ultimamente intorpidita e ammorbata dalla sonnolenza un ruolo di questa fatta, mediante l'idea originale e la realizzazione editoriale della prestigiosa serie dei Calendari Avis: è alla sua immaginazione sempre in fermento e alla sua infaticabile passione di ricercatore di curiosità e aspetti insoliti del passato che si debbono le prime quattordici uscite di quello che, a tutti gli effetti, è divenuto il vero annuario dei pavesi, che ha potuto contare sulla collaborazione degli uomini di penna più celebri, da Mino Milani a Dino Reolon a Gianfranco De Paoli.

In realtà, ben più di uno sterile elenco cronologico di giorni e mesi, festività e santi patroni: come ebbe a scrivere

il compianto amico e collega Mario Scala, un Almanacco dal sapore antico e dalle profonde rimembranze, suscitate da un repertorio avvolgente di ovattate immagini in bianco e nero e da minuziose ricerche storiche originali, significative pagine d'autore, sapide liriche dialettali: elementi tutti amalgamati con perizia, in grado di ridestare nei più anziani ricordi da chissà quanto sopiti, di suscitare nei giovani curiosità magari di primo acchito incredibile.

Dopo aver narrato nelle scorse uscite aspetti a volte drammatici altre ameni della città come i bombardamenti del 1944, il raid Pavia - Venezia, le piene del Ticino, le meravigliose basiliche romaniche, gli opifici produttivi, la Torre Civica purtroppo scomparsa, anche l'edizione 2009 presenta ai cittadini un punto di vista privilegiato e interessante: la coppia di compilatori che del Gade ha raccolto la corposa eredità - Giulio Assorbi, autore della ricerca iconografica, e Pier Vittorio Chierico, responsabile invece della stesura di testi e didascalie - ha dedicato la sua opera alla storia dei trasporti terrestri e fluviali, procedendo alla riscoperta di visioni sempre suggestive della Pavia antica: l'Idroscalo ancora in pieno regime negli anni Trenta, la nascita del corpo dei Vigili Urbani, il tram nei pressi della Stazione agli inizi del Novecento, i battelli a vapore che solcavano i fiumi padani, i primi filobus e l'arrivo delle strade ferrate... Pagine preziose di una Pavia ormai svaporata, che è piacevole riscoprire nel silenzio di una gelida giornata invernale, possibilmente allietata dai batuffoli della neve nuova.

EMILIO D'ADAMO



GENNAIO 2009



1930 - Idroscalo di Pavia. Accanto allo scivolo di sollevamento idrovolante CANT 22 "S. Carlo" immatricolato AACM (trimotore) in servizio dal 1930 al 1937. Ormeggiato lungo la riva l'idrovolante CANT 10 ter immatricolato OLTG (monomotore) in servizio dal 1926 al 1930.

L'AEROPORTO DI PAVIA

La fatiscente costruzione, che oggi sorge abbandonata sulla riva sinistra del Ticino alla fine del Lungoticino Sforza, costituiva la "piattaforma di manovra" o meglio l'infrastruttura principale dell'idroscalo di Pavia, lo specchio d'acqua che era il "campo di aviazione" attrezzato per gli idrovolanti in servizio sulla linea aerea della SISA (Società Italiana Servizi Aerei).

Nel 1925 dopo numerose consultazioni tra i tecnici della SISA, del Genio Civile, dell'Ufficio Tecnico Comunale di Pavia e della Borini, la ditta specializzata nella costruzione di aeroporti, si decise di costruire non un pontone galleggiante, come si voleva fare in un primo momento, ma di dotare l'idroscalo di Pavia di una costruzione fissa e sopraelevata, a circa 600 metri a valle del ponte coperto.

Il progetto dell'idroscalo fu redatto dal giovane ingegnere Giuseppe Pagano appena laureato al Politecnico di Torino nel 1924.

Nel 1926 iniziarono i lavori per la costruzione dell'idroscalo.

L'Hangar, come lo possiamo vedere ancora oggi, poggia su un solettone di 36 x 24 metri sostenuto da un triplice ordine di travi e da una serie di mensoloni. È posto sopra il livello di massima piena del fiume, quindi un po' sopra al piano del viale Lungo Ticino al quale era collegato da una passerella in cemento armato (demolita di recente).

Le due travi principali poggiano su quattro grandi piloni, in origine ottagonali, che affondano sotto il letto del fiume di sei metri.

Sopra la soletta sorge un edificio con tetto in Eternit sostenuto da capriate in ferro.

La parte occidentale di questo fabbricato, cioè quella che guarda il ponte, ospitava al piano terra: ingresso, abitazione del custode, sala di aspetto ufficio direzione, bar, toilette per uomini, water closet per uomini, toilette per signore, water closet per signore, bagno del personale, water closet per il personale. Al piano superiore: sala di lettura per piloti, spogliatoio per piloti, bagagliaio, custodia per strumenti, magazzino vestiario, magazzino materiali.

La parte orientale della soletta è ancora oggi occupata dall'hangar vero e proprio che era in grado di ospitare 4 Cant 10 oppure due velivoli di maggiori dimensioni e una attrezzata officina.

L'idroscalo è dotato di uno scivolo che serviva a mettere in comunicazione l'edificio col piano delle acque e cioè per le operazioni di hangaraggio dei velivoli. Esso è costituito da due grandi travi con inclinazione del 25% che dal solettone scendono fino al massimo livello di magra del fiume: sulle travi scorreva un carrello che, fatto scendere fin sotto l'idrovolante e ad esso agganciato, per mezzo di un verricello elettrico sollevava l'apparecchio fino all'hangar.

1	G	Capodanno s. Madre di Dio	1-364
2	V	ss. Basilio e Gregorio	2-363
3	S	s. Genoveffa	3-362
4	D	s. Ermete	4-361
5	L	s. Amelia	5-360
6	M	Epifania di N.S.G.C.	6-359
7	M	s. Raimondo	7-358
8	G	s. Severino	8-357
9	V	s. Giuliano	9-356
10	S	s. Aldo	10-355
11	D	Battesimo di Gesù	11-354
12	L	s. Modesto	12-353
13	M	s. Ilario	13-352
14	M	s. Felice	14-351
15	G	s. Mauro	15-350
16	V	s. Marcello	16-349
17	S	s. Antonio ab.	17-348
18	D	s. Liberata	18-347
19	L	s. Mario	19-346
20	M	ss. Sebastiano e Fabiano	20-345
21	M	s. Agnese	21-344
22	G	s. Vincenzo	22-343
23	V	s. Emerenziana	23-342
24	S	s. Francesco di Sales	24-341
25	D	Conversione s. Paolo	25-340
26	L	ss. Tito e Timoteo	26-339
27	M	s. Angela Merici	27-338
28	M	s. Tommaso d'Aquino	28-337
29	G	s. Valerio	29-336
30	V	s. Martina	30-335
31	S	s. Giovanni Bosco	31-334



F.lli Della Fiore s.p.a.

Uffici e Magazzino: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA (Italy)
Tel. (0382) 434311 (r.a.) • Telefax (0382) 472447
Esposizione **BAGNO IDEA**: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA
Filiale di Vigevano: Via C. Farini, 8 - Tel./Fax (0381) 73928

▶ ARREDOBAGNO ◀

▶ RISCALDAMENTO ◀

▶ CONDIZIONAMENTO ◀

▶ SANITARI ◀

La linea aerea Torino-Trieste

Il 1° aprile 1926 avvenne l'inaugurazione ufficiale della linea aerea nazionale N. 1, con la partenza simultanea di quattro idrovolanti Cant 10 verniciati colore argento, due da Trieste e due da Torino.

L'avvenimento fece molto scalpore in tutta Italia perché la neonata industria aeronautica veniva messa per la prima volta al servizio del pubblico: accanto al servizio commerciale. I voli, infatti, potevano trasportare anche passeggeri paganti, anche se costituivano un pubblico economicamente privilegiato visto il costo del biglietto e l'esiguo numero di persone che la ridotta capienza dei mezzi utilizzati permetteva di ospitare a bordo.

Pavia era uno degli scali intermedi previsti lungo il percorso grazie alla presenza del fiume che permetteva comodi ammaraggi dei velivoli.

E proprio a Pavia, comune meta dei velivoli partiti da Trieste e da Torino, il giorno dell'inaugurazione giunse il capo del Governo Benito Mussolini che aveva deciso improvvisamente di presenziare all'arrivo. Le autorità della città, informate sia pure all'ultimo momento, diedero una speciale solennità alla cerimonia: sul viale lungo il Ticino "ammassarono" tutte le Associazioni locali, le scolaresche, gli studenti dell'Università, gruppi di avanguardisti e balilla con bandiere e gagliardetti.

I due velivoli partiti da Torino giunsero a Pavia verso le ore 12 e mentre si portavano flottando al punto previsto per lo sbarco, Mussolini, accompagnato dall'ing. Villa direttore dell'idroscalo, completava la visita all'idroscalo in costruzione. Un episodio accaduto durante la visita fu riportato fedelmente dalle cronache dell'epoca: mentre il Capo del Governo stava ricevendo un mazzo di fiori offertogli da una signora del pubblico, uno dei ponticelli in legno sui quali si era fermato cedette improvvisamente e molti si trovarono con l'acqua fino alla cintola, ma Mussolini in abito civile con bombetta, come precisato da un cronista presente all'incidente, grazie alla sua agilità veramente sportiva non si bagnò nemmeno le scarpe!

I velivoli da Torino erano giunti in orario, quelli di Trieste, attardati dal maltempo lungo la rotta da Venezia a Pavia (pioggia e nebbia), sopraggiunsero in ritardo intorno alle 15.

Il Capo del Governo si intrattene coi piloti giunti da Torino, si informò se i passeggeri avevano avuto problemi durante il volo e quindi ripartì per Milano per poi raggiungere Roma.

Quando i velivoli si prepararono al decollo per le rispettive destinazioni di Trieste e di Torino, un motorista ebbe un piccolo incidente e la partenza per Venezia venne rimandata al giorno dopo per l'oscurità incombente giungendo poi a Venezia in perfette condizioni, l'altro velivolo invece decollò regolarmente ed ammarò a Torino alle 16,30 accolto da una folla festosa.

Superate le difficoltà iniziali, i voli di linea si susseguirono regolari con cadenza trisettimanale a giorni alterni nei due sensi.

Per compiere l'intero percorso di 575 km tra Torino e Trieste si impiegavano poco più di tre ore e mezzo, escluse le soste nei due scali intermedi di Pavia e Venezia che portavano il totale a 4 ore e mezzo; in treno ci sarebbero volute dieci ore.

In particolare l'idrovolante impiegava 45 minuti da Trieste a Venezia e poco più di due ore da Venezia a Pavia. Un'ora invece il tempo per raggiungere Torino da Pavia.

Il costo del biglietto sull'intero percorso era di 350 lire, contro i 224 di un biglietto di prima classe in treno.

Il 17 giugno 1926 i collegamenti divennero giornalieri. La linea N. 1 restava aperta al traffico da aprile ad ottobre; dal 15 ottobre, causa le nebbie invernali nella pianura Padana, restava in esercizio il solo tratto Trieste - Venezia.

Nel 1934 furono sospese tutte le linee passanti per Pavia.

Ali sul Ticino

Il primo aereo a prestare servizio sulla linea fu l'idrovolante monomotore "Cant 10" costruito dalle Officine Aeronautiche del Cantiere Navale Triestino.

L'idrovolante era stato preferito agli aerei "terrestri" perché gli bastava un lago, un fiume o un braccio riparato di mare per involare o ammarare, inoltre le strutture necessarie erano minime con un'economia d'impianto e d'esercizio facilmente intuibili.

Il Cant 10 era un idrovolante a scafo centrale, doppio comando, monorotore, per trasporto pubblico di passeggeri e merci, progettato dal giovane e scalpitante ingegnere aeronautico Raffaele Confluenti nel 1925 proprio per la prima linea aerea civile italiana della SISA (Società Italiana Servizi Aerei).

In questo tipo di idrovolante il galleggiamento era fornito dalla stessa fusoliera, che si comportava come lo scafo di una imbarcazione. Lo scafo era costruito interamente in fasciame di legno compensato; i fianchi fino alla linea di galleggiamento erano foderati esternamente in cedro, mentre l'ossatura era in frassino. I galleggianti laterali erano anch'essi costruiti in fasciame di pioppo e cedro, mentre l'ala aveva longheroni in legno e altrettanto le centine. Montanti e diagonali dell'ala e del timone orizzontale erano invece di acciaio.

La cabina passeggeri, situata nella parte anteriore dello scafo, era ampia e ben illuminata da 5 finestrini laterali per fianco. Poteva contenere 4/6 passeggeri su comode poltrone in vimini rivestite di cuoio. Vi si accedeva dall'alto, per mezzo di una scaletta ritta al fianco della fusoliera, mentre uno sportello scorrevole sistemato sul cielo della cabina provvedeva alla chiusura.

Nella parte posteriore della cabina, sotto il castello motore, situato tra le due ali e con l'elica spingente, per evidenti motivi di sicurezza, si trovavano in posizione sopraelevata e scoperta, i posti riservati al pilota e al meccanico; i due sedevano affiancati, con pilota a destra e il meccanico a sinistra. A quest'ultimo erano affidati gli strumenti di bordo, il controllo del consumo della benzina e in genere la sorveglianza di tutti gli apparati ausiliari del volo.

Il vano per i bagagli e la posta si trovava in coda. I collegamenti con le basi e l'assistenza al volo erano garantiti da un apparecchio radiotelegrafico e radiotelefonico, mentre la navigazione aerea veniva fatta a vista, nel nostro caso seguendo la costa del mare Adriatico e poi il corso dei fiumi Po e Ticino.

Inizialmente questo idrovolante era dotato di un motore FIAT da 300 HP che poi, per motivi tecnici, fu sostituito da un Loraine Dietrich da 400 HP e in seguito, in una versione successiva, da un motore Isotta Fraschini da 500 HP.

Il velivolo era lungo circa 10 metri, l'apertura alare era di 15 metri e alto 4 metri. Raggiungeva i 1000 metri di altezza in 8 minuti e 30 secondi e poteva arrivare a 200 km/h, ma la velocità di crociera si aggirava sui 150/160 km/h.



1926/30 - Un idrovolante biplano a scafo centrale versione CANT 10 ter in fase di involo sul fiume Ticino a Pavia.



IL CORPO DEI SORVEGLIANTI MUNICIPALI



1974 - Pavia, piazza Municipio. Vigili urbani motociclisti a fianco delle loro moto Laverda 750 cc. (Archivio Franco e Giorgio Maggi).

Nel 1859, anno della Liberazione della Lombardia dal dominio austriaco, era Podestà di Pavia Giovanni Zanini, cittadino eminente e direttore dell'ospedale.

L'ufficio di Polizia Comunale era composto da un Commissario Pietro Sguazzardi, un diurnista facente funzioni di commissario Luigi Orlandi e tre commessi.

L'anno successivo, abolita con la legge italiana, la Congregazione Municipale (come allora si chiamava l'Amministrazione Comunale) venne designato dal Governo Italiano il nuovo sindaco Giovanni Mai, seguito poi da Vidari, da Codazza e da Martinazzi il quale nel 1865 pubblicò il bando di concorso per la costituzione del Corpo dei Sorveglianti Municipali.

L'Unità d'Italia era da poco avvenuta e sin da allora la Municipalità pavese sentì la necessità di assicurare con un proprio servizio la tranquillità e la pace, cioè l'ordine pubblico della città di Pavia.

Come Torino aveva i "Civich" e Milano i "Ghisa", Pavia ebbe i suoi "Caplòn". Nessun dispregio con questo confidenziale soprannome, dovuto solamente al cappello a cilindro (tuba) dell'uniforme, che veniva indossato insieme ad una palandrana e a pantaloni blu scuro, stivali di vitello, guanti di pelle e una canna d'India come arma deterrente.

I primi dodici sorveglianti erano tutti pavesi, conosciutissimi: artigiani, borghigiani di fiume, qualcuno scrittore (come si legge nell'atto di nomina) o meglio scritturale.

Nella delibera del 26 agosto 1865 il Consiglio Comunale di Pavia, visto l'esito del pubblico concorso al quale avevano partecipato 39 concorrenti, deliberò di nominare il Capo Sorvegliante e sei Sorveglianti semplici.

Veniva così ufficialmente costituito, per la prima volta nella storia della città, ciò che poi sarebbe diventato il Corpo dei Vigili Urbani, poi di Polizia Municipale e oggi di Polizia Locale.

Secondo quanto deliberato, le caratteristiche dei nuovi sorveglianti dovevano essere: statura non inferiore di m. 1,50, età tra i 26 e i 40 anni, costituzione sana e robusta e conformazione regolare, ottima condotta morale, saper leggere, scrivere e comporre.

Quale Sorvegliante Capo venne nominato un certo Luigi Bottoni di professione scritturale, nato nel 1835 a Torre d'Arese e residente a Pavia in contrada Sant'Andrea, con esperienza come Furiere d'Amministrazione presso lo stato Maggiore del 4° Reggimento Bersaglieri e combattente negli anni 1860/61.

Ai suoi ordini i Sorveglianti semplici: Cesare Villa, anni 27 di professione artigiano; Enrico Forni, anni 29 di professione scritturale; Angelo Corni, anni 29 di professione pilota fluviale; Giuseppe Bazzano, anni 27 ex carabiniere; Giovanni Ghio, anni 29 di professione barcaiolo; Michele Campagnoli, anni 39 di professione caffettiere.

1	D	s. Verdiana	32-333
2	L	Present. del Signore	33-332
3	M	s. Biagio	34-331
4	M	s. Gilberto	35-330
5	G	s. Agata	36-329
6	V	s. Paolo Miki e c.	37-328
7	S	s. Eugenia	38-327
8	D	s. Gerolamo Emiliani	39-326
9	L	s. Rinaldo	40-325
10	M	s. Scolastica	41-324
11	M	N.S. di Lourdes	42-323
12	G	s. Eulalia	43-322
13	V	s. Maura	44-321
14	S	s. Valentino	45-320
15	D	ss. Faustino e Giovita	46-319
16	L	s. Giuliana	47-318
17	M	ss. 7 fondatori Servi Maria	48-317
18	M	s. Simeone	49-316
19	G	s. Corrado	50-315
20	V	s. Amata	51-314
21	S	s. Pier Damiani	52-313
22	D	s. Isabella	53-312
23	L	s. Renzo	54-311
24	M	s. Costanza	55-310
25	M	Le Ceneri s. Romeo	56-309
26	G	s. Nestore	57-308
27	V	s. Leandro	58-307
28	S	s. Romano	59-306



F.lli Della Fiore s.p.a.

Uffici e Magazzino: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA (Italy)
Tel. (0382) 434311 (r.a.) • Telefax (0382) 472447
Esposizione BAGNO IDEA: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA
Filiale di Vigevano: Via C. Farini, 8 - Tel./Fax (0381) 73928

- ▶ ARREDOBAGNO ◀
- ▶ RISCALDAMENTO ◀
- ▶ CONDIZIONAMENTO ◀
- ▶ S A N I T A R I ◀

Sempre in servizio, a piedi o in bicicletta

Dalla lettura del regolamento del Corpo dei Sorveglianti di Pavia del 1913 apprendiamo che in quell'epoca l'organico era costituito da un Capo, da un Vice capo, da quattro Sorveglianti scelti, da sei Sorveglianti di 1° classe e da sei Sorveglianti di 2° classe.

Per velocizzare gli spostamenti due sorveglianti erano muniti di bicicletta a spese del Comune.

L'orario di servizio dei Sorveglianti Municipali durava dall'alba alle ore 21 o 22 a seconda della stagione.

L'uniforme dei sorveglianti era costituita da un abito di panno nero, col collare rovesciato con sovrapposto lo stemma d'oro con una sola bottoniera di bottoni neri convessi, pantaloni di panno uguali, elmetto, colletto di tela bianca a salda, guanti di pelle nera, soprabito impermeabile a cappuccio, cappotto di panno nero per la stagione invernale, berretto di fatica di panno nero con lo stemma municipale, stivali di vitello. Erano infine armati di bastone e rivoltella.

Il capo dei sorveglianti aveva per distintivo un filetto d'oro lungo i lembi del colletto dell'abito, del cappotto e sulla fascia del berretto.

Il vice capo, tre stellette sulle maniche della giubba e del cappotto; i sorveglianti scelti due stellette; quelli di prima classe una stelletta.

Per essere ammessi al concorso del Corpo dei Sorveglianti occorre avere, tra l'altro, dei requisiti quali la statura non inferiore a 1,68 metri ed una età non inferiore a 25 anni e non superiore ai 35 anni.

I sorveglianti municipali dovevano considerarsi in servizio in tutte le ore, dovendo in ogni occasione attendere alle mansioni a cui erano destinati.

Nei giorni di riposo non potevano allontanarsi dalla città senza averne ottenuto il permesso dal loro capo.

Ai sorveglianti era proibito, quando si trovavano in servizio, di fumare, di soffermarsi nelle osterie ed esercizi pubblici, salvo se richiesti e per il disimpegno delle loro funzioni.

Dovevano esercitare una vigilanza attenta e continua, affinché fossero rigorosamente osservate le ordinanze municipali, inoltre dovevano vigilare sul buon andamento di tutti i servizi pubblici nelle vie e piazze della città, prestare soccorso ed assistenza ai cittadini, accorrendo prontamente ovunque potesse tornar utile la loro opera.

Nell'accertare le contravvenzioni nei modi prescritti dalla legge e dai regolamenti, dovevano avvertire i cittadini delle violazioni commesse.

Il Trofeo Motociclistico dei Vigili Urbani

Domenica 5 settembre 1954 fu per Pavia una giornata memorabile dedicata ai motori su due ruote. Come era consuetudine a quel tempo, spesso le gare di motociclismo si svolgevano sulle strade cittadine. Sui viali della Minerva, che conducevano al ponte della Libertà, si disputò infatti il "2° Circuito della Minerva" per macchine sport della classe 75 e 125 cc di cilindrata, valevole per la disputa del Premio "Gustavo Guidetti".

Il circuito aveva uno sviluppo di 1,5 chilometri da percorrere in senso orario 40 volte per la classe 75 cc per totali 60 chilometri e 60 volte per la classe 125 cc per totali 90 chilometri.

Per la cronaca informiamo che quel giorno nella classe minore vinse Rizzitelli su Laverda e per la 125 Franzosi su MV.

Sempre nella stessa giornata si disputò anche un'altra gara motociclistica, organizzata dal Corpo dei Vigili Urbani di Pavia e dal Moto Club Pavia, una manifestazione di carattere singolare, ma di grandissima importanza perché unica nel suo genere.

Si trattava del "1° Trofeo Nazionale Motociclistico Vigili Urbani", una gara di regolarità che con grande successo si svolse sino al 1993, raggiungendo un totale di 17 edizioni. Valevole per la disputa della Targa "Vigile Carlo Maggi", con questa iniziativa il Corpo dei Vigili Urbani di Pavia volle onorare fino all'ultima edizione la memoria del collega Carlo Maggi, vigile motociclista deceduto in servizio per incidente stradale.

Circa 250 erano i chilometri che dovevano essere percorsi dai concorrenti e se il tracciato nella parte iniziale e terminale appariva facile perché del tutto piano, nella parte centrale,

cioè il tratto che si inerpicava tra i rilievi dell'Oltrepò Montano, diventava estremamente difficoltoso e le pattuglie stentavano a mantenere la media stabilita dal regolamento della gara: 45 Km/h per le moto fino a 200 cc. e sidecar, 50 km/h per le moto con cilindrata superiore ai 200 cc.

La competizione si svolse sempre con qualsiasi condizione atmosferica e su di un tracciato aperto al traffico. Nel corso delle varie edizioni il regolamento fu sottoposto inevitabilmente a cambiamenti ed arricchito nelle ultime edizioni di vere e proprie prove speciali che misero a dura prova mezzi e uomini. Spettacolare era l'ultima prova speciale che si disputava in viale Matteotti denominata "Circuito contrapposto": i due componenti della pattuglia, partendo da viali contrapposti, dovevano percorrere l'anello di 290 metri in 25 secondi, tagliando il traguardo contemporaneamente, ognuno nella propria corsia.

Le pattuglie erano composte da tre agenti, uno dei quali capo-pattuglia responsabile della condotta in gara dei vigili ai suoi ordini. Obbligatorie erano il casco di protezione e la divisa indossata nell'espletamento del normale servizio motociclistico.

Anche per le motociclette vi erano norme severe: il mezzo doveva essere quello di servizio e alla punzonatura veniva piombato tra motore e telaio per evitare eventuali manomissioni.

Nella prima edizione si aggiudicò la vittoria la Pattuglia Sidecar del Corpo Vigili Urbani di Torino, mentre i pavesi si classificarono al 24° posto su 27 partenti.

Nonostante l'esordio negativo della nostra rappresentativa, nella seconda edizione, disputata nel giugno del 1955, la pattuglia B di Pavia con i vigili Sacchi Ottavio, capo pattuglia, Terzetti Gianfranco e Marabelli Luciano (tutti su Moto Guzzi 250 Airone) conquistò la prima piazza su 47 pattuglie partenti.

Dopo le prime due edizioni del "Trofeo Nazionale Motociclistico Vigili Urbani", che si svolsero nel 1954 e 1955, la terza edizione, quella del 1956, venne denominata "Trofeo Internazionale Motociclistico per Pattuglie di Agenti Addebi alla Vigilanza Stradale", con l'organizzazione ormai rodada del Corpo Vigili Urbani di Pavia in collaborazione con il Moto Club di Pavia.

Le pattuglie ammesse potevano quindi appartenere, per la prima volta, alle Polizie straniere addette alla vigilanza del traffico nei loro Stati ed anche all'Arma dei Carabinieri, alla Polizia di Stato, alla Guardia di Finanza, oltre che naturalmente ai Corpi dei Vigili Urbani.

Alla prima edizione del Trofeo Internazionale del 1956 parteciparono 60 pattuglie convenute a Pavia da ogni parte d'Italia ed anche dall'estero.

Ai partecipanti di quella prima edizione del Trofeo Internazionale venne garantita l'assistenza meccanica da parte di conosciute ditte pavese: Brini, Fumagalli, Menzi, Bernardi, Casirago, Ferrari, Garbagnoli, Mussi-Grossi.

Nel corso degli anni, la manifestazione ebbe un'ampia risonanza internazionale, richiamando a Pavia pattuglie da diversi stati europei: Polizia Stradale di Vienna e Gendarmeria di Krumpendorf, Polizia Comunale di Liegi, Polizia Stradale e Gendarmeria di Parigi, Polizia Stradale - Polizeipräsident di Bonn e di Colonia, Polizia Stradale Bavarese, Gendarmeria di Atene, Polizia Stradale di Belgrado, Polizia Stradale dei Cantoni di Zurigo, Ticino e dei Grigioni, Polizia Municipale di Lugano e di Zurigo, Accademia de Trafico Guardia Civil di Madrid.

Dopo il primo successo del 1955 in ambito nazionale, nel 1963 giunse finalmente l'affermazione internazionale per i vigili urbani di Pavia.

Nella 6ª edizione del "Trofeo Internazionale Motociclistico per agenti addebi alla vigilanza stradale" i vigili pavese Ottavio Sacchi (capo pattuglia), Luigi Maggi e Gianfranco Terzetti su moto Gilera 300 vinsero la gara con zero penalità.

L'assistenza meccanica era stata affidata agli esperti fratelli Maggi; in particolare Franco ebbe il compito di seguire lungo tutto il percorso le pattuglie dei vigili di Pavia con una Gilera 175 e, per essere sempre pronto ad un eventuale intervento di emergenza, non esitò a fissare con delle semplici cinghie la cas-

setta degli attrezzi sopra il serbatoio della moto. Il fratello Giorgio con Emilio Busnelli ebbe invece il compito di assistere le pattuglie pavese nei vari controlli orari e alla fine delle prove speciali.

Il cronista del nostro quotidiano locale "La Provincia Pavese" descrisse così la vittoria: "... Questo successo che sta a riprovare l'abilità, la serietà e l'accurata preparazione dei motociclisti pavese, è soprattutto la migliore riprova della perfetta efficienza e della eccezionale capacità di questi valenti vigili pavese e del comandante Valsecchi che hanno onorato il buon nome ed il prestigio del Corpo di appartenenza e della nostra città. Marciando con una regolarità cronometrica, abili nella guida e perfetti nelle entrate ai controlli, i tre vigili pavese si sono imposti sulle altre 53 pattuglie presenti a Pavia per la perizia dimostrata nella difficilissima prova complementare dove hanno fatto meglio di ogni altro concorrente...".



1951 - I vigili Carlo Maggi (a sx) e Riccardo Cera posano sulle Moto Guzzi "Airone" 250 cc. in dotazione al corpo dei Vigili Urbani di Pavia (Archivio Maggi Sergio - Pisy).



MARZO 2009



1913 - Pavia, via Nizza, oggi viale Vittorio Emanuele II. Un tram proveniente dal centro città si dirige verso la stazione ferroviaria.

CON IL TRAM DAL MUNICIPIO ALLA STAZIONE

Il progetto per la costruzione di una tranvia venne portato in Consiglio Comunale nel 1911: fu una seduta assai burrascosa, ma piacque a tutti la proposta di rimandare la decisione direttamente alla cittadinanza, la quale avrebbe dato il suo parere.

Fu così che l'anno seguente i pavesi furono chiamati a pronunciarsi in un referendum e quasi all'unanimità chiesero la messa in opera del nuovo servizio.

Ben si capisce come videro male la cosa Del Bò e i trenta brumisti che ormai avevano reso indispensabili i loro servizi.

La Società Italiana per la trazione elettrica di Milano si affermò nella gara fra ditte concorrenti per la stesura di un progetto preliminare di una linea tranviaria elettrificata su di un percorso andata e ritorno di km 2,300 dalla stazione ferroviaria a piazza del Municipio.

Il 4 maggio del 1913 ebbe luogo una prova di collaudo delle vetture.

Le prime tre vetture, trainate, giunsero poco prima delle 14 presso porta Cavour.

Alle ore 14,30 la prima vettura fu messa in moto. "Al va al tram! Al va, al va! Tla che belesa!" esclamava la folla plaudente.

Le vetture erano uguali a quelle milanesi ed erano state costruite nelle officine elettrotranviarie di Milano. Dipinte di un bel giallo oro, coi sedili di velluto rosso, erano lunghe poco meno di otto metri e larghe m. 2,10. La capienza era di 36 posti, 10 per ciascuna piattaforma e 16 nell'interno. Erano illuminate elettricamente e non mancavano i cartelli di avvertimento: "non parlare al manovratore" e "si prega di non sputare in terra".

La corsa inaugurale procedette senza incidenti, seguita dal grido della folla acclamante. In ben quattro minuti, così la cronaca del tempo descriveva l'evento, si giunse in piazza del Municipio, ma la vettura continuò la sua corsa sino all'imbocco di via Foscolo, facendovi fermata di un'ora.

Nei giorni seguenti il Comune pubblicò un avviso con il quale raccomandava vivamente ai cittadini di astenersi in modo assoluto dal toccare i fili dei trolley ed anche i tiranti, direttamente e indirettamente, tramite bastoni, pali od altro. Veniva inoltre ricordato che ogni contatto di una persona con il filo del trolley sarebbe stato mortale.

I commercianti protestarono invece contro l'avviso del Comune di non abbassare sino a nuovo ordine le tende delle vetrine per la preoccupazione che recassero intralcio alla circolazione del tram.

1	D	I. di Quaresima s. Albino	60-305
2	L	s. Quinto	61-304
3	M	s. Cunegonda	62-303
4	M	s. Casimiro	63-302
5	G	s. Olivia	64-301
6	V	s. Coletta	65-300
7	S	ss. Perpetua e Felicità	66-299
8	D	II. di Quaresima s. Giovanni di Dio	67-298
9	L	s. Francesca Romana	68-297
10	M	s. Provino	69-296
11	M	s. Costantino	70-295
12	G	s. Massimiliano	71-294
13	V	s. Rodrigo	72-293
14	S	s. Matilde	73-292
15	D	III. di Quaresima s. Luisa	74-291
16	L	s. Eriberto	75-290
17	M	s. Patrizio	76-289
18	M	s. Cirillo di G.	77-288
19	G	s. Giuseppe	78-287
20	V	s. Claudia	79-286
21	S	s. Nicola di Flue	80-285
22	D	IV. di Quaresima s. Lea	81-284
23	L	s. Turibio di M.	82-283
24	M	s. Romolo	83-282
25	M	Annunciazione M.V.	84-281
26	G	s. Emanuele	85-280
27	V	s. Augusto	86-279
28	S	s. Sisto	87-278
29	D	V. di Quaresima s. Secondo	88-277
30	L	s. Amedeo	89-276
31	M	s. Beniamino	90-275



F.lli Della Fiore s.p.a.

Uffici e Magazzino: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA (Italy)
Tel. (0382) 434311 (r.a.) • Telefax (0382) 472447
Esposizione **BAGNO IDEA**: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA
Filiale di Vigevano: Via C. Farini, 8 - Tel./Fax (0381) 73928

- ▶ ARREDOBAGNO ◀
- ▶ RISCALDAMENTO ◀
- ▶ CONDIZIONAMENTO ◀
- ▶ S A N I T A R I ◀



1902 - Pavia, viale della Stazione. Il trasporto passeggeri dalla stazione a corso Mazzini è garantito da carrozze a due cavalli della ditta Gaetano Del Bò e dagli omnibus degli alberghi "Croce Bianca e "Tre Re". La carreggiata è priva delle rotaie del tram che saranno messe in opera solo nel 1913.

Il primo giorno del tram

Giovedì 8 maggio 1913, alle ore 5,30, le vetture n 1 e 2 del tram iniziarono ufficialmente il servizio. La prima era guidata da Tacconi, il bigliettaio era Corsini. Dieci minuti dopo entrò in servizio la n. 2 con il manovratore Zucca e bigliettaio Mariani.

In queste due corse scarso il pubblico, mentre lungo tutta la linea i curiosi si fermavano a guardare e commentavano più o meno ingenuamente. L'affluenza crebbe man mano durante la giornata.

Fu una giornata finanziariamente trionfale: i passeggeri tutti paganti, furono circa duemila. La tariffa era di cent. 5 sino alle ore 8 e cent. 10 dalle ore 8 in avanti.

Nel 1915 la linea venne prolungata di 400 metri per raggiungere il bastione di S. Epifanio o "della Botanica" in viale Gorizia dove era stata costruita la rimessa dei tram.

Negli anni Trenta furono realizzati i nuovi tratti tranviari che collegavano il centro cittadino alle due estremità occidentali e orientali: il Policlinico vicino al quale sarebbero sorti i nuovi istituti universitari (via Trieste, ponte sulla ferrovia, piazzale Policlinico) ed il quartiere di san Pietro in Verzolo sino al piazzale della chiesa parrocchiale dove sorgeva la Snia Viscosa (viale Gorizia, via Partigiani, viale Monte Grappa) con orario continuativo dalle ore 6 alle 24, prezzo del biglietto cent. 40.

Linea 1: Stazione - Municipio

Linea 2: Stazione - S. Teresa

In un secondo tempo la linea venne ulteriormente prolungata di 640 metri, lungo viale Golgi e via Taramelli per raggiungere gli istituti universitari. Il servizio tranviario funzionò sino al 1954 quando fu poi sostituito dal trasporto pubblico su gomma.

Il regolamento

Mediante un manifesto firmato dal Sindaco, nel giorno dell'inaugurazione vennero pubblicate le norme di esercizio della tranvia di Pavia.

Ai passeggeri era vietato di salire e scendere dalle vetture durante la corsa, di sporgersi all'infuori o di lanciare dalle finestre oggetti che potessero arrecare danno ai passanti, di trattenersi sui montatoi e di sedersi sui parapetti dei terrazzini, di portare armi da fuoco.

Erano escluse dalle vetture le persone sudice o in stato di ubriachezza, che offendevano la decenza o davano scandalo agli altri passeggeri.

Era vietato sputare sul pavimento della vettura e sulle piattaforme, di mangiare, di bere, cantare, suonare o schiamazzare, far questua o comportarsi in modo sconveniente. Nell'interno della vettura anche nella stagione calda era severamente proibito fumare.

Era vietato ad ogni estraneo al servizio di fermarsi sulla zona occupata dalla tranvia o di farvi stanziare veicoli od animali e di attaccarsi alle vetture in moto.

Ogni carrettiere o brumista, all'avvicinarsi di una vettura della tranvia, aveva l'obbligo di liberare completamente il binario e scostarsene in modo da rendere libera tutta la larghezza necessaria per il passaggio del tram.

Le disposizioni per il personale

Bigliettaio - A lui era affidata la direzione del servizio di ciascuna carrozza durante le corse: doveva prendere conoscenza e pratica delle manovre in modo da essere in grado, in caso di necessità, di guidare la vettura, anche a velocità moderata, sino alla rimessa.

Prima dell'uscita dalla rimessa la vettura doveva essere ispezionata e il bigliettaio doveva assicurarsi della sua perfetta pulizia, curando che questa venisse mantenuta in tale stato per tutto il servizio.

Era suo compito distribuire il biglietto, prestare attenzione alle richieste di fermata da parte del pubblico trattenendosi sempre sulla piattaforma posteriore.

Doveva anche aiutare specialmente i vecchi, le donne ed i bambini, a salire e scendere dalla vettura e procurare il posto agli ultimi che sovrappungevano.

Dava i segnali di partenza e di arresto tramite un campanello elettrico: un solo colpo era il segnale di arresto, due colpi era il segnale di partenza, parecchi colpi ripetuti indicavano al guidatore che la vettura era completa e che avrebbe dovuto abbassare il cartello di completo evitando di fermare la vettura per accogliere altri passeggeri.

Guidatore - Il guidatore doveva servirsi della campana (segnalatore acustico) per annunciare la messa in moto della vettura, per avvertire chi si trovava vicino al binario o per richiedere di lasciare libero il passaggio, per annunciare l'arrivo della vettura prima di arrivare in curva, ove la visuale non fosse libera e prima di impegnare l'attraversamento di strade. In caso di nebbia e nell'attraversare la folla dei convenuti ai mercati bisettimanali, il segnale a campana doveva essere ripetuto in modo pressoché continuo.

Di notte e anche di giorno, in caso di nebbia, ogni vettura automotrice doveva portare avanti un fanale a riflettore con luce bianca per illuminare la via e segnalare a distanza il suo avanzare, inoltre sulla piattaforma posteriore vi era un fanale proiettante a luce rossa.

Controllori - Dovevano presentarsi sulle vetture indossando il distintivo prescritto e richiedere l'esibizione dei biglietti dei viaggiatori.

La cronaca dei primi incidenti

Il primo incidente risale proprio al giorno dell'inaugurazione nel corso di uno dei ripetuti deragliamenti del tram. L'infortunato fu Andrea Giamberlando, uno studente di 16 anni che se ne stava sulla piattaforma del tram, quando per un improvviso sobbalzo della vettura si afferrò allo sportello che, chiudendosi, schiacciò tra i due battenti il mignolo del poveretto.

Mentre veniva ricollocato il tram sui binari, il ferito ricorse alla guardia medica dell'ospedale dove il dott. Gnocchi gli prestò le cure del caso. Il settimanale "Il Ticino" concludeva la cronaca del fatto spiegando che il giovane avrebbe dovuto tenere il braccio al collo per più di 10 giorni.

A due giorni dalla inaugurazione altri due incidenti.

In corso Cavour venne investita una carrozza pubblica a causa dell'improvviso impennarsi del cavallo al passaggio del tram. Non lievi avarie, pare, subì la carrozza. Solo la prontezza del manovratore del tram evitò conseguenze tragiche, così venne spiegato il fatto sul settimanale "Il Ticino".

Il secondo investimento coinvolse un giovane ventenne, tale Simone Donarini, abitante nella cascina di S. Sofia, alle dipendenze della drogheria Perotti.

Il Donarini intento ad esporre un avviso mortuario sulla porta del negozio, fu scaraventato a terra dal passaggio della vettura tranviaria. Nonostante l'improvviso urto, il giovane con sangue freddo riuscì prontamente a ritirare le gambe dal binario.

L'infortunato, risollevato dai passanti, venne ricoverato in negozio ove, dopo pochi minuti, sopraggiunse il dott. Angelo Cattaneo che, dopo averlo condotto nel vicino ambulatorio, lo medicò per le ferite al capo, giudicandolo guaribile in 10 giorni.



1950 - Pavia, piazza del Duomo. Inaugurazione di tre nuove autolettighe modello Fiat 1100 carrozzate Fissore. In primo piano altre due ambulanze già in servizio: a sx Fiat Balilla, a dx Fiat 1100 (Archivio fotografico Croce Verde Pavese).

LA PRIMA CHIAMATA DI SOCCORSO

Era il primo giorno del 1910. La Croce Verde non era ancora ufficialmente nata, ma, dal novembre del 1909, un comitato promotore stava distribuendo in città una scheda di adesione e sottoscrizione per dare vita alla "Società di Pubblica Assistenza Croce Verde".

Il posto di guardia della nascente Croce Verde, situato accanto alla caserma dei Civici Pompieri in via Luigi Porta, tra la storica palestra e vicolo S. Dalmazio, era già presidiato da alcuni volonterosi.

Al numero telefonico 140, quello dei pompieri, giunse una richiesta di aiuto, non si trattava di un incendio, bensì di una emergenza sanitaria: un tale era caduto in casa nel vicino corso Garibaldi.

I volontari con mantella e kepì si precipitarono fuori dalla caserma spingendo una carretta, o meglio una lettiga a due ruote, sulla quale era stato sistemato un involucro di tela grigia sostenuto da una centina.

Raggiunta l'abitazione dell'infortunato, l'uomo fu sistemato sulla lettiga sotto il telo protettivo.

Spinta su per via Siro Comi, traballando sull'acciottolato pavese, la lettiga raggiunse piazza Leonardo da Vinci dove stava l'ingresso dell'Ospedale S. Matteo.

Il dott. Ettore Degna, il medico di guardia, prestò le prime cure all'infortunato al quale diagnosticò la frattura del femore.

Un banale infortunio inaugurava un servizio "pubblico" che nel corso di un secolo sarebbe diventato un pezzo di storia importante della vita pavese di questi ultimi cento anni.

1	M	s. Ugo	91-274
2	G	s. Francesco di Paola	92-273
3	V	s. Riccardo	93-272
4	S	s. Isidoro	94-271
5	D	Le Palme	95-270
6	L	s. Virginia	96-269
7	M	s. Giov. Battista de la Salle	97-268
8	M	s. Giulia	98-267
9	G	s. Gualtiero	99-266
10	V	s. Terenzio	100-265
11	S	s. Stanislao	101-264
12	D	Pasqua	102-263
13	L	dell'Angelo	103-262
14	M	s. Abbondio	104-261
15	M	s. Annibale	105-260
16	G	s. Bernadette	106-259
17	V	s. Roberto	107-258
18	S	s. Galdino	108-257
19	D	s. Emma	109-256
20	L	s. Adalgisa	110-255
21	M	s. Anselmo	111-254
22	M	s. Leonida	112-253
23	G	s. Giorgio	113-252
24	V	s. Fedele	114-251
25	S	s. Marco ev. Liberazione	115-250
26	D	s. Marcellino	116-249
27	L	s. Zita	117-248
28	M	s. Pietro Chanel	118-247
29	M	s. Caterina da Siena	119-246
30	G	s. Pio V	120-245



F.lli Della Fiore s.p.a.

Uffici e Magazzino: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA (Italy)
Tel. (0382) 434311 (r.a.) • Telefax (0382) 472447
Esposizione **BAGNO IDEA**: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA
Filiale di Vigevano: Via C. Farini, 8 - Tel./Fax (0381) 73928

▶ ARREDOBAGNO ◀

▶ RISCALDAMENTO ◀

▶ CONDIZIONAMENTO ◀

▶ SANITARI ◀

La prima ambulanza della "Verde"

La prima lettiga in dotazione alla Croce Verde era soprannominata "il cannoncino", dalla forma strana, una barella coperta su due ruote, trainata a mano come un carrettino. Seguì poi la lettiga trainata da cavalli e nel 1927 perfino una lettiga "ciclomotata" donata dagli stessi militi.

L'avvenimento che suscitò grande entusiasmo tra i militi e interesse nell'opinione pubblica fu la prima autolettiga donata nel 1913 dal cav. Enrico De Silvestri, gestore del noto "Biffi" di Milano, un mezzo meccanico che sarà il capostipite di un ricco parco macchine estremamente moderno e sempre adeguato ai tempi grazie alla generosità dei benefattori e della popolazione.

Il veicolo costruito dalla casa automobilistica "Bianchi" fu consegnato il 27 settembre del 1913, dallo stesso donatore, nel cortile del Broletto dove aveva sede la Croce Verde.

La cerimonia della consegna dell'auto-lettiga era prevista per le ore 14. Poco dopo le 13 cominciarono ad affluire gli invitati. L'accesso era da piazza Cavagneria e facevano servizio d'onore i Pompieri Civici in alta tenuta. Alle 14 il cortile era già gremito di gente.

Una folla insolita e festosa, così la definisce il cronista dell'epoca, si accalcava davanti al portone del Broletto in attesa dell'arrivo della nuova autolettiga.

Frattanto allo Stabilimento Pacchetti, dove sin da sabato sera era stata ricoverata la vettura proveniente da Milano, si diedero convegno il Consiglio Direttivo della Croce Verde e i militi. Il Direttore Generale dello stabilimento Virgilio Guzzi aveva infatti voluto festeggiare l'avvenimento con champagne e con un servizio di dolci anche alla presenza delle sue maestranze.

All'ora convenuta l'auto lettiga lasciò lo stabilimento situato lungo il Naviglio Pavese, alle porte di Pavia.

Il corteo era preceduto dai militi in divisa con la bicicletta, seguiva la vettura auto-lettiga, sulla quale presero posto il direttore della Croce Verde, il donatore sig. De Silvestri e l'autista Sirtori di Milano; chiudevano il corteo altre vetture.

La vettura lettiga passò silenziosa, tra la pubblica ammirazione, sfolgorante nella lucidezza della verniciatura, ammirata nella finezza della sua costruzione elegante e severa.

Percorso il corso Vittorio Emanuele (attuale Strada Nuova), svoltato in Corso Cavour e attraversata Piazza Grande, il mezzo avanzò maestoso ed entrò nel cortile del Broletto.

Al suo apparire il milite trombettiere diede uno squillo. Quanti si trovavano nel cortile si precipitarono al passaggio della vettura, accogliendola al suo ingresso con uno scrosciante applauso.

Davanti alle numerose autorità, agli illustri invitati e ad una folla di cittadini pavesi entusiasti, si avvicendarono sul palco il segretario della Croce Verde Manlio Cipolla, il donatore De Silvestri, il presidente della Croce Verde Enrico Gerardo il quale espresse al benefattore tutta la gratitudine non solo della Croce Verde, ma di tutta la cittadinanza concludendo: "... la data odierna rimarrà incancellabile in tutti i cuori, sarà ricordata e festeggiata anche in avvenire e il nome del donatore sarà benedetto soprattutto dagli infelici, ai quali la fulminea rapidità del soccorso congiunta al pronto intervento medico e chirurgico, varrà ad abbreviare ore di spasimo e in molti casi a strapparli dalla morte".

La felice giornata si concluse con un banchetto composto da ben 36 portate presso l'albergo Croce Bianca di Pavia, offerto dal presidente e dai consiglieri della Croce Verde al benefattore Enrico De Silvestri.

Come abbiamo appreso, dal primo posto di guardia accanto ai pompieri, la sede della Croce Verde fu trasferita a quella del Broletto in piazza Cavagneria, poi ai locali di casa Lanzoni in via XX Settembre e più recentemente, per oltre 60 anni, esattamente dal 1922, presso l'edificio donato dalla signora Luigina Pizzocaro in via Severino Boezio. L'attuale moderna sede si trova in via Lovati a Pavia.



1913 - La prima autolettiga donata alla Croce Verde Pavese (Archivio fotografico Croce Verde Pavese).

La descrizione dell'autolettiga

L'autolettiga era stata fabbricata dalla ditta Bianchi di Milano con il n. 120, chassis tipo G 18-24 HP. Con un motore a 4 cilindri, il veicolo aveva la lunghezza metri 4,50, la larghezza metri 1,75 e l'altezza di metri 2,30. Dipinta internamente di bianco, aveva una lampadina elettrica nel centro della parete di fronte per dare luce nelle ore di servizio notturno.

Una lettiga portatile, scorrevole sopra rotelle, completamente arredata di materasso, guanciale, lenzuola e coltre, era fissata ad una parete mediante cinghie di cuoio, per evitare spostamenti durante il viaggio.

Sopra la lettiga un tavolino snodato poteva servire per deporre le medicazioni durante le prime assistenze; a capo della lettiga un piccolo armadio per i medicinali, alla parete opposta due sgabelli snodati per i militi che dovevano vigilare il paziente durante il viaggio.

La vettura era costruita in legno e lamiera, con eleganza e solidità. Il suo valore era di circa 13-14 mila lire.

La Croce Rossa Italiana a Pavia

Il Movimento internazionale della Croce Rossa nacque il 22 agosto 1864 a Ginevra, quando i principali Stati europei stipularono una "Convenzione per il miglioramento della sorte dei feriti in guerra". Nel 1865, secondo quanto previsto dalla Convenzione, il governo italiano acconsentì alla formazione di squadre di volontari da affiancarsi ai servizi sanitari dell'Esercito, dando così vita, di fatto, al Corpo Militare della Croce Rossa quale Corpo Ausiliario delle Forze Armate. A Pavia il "Comitato per il Soccorso ai feriti e malati in guerra" si costituì già nel mese di maggio del 1866 e una squadriglia d'ambulanza pavese prese parte alla III Guerra d'Indipendenza, scoppiata quello stesso anno.

Nel 1908 venne fondato a Roma il Corpo delle Infermiere Volontarie della Croce Rossa e anche a Pavia iniziarono ben presto i corsi di formazione per questa nuova specialità, così che durante la Grande Guerra non solo uomini, ma anche donne della Croce Rossa pavese prestarono servizio negli Ospedali militari, sia in città che al fronte. Fra queste vi fu anche Maria Cozzi, Infermiera Volontaria che morì in Francia nel 1918 per una malattia contratta in servizio. Il Suo ricordo è oggi serbato da una lapide posta in via Boezio e da una via a Lei dedicata nella Circoscrizione Pavia Ovest.

Negli anni tra le due guerre l'attività della Croce Rossa di Pavia si espanse sempre più anche in altri campi, soprattutto in quello socio-sanitario e assistenziale; fu anche fondata una colonia elioterapica per l'infanzia. Il secondo conflitto mondiale impose invece altre priorità, così che ebbero grande rilievo l'assistenza ai prigionieri di guerra e alla popolazione civile. Pavia venne infatti duramente colpita da numerosi bombardamenti alleati e le sofferenze delle vittime furono in parte alleviate anche grazie all'opera della squadra di protezione antiaerea della Croce Rossa.

Oggi nel Comitato Locale di Pavia sono presenti quasi tutte le componenti della Croce Rossa Italiana: Volontari del Soccorso, Pionieri, Corpo Militare, Infermiere Volontarie e Sezione Femminile. Le centinaia di volontari raccolti dalle varie componenti dispiegano la loro opera in numerosi campi: alle ormai tradizionali attività del servizio ambulanze - iniziato già negli anni '70 - dell'assistenza sociale e sanitaria e della protezione civile - in occasione di calamità sia in Italia che all'estero - si sono infatti affiancate nel tempo anche altre attività. Così ora il personale pavese di Croce Rossa svolge anche un servizio di telesoccorso, è inserito in unità cinofile e in squadre di soccorso in acqua, tiene corsi di formazione per la popolazione in materia di sicurezza sul lavoro, partecipa ad un progetto di ippoterapia e a numerosi progetti di assistenza internazionali, diffonde i principi del Diritto Umanitario e divulga la storia dell'Associazione.



1944 - L'autovettura Fiat 515 in versione furgoncino utilizzato durante la seconda guerra mondiale dall'unità di Pronto Soccorso Antiaereo (P.S.A.) della Croce Rossa Italiana del Comitato di Pavia. L'immagine è stata scattata all'interno della sede di Corso Garibaldi n. 69 (Archivio fotografico C.R.I. Pavia).



MAGGIO 2009



1902 - Pavia, confluenza dello "scaricatore" del naviglio con il Ticino. Imbarcazioni provenienti dall'Adriatico alla fonda lungo la riva sx del fiume. Poco a monte il rimorchiatore a vapore che le ha trainate sino a Pavia.

BATTELLI A VAPORE SUI FIUMI PADANI

Prima dell'ausilio dei motori, la navigazione sul Po presentava differenti caratteristiche: nel tratto dal mare sino a Mantova, essendo minima la pendenza e lenta la corrente, la risalita era alquanto agevole; a monte di Mantova, fino a Piacenza, la navigabilità non era altrettanto facile, ma pur buona nel complesso potendo compiere con i convogli tratti giornalieri di circa 8 chilometri. Parecchie difficoltà si presentavano invece nel breve tratto da Piacenza al Trebbia, per il quale occorre due giornate; cinque giornate occorre poi per raggiungere la foce del Ticino.

La risalita del Po, pertanto, dall'Adriatico al Ticino, comportava anche tre o quattro settimane di navigazione, mentre una settimana erano sufficienti per la discesa.

La produzione di energia attraverso l'uso del vapore, fu uno dei primi settori in cui i principi scientifici si tradussero in applicazioni tecnologiche, e proprio nell'ambito della navigazione, trovò uno dei primi impieghi.

I primi battelli a vapore, degli anni Venti dell'Ottocento, presentavano uno scafo in legno e motori da poche decine di cavalli di potenza atti a muovere rudimentali ruote a pale poste esternamente alle fiancate dello scafo e protette da tamburi.

Le risorse tecniche e l'iniziativa per una navigazione a vapore del Po scattano dunque assai presto, ma la navigazione regolare stenterà ad affermarsi e svilupparsi.

In questo fenomeno imprenditoriale, che non decollerà mai secondo le aspettative iniziali, Pavia non entra da protagonista, anche se riesce a ritagliarsi un importante ruolo di supporto logistico, che avrebbe mosso una non insignificante economia di mestieri e attività legate a scambi e commerci, la cantieristica.

1 V	s. Giuseppe art. Festa lavoro	121-244
2 S	s. Anastasio	122-243
3 D	ss. Filippo e Giacomo	123-242
4 L	s. Fulvio	124-241
5 M	s. Silvano	125-240
6 M	s. Domenico Savio	126-239
7 G	s. Flavia	127-238
8 V	s. Vittore	128-237
9 S	s. Isaia profeta	129-236
10 D	s. Antonio	130-235
11 L	s. Fabio	131-234
12 M	ss. Nereo e Achilleo	132-233
13 M	s. Domenica	133-232
14 G	s. Mattia	134-231
15 V	s. Torquato	135-230
16 S	s. Ubaldo	136-229
17 D	s. Pasquale	137-228
18 L	s. Giovanni I	138-227
19 M	s. Pietro C.	139-226
20 M	s. Bernardino da Siena	140-225
21 G	s. Vittorio	141-224
22 V	s. Rita da Cascia	142-223
23 S	s. Desiderio	143-222
24 D	Ascensione	144-221
25 L	s. Beda s. Gregorio VII	145-220
26 M	s. Filippo Neri	146-219
27 M	s. Agostino di Canterbury	147-218
28 G	s. Emilio	148-217
29 V	s. Massimino	149-216
30 S	s. Ferdinando	150-215
31 D	Pentecoste	151-214



F.lli Della Fiore s.p.a.

Uffici e Magazzino: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA (Italy)
Tel. (0382) 434311 (r.a.) • Telefax (0382) 472447
Esposizione **BAGNO IDEA**: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA
Filiale di Vigevano: Via C. Farini, 8 - Tel./Fax (0381) 73928

- ▶ ARREDOBAGNO ◀
- ▶ RISCALDAMENTO ◀
- ▶ CONDIZIONAMENTO ◀
- ▶ S A N I T A R I ◀

Un piroscavo a Pavia

Grazie all'impresa finanziata da un gruppo di nobili lombardi, di idee liberali e con finalità politiche non meno che imprenditoriali, l'Eridano fu il primo battello a vapore che raggiunse Pavia.

Il conte Luigi Porro Lambertenghi nel febbraio del 1817 fece domanda, al Governo della Lombardia, per ottenere l'esclusiva per vent'anni della navigazione a vapore sul Po.

Avviata la pratica, il conte Porro costituì una società con altri due nobili, suoi amici, legati da una comune fede "indipendentista" e massonica: Federico Confalonieri e Visconti d'Aragona.

A quel punto occorreva costruire la nave.

Il motore fu acquistato dalle officine Boulton e Watt di Birmingham, che fornirono una "straordinaria" macchina a vapore alimentata da carbone inglese con la potenza di 15 CV, mentre lo scafo venne realizzato a Genova.

Il battello con ruote a pale, battezzato *Eridano*, fu varato nell'ottobre del 1819 e, dopo una non breve navigazione lungo tutte le coste italiane, giunse a Venezia nel maggio 1820. L'equipaggio, pronto per risalire il Po, era formato dal capitano Mazzucato, da un parone (esperto navarolo) del Po e da 6 marinai.

Il viaggio da Venezia a Pavia, contrariamente a quanto riportato da alcune fonti, durò ben 16 giorni a causa della forte corrente contraria del Po che richiese, ad un certo punto, l'aggiunta di alcuni buoi a sostegno dell'insufficiente macchina a vapore.

Raggiunta Pavia, la stazza dell'Eridano non consentì, come era intenzione degli ideatori del viaggio, la navigazione entro il Naviglio per raggiungere Milano.

Il viaggio di ritorno fu molto più agevole grazie alla corrente favorevole e si svolse in soli cinque giorni, dal 3 all'8 settembre, con sole 40 ore di navigazione effettiva. È proprio quest'ultimo il viaggio reso famoso dalle cronache e che in seguito diventerà uno dei miti del liberalismo italiano.

Tra i passeggeri si segnalano il grande poeta Vincenzo Monti, il patriota Silvio Pellico, Federico Confalonieri i quali, per tutto il viaggio di ritorno, si godettero l'omaggio della folla che assiepava le rive del fiume al passaggio del piroscavo. Dopo questo primo viaggio trionfale, però, cominciarono le difficoltà.

L'impresa sarebbe stata remunerativa solo se fosse riuscita ad accaparrarsi un regolare traffico di merci tra Milano e l'Adriatico, ma non fu così. Il fiume non era sempre navigabile a causa delle secche o delle nebbie, ma spesso ostacoli anche di natura politica ritardavano la navigazione.

La domanda di trasporto delle merci scarseggiava e un viaggio non a pieno carico non compensava le forti spese per mantenere gli uomini dell'equipaggio e per approvvigionarsi del carbone inglese. Iniziata nel giugno del 1820, il 23 marzo 1821 l'impresa era già fallita e l'*Eridano*, ormai in disarmo sulla Riva degli Schiavoni a Venezia, restava solo un simbolo della temerarietà di questi primi moderni imprenditori milanesi.

In vapore dall'Adriatico a Milano

Il 9 novembre 1831 fece la sua comparsa nella darsena di Porta Ticinese a Milano, fra lo stupore della folla, un battello a vapore. Si chiamava Otello ed era un vero e proprio battello di mare.

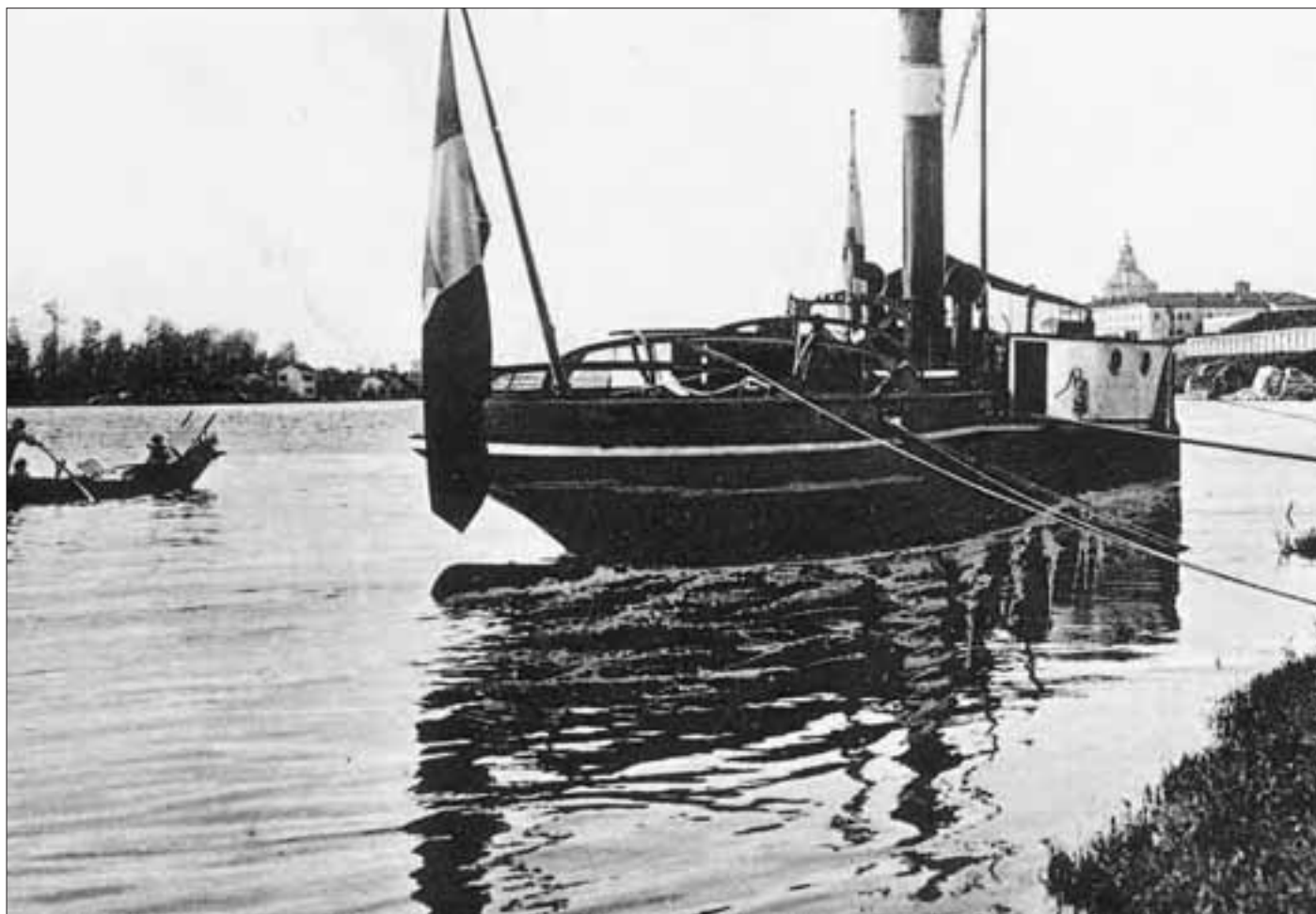
L'Otello aveva risalito il Po dall'Adriatico al ponte della Becca, poi il Ticino sino a Pavia; era entrato nelle conche del Confluente salendo a livello del Naviglio Pavese e lo aveva, quindi, percorso sino a Milano. Dopo i festeggiamenti di rito, il battello compì un ultimo exploit: imboccò il Naviglio Grande e lo risalì per 20 chilometri sino ad Abbiategrasso.

Rispetto ad altri tentativi, quello dell'Otello fu possibile grazie alle dimensioni ridotte: lunghezza 22 m e larghezza 2,40 m, compatibili con le conche del Naviglio Pavese.

Quello che non era riuscito all'Eridano, cioè il primo vero viaggio per via d'acqua dal mare a Milano, riuscì dieci anni dopo.

A parte gli straordinari casi che citiamo, i canali progettati e dimensionati per le chiatte trainate da cavalli non potevano servire pari pari ai battelli a vapore. Erano insufficienti come larghezza e profondità ed erano inadatti a sopportare le onde delle ruote motrici che intaccavano l'alveo naturale in terra e smuovevano il fondo.

Nel 1908 il Padus, piroscavo a rimorchio dalla grossolana forma di chiatte, ideale per navigare sui fiumi, di passaggio da Pavia nel viaggio dimostrativo da



1906 - Il rimorchiatore a vapore con ruote a pala laterali "Generale Mattei" ormeggiato nei pressi di Pavia.

Venezia a Milano, venne accolto tra grandiosi festeggiamenti, riaccendendo l'attenzione dell'opinione pubblica nei confronti della navigazione interna.

Il viaggio costituiva un esperimento messo in atto dalla società armatrice per dimostrare che si poteva ottenere una utile navigazione lungo il Po senza dover ricorrere alle grosse unità di trasporto da 600 tonnellate avallate da molti.

Alle ore 19 di martedì 18 agosto del 1908 ormeggiò al confluente del Naviglio Pavese il "vaporetto" Padus della N.A.V.I. società "Navigazione Automotrice Vie Interne". Alla distanza di 50 metri seguiva un imponente barcone trainato a rimorchio del Padus grazie a solidi cordami, coperto da teli impermeabili sotto i quali si potevano scorgere i sacchi di farina. Il rimorchio, infatti, trasportava 80 tonnellate di farina ed il rimorchiatore la dotazione di carbone e 40 tonnellate di farina.

A bordo, oltre al personale di macchina e di servizio, due ingegneri della società armatrice e due ingegneri del Genio Civile.

Il Padus era resistente e forte per l'epoca. Aveva una sagoma grossolana a forma di chiatte, panciuto, nero, disalberato, era stato costruito quasi interamente in legno, fasciato all'esterno da un involucro di lamiera. Misurava in lunghezza m 28,50 e in larghezza m. 4,80. Il motore era a 6 cilindri della forza di 140 cavalli. La velocità nella laguna veneta era stata di 14 chilometri all'ora, mentre lungo il Po il convoglio aveva mantenuto una velocità di 6 chilometri orari con oltre 120 tonnellate di merce da trasportare.

Il fondo piatto e il modesto pescaggio gli permettevano di navigare su fondali bassi, come quello del Naviglio Pavese. Inoltre l'inconveniente del moto ondoso, provocato dalle eliche esterne, che avrebbe potuto minacciare la stabilità delle sponde del canale, era stato superato con il posizionamento di due eliche "in galleria" che smorzavano il moto ondoso e lo indirizzavano verso il centro del canale.

Mercoledì, il giorno dopo l'arrivo a Pavia, fece una breve sosta a borgo Calvenzano, salutato dalle Autorità che offrirono ai rappresentanti della Società di navigazione un "vermouth d'onore" al palazzo Mezzabarba.

Alle 15,20 il battello levò l'ancora ed il convoglio nautico si mosse alla volta di Binasco. Trascorsa la notte partì da Binasco alle ore 7 verso la darsena di Milano che raggiunse solo lunedì 24 agosto 1908 alle ore 11,30 (a 5 giorni dalla partenza di Pavia), a causa di un guasto al motore, proprio alle porte di Milano.

L'ultimo piroscavo a transitare da Pavia, proveniente dall'Adriatico con destinazione Milano, è stato forse il *Pio XI* nel 1926.

Giovedì 25 giugno 1926 giunse nella nostra città alle ore 14,30 il battello a vapore "Pio Undecimo", costruito nei cantieri Breda di Mestre, per essere destinato alle missioni del Sudan.

A bordo, durante il viaggio inaugurale, Luigi Savariano delle Missioni africane, l'ing. navale Cornelio Zecchini, il motorista Venghia della Breda e due piloti del Genio Civile di Piacenza.

Sul piroscavo vi era anche una "cappellina" con la Madonnina del duomo di Milano, ai lati della quale vi erano due busti di S. Ambrogio e di S. Carlo e l'elenco dei maggiori offerenti.

Per proseguire verso Milano e permettere il passaggio sotto gli archi delle conche del Naviglio Pavese dovettero essere smontate alcune sovrastrutture del battello.

Esso riprese il viaggio solo il mattino dopo alle ore 6,30, giungendo a Milano verso le ore 17.

Il viaggio totale da Venezia a Milano era durato otto giorni, comprese le soste, coprendo il percorso di km 424 in 51 ore di effettiva navigazione, alla media oraria di 8 km.



GIUGNO 2009



1958 - Pavia, piazzale Ghinaglia. Passaggio di due filobus Fiat 668F in servizio sulla linea 1 (filovia) del trasporto pubblico urbano.

UN MEZZO DI TRASPORTO ECONOMICO

Il periodo pionieristico del filobus coincide più o meno con i primi anni del '900. In un mondo in piena evoluzione in fatto di trasporti, il filobus sembrava un mezzo destinato ad un grande avvenire, poiché permetteva una notevole economia di impianto e di esercizio rispetto a ferrovie e tranvie; inoltre la sua propulsione prometteva di essere molto più affidabile di quella dei primi motori a scoppio.

La realtà fu però molto inferiore alle aspettative. Il dover percorrere le pessime strade ordinarie, che mettevano a durissima prova i pneumatici, la meccanica e la fragile carrozzeria in legno, rese costosissima la manutenzione di questi veicoli e la loro vita breve. Ancora più importante il fatto che questi primi esemplari erano piuttosto carenti sul piano dell'isolamento elettrico e, quindi, della sicurezza.

Dopo il 1930 le filovie ebbero una rapida diffusione. Consumando elettricità e non benzina, il filobus fu presentato dal regime fascista come il veicolo autarchico per eccellenza, e le principali aziende costruirono esemplari moderni con carrozzeria metallica, tecnologicamente evoluti ed in versioni adatte alle varie esigenze. Se ne costruirono parecchi a tre assi ed anche filobusnodati e filocarri per il trasporto merci.

L'evoluzione della normativa intervenuta nel frattempo aveva assimilato definitivamente i filobus alle tranvie ed alle ferrovie in quanto, anche se senza rotaie, avevano un percorso vincolato e, quindi, non erano tenuti né all'iscrizione al Pubblico Registro Automobilistico né ad avere una targa.

Con il passare del tempo moltissime filovie vennero chiuse e sostituite con autolinee, sia per evitare il rifacimento degli impianti fissi, che ormai mostravano la loro età, sia perché gli autobus si destreggiavano meglio nel traffico sempre più intenso. Tuttavia, alla fine degli anni '70, si rivalutò il filobus soprattutto sotto il profilo della salvaguardia ambientale, e le poche aziende superstiti cominciarono a rinnovarsi dotandosi di mezzi di nuovo progetto e tecnologicamente avanzati.

1 L	s. Giustino	152-213
2 M	Festa Repubblica	153-212
3 M	s. Carlo L. e compagni	154-211
4 G	s. Quirino	155-210
5 V	s. Bonifacio	156-209
6 S	s. Norberto	157-208
7 D	ss. Trinità	158-207
8 L	s. Medardo	159-206
9 M	s. Efrem	160-205
10 M	s. Massimo	161-204
11 G	s. Barnaba	162-203
12 V	s. Guido	163-202
13 S	s. Antonio da Padova	164-201
14 D	Corpus Domini	165-200
15 L	s. Germana	166-199
16 M	s. Aureliano	167-198
17 M	s. Ranieri	168-197
18 G	s. Marina	169-196
19 V	s. Cuore di Gesù	170-195
20 S	s. Ettore	171-194
21 D	s. Luigi Gonzaga	172-193
22 L	s. Paolino da Nola	173-192
23 M	s. Lanfranco	174-191
24 M	Natività s. Giov. Battista	175-190
25 G	s. Guglielmo	176-189
26 V	s. Rodolfo	177-188
27 S	s. Cirillo di Alessandria	178-187
28 D	s. Ireneo	179-186
29 L	ss. Pietro e Paolo	180-185
30 M	ss. Primi Martiri	181-184



F.lli Della Fiore s.p.a.

Uffici e Magazzino: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA (Italy)
Tel. (0382) 434311 (r.a.) • Telefax (0382) 472447
Esposizione BAGNO IDEA: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA
Filiale di Vigevano: Via C. Farini, 8 - Tel./Fax (0381) 73928

▶ ARREDOBAGNO ◀

▶ RISCALDAMENTO ◀

▶ CONDIZIONAMENTO ◀

▶ SANITARI ◀

Una filovia per Pavia

Per lo sviluppo urbano e industriale di un centro abitato è sempre stata essenziale la facilità e la comodità delle comunicazioni, ma Pavia, a questo riguardo, fu sempre tra i centri meno organizzati.

L'unico servizio di trasporto pubblico si basava su di una unica linea di comunicazione urbana trasversale, la storica linea tranviaria che, nel suo massimo sviluppo, collegava da est a ovest il rione di S. Pietro in Verzolo con gli Istituti Scientifici Universitari.

Tale situazione lasciò per decenni pressoché abbandonata tutta una vasta zona della città che si stava particolarmente sviluppando proprio nel dopoguerra, lungo le vie di comunicazione verso nord.

L'esigenza di favorire lo sviluppo edilizio nella parte nord della città, sollecitò le decisioni degli amministratori locali in materia di trasporto urbano per garantire un servizio anche lungo l'asse longitudinale della città.

Agli inizi del 1952 nacque a Pavia la linea 1 del trasporto urbano che collegava, mediante filovia, la via Olevano al rione di Borgo Ticino. Il servizio filoviario ebbe il battesimo ufficiale il 3 febbraio 1952 alla presenza delle maggiori autorità cittadine.

Secondo le cronache dei giornali del tempo, quella domenica mattina le sei vetture della filovia erano allineate davanti a Palazzo Devoti, nei pressi di piazza Castello, ed avevano i due trollers imbandierati con il tricolore e con lo stemma della città, la croce bianca in campo rosso.

La nuova linea filoviaria poteva disporre di sei vetture Fiat 668 F (la F stava per filobus per distinguerlo dal modello autobus) e di una rimessa posta al capolinea di via Olevano.

L'Azienda Municipale dei Trasporti di Pavia aveva scelto uno dei modelli più diffusi in Italia, il Fiat 668 F. Lunga 10,5 metri, la vettura aveva due porte e un motore alimentato elettricamente con una potenza che poteva variare da 100 a 150 Kw/CV. A bordo 20 posti a sedere e 65 in piedi.

Prima del viaggio inaugurale, come tradizione vuole, il Vescovo di Pavia Mons. Allorio alzò sui filobus allineati l'aspersorio e pronunciò la formula latina della benedizione.

Poi da Piazza Castello il corteo delle sei vetture si mosse. La terza vettura aveva a bordo tutte le autorità cittadine che si fecero scorrazzare gioiose lungo le strade pavese, quasi come turisti in gita.

La popolazione, nonostante la giornata festiva, era numerosa per le strade e assistette con interesse al passaggio del nuovo mezzo.

Strada Nuova, il Demetrio, il Ponte sul Ticino, il Borgo: ovunque la folla assiepata sui marciapiedi osservò divertita quel carico eccezionale della terza vettura della nuova filovia.

Poi il ritorno, di nuovo sotto il Ponte Coperto, ancora Strada Nuova, ancora Piazza Castello. Poi le vetture infilarono le strade dei quartieri nuovi, casette allineate e pulite, villette con giardini, le case popolari della Bordoncina, le case del villaggio Necchi.

Al termine della corsa le autorità e la folla degli invitati si radunarono nei pressi di via Olevano sotto la pensilina della nuova rimessa filoviaria imbandierata con decine di tricolori.

Qui il sindaco Ricevuti pronunciò un discorso per dare risalto all'avvenimento e per tributare il giusto omaggio al Sindaco Milani che aveva guidato il precedente Consiglio Comunale, grazie al quale era stata deliberata la nascita della filovia.

In questo modo il servizio filoviario prese il via, quale eloquente testimonianza delle cure rivolte dal comune e dalle Aziende Municipalizzate per tutto ciò che era interesse cittadino.

Durante tutta la giornata i filobus funzionarono a posti esauriti e gratuitamente.

Il giorno successivo il biglietto sarebbe costato 25 lire (30 lire notturno e festivo) e abbinando la corsa al vecchio tram lire 35 (40 lire festivo). Orario di servizio dalle ore 6 alle ore 24.

Alla fine dello stesso 1952 fecero la loro comparsa, nei pressi delle singole fermate, i primi cartelli informativi su orari e percorrenza delle vetture.

Nel 1954 fu rinforzato il servizio e vennero acquistati altri due filobus modello Alfa Romeo 800 AF, carrozzati Sirio (ditta specializzata nella costruzione di carri funebri).

Nel dicembre del 1957 la linea rione Mirabello-piazzale Olevano si trasformò in linea filoviaria e inserita nella tratta piazzale Olevano-rione Borgo Ticino, al fine di collegare direttamente il nuovo quartiere al centro della città.

La fine del servizio è datata 11 giugno 1968 con la decisione della ASM di togliere "in via provvisoria" le vetture filoviarie dalla circolazione, sostituendole - ahimè! - con degli autobus a gasolio.

Arriva l'autobus

Nel 1951 il servizio di trasporto pubblico urbano si limitava all'esercizio della vecchia tramvia, però già nel 1952 aveva assunto il suo aspetto innovatore con l'istituzione della linea filoviaria via Olevano - Borgo Ticino e all'inizio del 1954 subiva il suo radicale ammodernamento con la sostituzione dell'esercizio tranviario.

Domenica 14 febbraio 1954 venne inaugurata a Pavia la prima linea di trasporto urbano su autobus, destinato a sostituire la tramvia. Undici nuovi autobus Fiat 642, acquistati dal Comune in sostituzione delle vecchie vetture tranviarie, facevano bella mostra sul piazzale del Municipio.

Il Fiat 642 era il modello più diffuso a quel tempo e poteva trasportare una cinquantina di persone. Era lungo 7,5 metri, con due porte laterali e un motore Fiat a gasolio.

La cerimonia dell'inaugurazione si svolse in mattinata. Una mattinata piovosa e nebbiosa. Giornata invero poco propizia per cerimonie inaugurali causa la pioggia che continuò a cadere per tutta la mattinata, così la descrivevano i giornalisti presenti.

Nella piazza del Municipio, gremita di folla assiepata sotto gli ombrelli, pioveva sugli autobus nuovi, pioveva sulla pedana del palco. All'ultimo momento, su ordine del Sindaco Ricevuti, venne spostato dagli inservienti del Comune l'improvvisato palco e portato, pezzo per pezzo, nell'atrio del Mezzabarba dove fu nuovamente ricomposto.

Sotto la pioggia il Vescovo di Pavia Mons. Carlo Allorio, in manto cremisi, pronunciò le parole della benedizione, aspergendo poi le vetture schierate davanti al Mezzabarba, dopo di che all'ingresso della sede comunale furono pronunciati i discorsi ufficiali.

Gli undici autobus, ospitati le Autorità convenute ed anche altro pubblico presente, si portarono poi sul percorso della linea 2 preceduti dai vigili motociclisti.

Sul primo autobus, guidato da Adriano Bedogni (già bigliettaio del tram), salirono le principali autorità con i giornalisti. Seguita dagli altri dieci autobus su cui presero posto altre autorità e i cittadini, la vettura percorse l'itinerario per raggiungere la cascina Vela nella zona di San Pietro in Verzolo e, come il tram, dalla parte opposta sino agli Istituti Universitari.

Una scarrozzata insolita, così viene descritta dalla cronaca dell'epoca, che provocò una piacevole sorpresa nei passanti, sia a S. Pietro dove, dopo la lieve discesa, la periferia si apre nel respiro sereno della campagna, sia in città, lungo il corso Cavour, dove la pioggia non aveva impedito il tradizionale passeggio domenicale.

Il collaudo, ostacolato dalla nebbia, andò benissimo e le autorità si dimostrarono soddisfatte della prova.

Nelle sale del Municipio ebbe infine luogo un ricevimento.

In breve tempo le linee del servizio urbano aumentarono di pari passo con il crescere della città.

Nel 1956 nacque la linea 2 (Stazione-Sora) e nel 1957 sulla linea 3 (Montebolone-Istituti Universitari) entrarono in servizio gli autobus Fiat 411-Viberti che con i loro 11 metri di lunghezza potevano trasportare una novantina di passeggeri.

Poi nel 1960 un'altra rivoluzione: le prime biglietterie automatiche mandarono in pensione il bigliettaio che stava appollaiato sul suo trespolo in coda alla vettura, nei pressi della porta di entrata posteriore.



1955 - Pavia, piazzale Minerva. Un autobus Fiat 411 in servizio sulla linea 3 del trasporto pubblico urbano.



LUGLIO 2009



PAVIA - Pañorama

1926 - Pavia. Tipiche imbarcazioni pavesi ormeggiate lungo la riva di Borgo Basso. In primo piano la massiccia poppa della nave pavese o magano con il timone laterale e la cabina ad arco per l'equipaggio.

UN'IMPORTANTE STAZIONE FLUVIALE

Per almeno tre secoli la città di Pavia fu il centro più importante dei commerci della valle padana, primato che, dall'inizio del secondo millennio, cedette poco per volta a Milano. In età comunale Pavia godeva di un intenso sviluppo commerciale grazie alla sua posizione geografica sia come stazione fluviale sul Ticino, non lontano dalla confluenza nel Po, sia come importante nodo stradale fra le vie di terra che convergevano dalle Alpi e dall'Appennino.

Sino verso il Mille, i traffici della città di Pavia erano quasi totalmente dipesi dal porto di Venezia tramite la grande via di collegamento che era il fiume Po.

Il porto sul Ticino, capolinea di un intenso traffico fluviale, era il fulcro della fortuna economica di Pavia. Del "portus Ticinensis" non si conosce tuttavia altro che il nome. Si può certo pensare che nell'alto medioevo le sue infrastrutture si trovassero nella stessa zona di quella occupata nell'età romana, entro una fascia a breve raggio situata a monte e a valle del ponte. Dai documenti si trae però la certezza che piuttosto di un porto vero e proprio si deve parlare di una pluralità di punti di attracco distribuiti in prevalenza lungo la riva sinistra del Ticino.

Sorsero a Pavia anche una Darsena ed un Arsenal e per la costruzione, la manutenzione ed il ricovero della sua flotta da guerra che ebbe grande prestigio all'epoca dei Visconti e degli Sforza. Il grandioso edificio militare, segno della potenza militare e commerciale della Pavia Medioevale, sorgeva su di un'area chiamata "Al büson", gli attuali Orti Borromaici. Era un vero e proprio porto militare con annesso un cantiere navale, che sorgeva sulle rive del Ticino, ed era difeso da un bastione fortificato con una porta di accesso denominata "Remondarolo".

Forse sono queste le infrastrutture portuali più importanti su cui la città contò per diversi secoli.

Con la fine degli Sforza si chiuse il periodo classico della navigazione fluviale in Lombardia. I danni della dominazione spagnola, aggravati dalla terribile crisi economica prodotta dalla scoperta dell'America, avviarono il paese ad una irreparabile decadenza. Anche i traffici e la navigazione fluviale ne risentirono necessariamente il contraccolpo. Se non cessarono del tutto è perché i noleggi erano meno costosi in confronto a quelli delle comunicazioni terrestri e vi era inoltre una maggior sicurezza nel viaggiare via acqua rispetto alle vie di terra meno sicure a causa dei banditi che assaltavano le diligenze.

Sotto la dominazione austriaca vi fu un periodo di salutare risveglio delle forze economiche in Lombardia e la navigazione interna fu oggetto di seria attenzione da parte del Governo.

Nonostante queste prestigiose premesse, il porto di Pavia non ha mai posseduto particolari attrezzature, il carico e lo scarico delle merci avveniva direttamente lungo le rive del Ticino, in prossimità delle porte della città che si aprivano sul fiume: porta Calcinara, porta Salara, porta Nuova.

1	M	Prez. Sanguè Gesù	182-183
2	G	s. Ottone	183-182
3	V	s. Tommaso	184-181
4	S	s. Elisabetta del Portogallo	185-180
5	D	s. Antonio M. Zaccaria	186-179
6	L	s. Maria Goretti	187-178
7	M	s. Claudio	188-177
8	M	s. Edgardo	189-176
9	G	s. Letizia	190-175
10	V	s. Ulderico	191-174
11	S	s. Benedetto	192-173
12	D	s. Fortunato	193-172
13	L	s. Enrico	194-171
14	M	s. Camillo de Lellis	195-170
15	M	s. Bonaventura	196-169
16	G	B.V. del Carmelo	197-168
17	V	s. Alessio	198-167
18	S	s. Federico	199-166
19	D	s. Arsenio	200-165
20	L	s. Elia prof.	201-164
21	M	s. Lorenzo da Brindisi	202-163
22	M	s. Maria Maddalena	203-162
23	G	s. Brigida	204-161
24	V	s. Cristina	205-160
25	S	s. Giacomo	206-159
26	D	ss. Anna e Gioacchino	207-158
27	L	s. Liliana	208-157
28	M	ss. Nazario e Celso	209-156
29	M	s. Marta	210-155
30	G	s. Pietro Crisologo	211-154
31	V	s. Ignazio di Loyola	212-153



F.lli Della Fiore s.p.a.

Uffici e Magazzino: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA (Italy)
Tel. (0382) 434311 (r.a.) • Telefax (0382) 472447
Esposizione BAGNO IDEA: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA
Filiale di Vigevano: Via C. Farini, 8 - Tel./Fax (0381) 73928

▶ ARREDOBAGNO ◀

▶ RISCALDAMENTO ◀

▶ CONDIZIONAMENTO ◀

▶ SANITARI ◀

La nave pavese ammiraglia del Ticino

Per tutto l'Ottocento e per una buona metà del Novecento, la navigazione fluviale riguardante il trasporto a livello locale dei materiali inerti per l'edilizia e dei prodotti della campagna, non sfruttò l'uso della macchina a vapore prima e del motore a scoppio dopo, ma utilizzò, nonostante le insidie dei fiumi, le forze di avanzamento naturali che da secoli hanno caratterizzato il trasporto mercantile sui fiumi padani.

In provincia di Pavia i proprietari di un unico barcone e i piccoli imprenditori, per far muovere le imbarcazioni sul Ticino e sul Po, non esitarono ad usare, ancora nel secolo XX, sistemi che potremmo definire pionieristici: remo, vela, alzana e corrente.

Specialmente dopo la fine della Seconda Guerra Mondiale, quando numerosi ponti sul Po e sul Ticino erano ancora interrotti a causa dei bombardamenti, il servizio svolto da queste imbarcazioni prive di motore risultò fondamentale per il trasporto delle merci e delle persone da una riva all'altra.

Il remo rappresentava pur sempre la risorsa base di un natante ed era usata sia per manovrare che per avanzare.

La vela avrebbe sicuramente consentito le prestazioni più concrete, ma l'irregolarità dei venti lungo i fiumi, per lo più contenuti dagli argini che costituivano un ostacolo al propagarsi delle correnti d'aria, e la scarsa attrezzatura dei natanti per la navigazione a vela facevano usare saltuariamente questo mezzo.

La corrente, quando era nel senso favorevole, costituiva la via più celere e agevole per navigare.

L'alzana era usata soprattutto quando si doveva marciare controcorrente o nelle acque ferme ed era il metodo più spettacolare che, purtroppo, raramente è stato fissato dall'obiettivo delle macchine fotografiche o dai tratti di un dipinto, almeno qui da noi a Pavia.

Si trattava di tirare dalla riva con uno o più cavalli, i grossi e pesanti natanti, mediante un lungo cavo (alzana) che veniva attaccato all'estremità dell'albero o di un palo fissato verticalmente a prua, ciò per evitare che si bagnasse e che s'impigliasse nei cespugli o altro.

L'alzana, quindi, collegava l'animale, che camminava a terra seguendo la riva, alla imbarcazione.

Le funi tradizionalmente erano in fibra vegetale, soprattutto di canapa.

Tra i quadrupedi impiegati nell'attiraglio gli equini erano di gran lunga preferiti ai buoi, più potenti ma più difficili da governare. Ogni cavallo era munito di un collare imbottito, al quale si legava una attrezzatura di legno o di ferro a cui fissare la fune.

A volte le barche medio-piccole erano trainate da alcuni uomini. In cima alla fune vi erano delle larghe strisce di cuoio, o anche semplici sacchi di iuta ritorti, che questi uomini dovevano infilarsi al petto per tirare la fune.

Il sentiero o la strada, che gli animali percorrevano lungo il fiume, era così importante per la navigazione che il frontista proprietario o affittuario dei boschi golenali aveva l'obbligo, imposto dal Demanio, di tenere quella striscia di terra sempre sgombra dalla vegetazione spontanea, perché non ostacolasse l'uso delle funi che servivano appunto al traino delle barche.

Le imbarcazioni trainate erano quelle di grossa e media stazza, si andava dalla nave pavese (l'ammiraglia della flotta mercantile pavese detta anche magano) alla navetta, dal mütaiolo al mütaiulei.

Per governare le grosse imbarcazioni, i barcaioli sfruttavano tutta la loro esperienza appresa dai padri e dai maestri. Particolare attenzione si doveva prestare quando si scendeva in favore di corrente, il rischio era quello che i barconi, essendo privi di motore, potessero essere spinti dalla corrente senza la possibilità di controllarli con il timone.

Un qualsiasi errore nel governo dell'imbarcazione poteva costare la perdita del carico e della stessa imbarcazione. Una delle situazioni più critiche era il transito sotto l'arcata di un ponte dalla luce piuttosto stretta e con corrente forte.

Il passaggio lo si affrontava dando la poppa al ponte, cioè si discendeva il fiume "in retro marcia", e ciò facilitava il governo dell'imbarcazione; da prua veniva calata una grossa e pesante catena o più catene. La barca, frenata dalle catene striscianti sul fondo, scendeva più lentamente dell'acqua per cui era più facile dirigerla.

In mancanza del traino o durante le manovre i barcaioli si aiutavano con la spinta, perché i barconi non avevano vere e proprie forcole o scalmi, cioè gli appoggi fissi dei remi posti sul bordo delle barche. La spinta era esercitata non solo facendo leva con i remi, ma soprattutto parando; i barcaioli puntavano i remi o dei lunghi pali, da una parte sul fondo del canale o fiume e dall'altra estremità contro il petto e camminando, da prua verso poppa lungo i corridoi della barca, riuscivano ad imprimere una seppur minima velocità al natante. Arrivati a poppa, tornavano a prua per ripetere l'operazione.

Un porto mai costruito

La Darsena al Ticino è l'ampio bacino che mette in collegamento l'ultima conca del naviglio con il fiume Ticino. Con le sue dimensioni di m 175 di lunghezza e m 60 di larghezza era il luogo dove avveniva il trasbordo delle merci dalle imbarcazioni fluviali ai natanti più piccoli in grado di navigare sul naviglio. Alle banchine del bacino ormeggiavano anche i vaporetto che svolgevano il servizio di trasporto sul Po.

Nonostante il naviglio fosse stato per gran parte dell'Ottocento il tronco navigabile più attivo di tutta l'alta Italia, il porto di Pavia non possedette mai dei mezzi meccanici di elevamento del materiale o altro per facilitare il carico o lo scarico delle merci.

Questa inadeguatezza e la mancanza di un vero e proprio pontile d'approdo, diede luogo a numerose lamentele da parte degli operatori. Ciò portò, all'inizio del XX secolo, alla stesura di alcuni progetti di massima per la costruzione del "Porto di Pavia" che però non fu mai realizzato.

Secondo gli esperti del settore, il porto di Pavia doveva diventare il centro di tre vie navigabili verso Milano, Venezia e Torino.

La prima linea Pavia-Milano era già in funzione e coincideva con il Naviglio Pavese.

La linea Pavia-Venezia tramite il Po dipendeva solo dallo stato del fondale del massimo fiume italiano che limitava a 250 tonnellate la stazza dei natanti in navigazione da Pizzighetone a Pavia.

La terza linea, Pavia-Torino si sarebbe limitata in un primo tempo sino a Casale Monferrato in attesa della costruzione di un apposito canale artificiale per raggiungere Torino.

Il progetto realizzato dall'ing. idraulico Darvino Salmoiraghi nel 1911 prevedeva alcune fasi attuative.

La prima consisteva nella realizzazione di un porto sulla linea fluviale di navigazione, cioè lungo il Ticino, utilizzando il fiume stesso come bacino portuale.

Richiedeva però la costruzione di banchine elevate e pontili d'approdo in cemento armato e servizio di gru per i carri ferroviari provenienti dalla linea ferroviaria Pavia-Cremona, mediante un sottopasso della strada a porta Garibaldi.

La località era stata individuata tra la conca del confluente ed il punto a monte dove sorgono i bastioni. Alcuni pensavano di utilizzare anche il Lungo Ticino, proprio davanti la città, ma binari e banchine di scarico avrebbero turbato, come sottolineavano altri, il pubblico passaggio.

La seconda fase prevedeva la costruzione di un porto pensile utilizzando il bacino superiore del confluente lungo 500 metri e largo 30 metri già esistente. Si trova ancora oggi tra la penultima conca detta di Porta Garibaldi e l'ultima chiamata "del Ticino". Dalla sua sponda si sarebbero dovuti staccare e costruire altri due bacini con direzione obliqua tali da permettere lo scambio delle merci tra i carri ferroviari e i natanti o viceversa. Gru girevoli fisse, gru su carrello ed argani elettrici, piazzali, tettoie e altre strutture avrebbero completato l'opera.

Per quanto riguarda le previsioni sulle merci trasportate, le relazioni tecniche parlavano principalmente di materiali da costruzione, in particolare ghiaia e sabbia, poi carboni, legnami e granaglie.

A seguito degli interventi strutturali sull'intero tracciato del naviglio, della darsena di Milano e la costruzione del porto di Pavia, secondo una relazione tecnica, si sarebbe potuto portare a Milano, con 40 barconi ascendenti, un carico di 5000 tonnellate, corrispondenti ad un movimento giornaliero di 500 carri ferroviari e di ciò le linee ferroviarie ne avrebbero trovato solo giovamento.

Le previsioni degli addetti ai lavori risultavano alquanto rosee.

Con il dragaggio costante del Po e del Ticino mediante potenti draghe, si sarebbero conseguiti fondali minimi di 2 metri assicurando sino a Pavia l'arrivo dei natanti di 600 tonnellate.

L'ing. Darvino Salmoiraghi concludeva la sua relazione scrivendo che "...bisogna far subito qualche cosa, bisogna uscire dal campo poetico dei progetti, se si vuole che il motto fatidico *navigare necesse* diventi una realtà...".

Questa frase non trovò, però, mai un riscontro nella realtà perché il porto di Pavia non fu mai costruito.



1919 - Pavia, confluenza del Naviglio Pavese con il Ticino. Barconi e vaporetto fumanti sono attraccati alla riva. In questa località sarebbe dovuto sorgere il Porto di Pavia.



AGOSTO 2009



1915 - Pavia, piazzale della Stazione. Il corpo centrale della stazione ferroviaria costruita alla fine degli anni Sessanta del XIX secolo. Il piazzale era il capolinea della tramvia urbana che collegava l'infrastruttura ferroviaria con piazza del Municipio.

LA FERROVIA IN PIANURA PADANA

In Italia, fino al 1861, l'arretratezza dell'attività industriale e la frammentazione politica ostacolarono lo sviluppo delle comunicazioni su ferro, tanto che all'inizio del 1850 i chilometri di linea aperti al traffico erano di poco superiori al mezzo migliaio e il carattere dello sviluppo ferroviario si presentava essenzialmente regionale.

Ancora alla fine degli anni Trenta del XIX secolo l'intera penisola era divisa in otto Stati, ciascuno con strategie e disegni politici autonomi.

Nel Regno di Sardegna l'interessamento al nuovo mezzo di trasporto e la sua adozione nei primi anni Quaranta furono in realtà giustificati dall'esigenza di competere commercialmente con la Padania austriaca e dal timore di lasciare in mano lombarda i vantaggi derivanti al Piemonte, considerato strategico crocevia europeo tra la valle del Po e la Francia, tra il Mediterraneo e la valle del Reno.

Il cuore del sistema ferroviario piemontese era costituito nella metà del secolo XIX dalla linea GE-AL, da cui si diramavano due bracci, l'uno verso Torino e la Francia, il secondo verso il Lago Maggiore e la Svizzera.

Nel Lombardo Veneto era invece privilegiata la trasversale VE-MI e da qui verso Como e la Svizzera.

L'inserimento di Pavia nella rete ferroviaria nazionale avvenne con un certo ritardo rispetto alle altre zone dell'Italia settentrionale, poiché il collegamento tra Milano e Genova, da realizzare attraverso un congiungimento delle linee ferroviarie dello stato sabaudo e austriaco, fu a lungo osteggiato a causa della divisione politica e dalle reciproche rivalità tra i due Stati. Le prime proposte in questa direzione vennero formulate a partire dagli anni Quaranta del XIX secolo, ma solo dopo un dibattito più che ventennale si conseguirono i primi risultati concreti.

1 S	s. Alfonso M. de' Liguori	213-152
2 D	s. Eusebio di Vercelli	214-151
3 L	s. Lidia	215-150
4 M	s. Giovanni M. Vianney	216-149
5 M	Dedic. s. Maria Maggiore	217-148
6 G	Trasfigurazione ☺	218-147
7 V	s. Sisto II e compagni	219-146
8 S	s. Domenico	220-145
9 D	s. Fermo	221-144
10 L	s. Lorenzo	222-143
11 M	s. Chiara	223-142
12 M	s. Ercolano	224-141
13 G	ss. Ponziano e Ippolito	225-140
14 V	s. Alfredo	226-139
15 S	Assunz. M.V. Ferragosto	227-138
16 D	s. Stefano di U. s. Rocco	228-137
17 L	s. Giacinto	229-136
18 M	s. Elena	230-135
19 M	s. Giovanni Eudes	231-134
20 G	s. Bernardo ☹	232-133
21 V	s. Pio X	233-132
22 S	B.V. Maria Regina	234-131
23 D	s. Rosa da Lima	235-130
24 L	s. Bartolomeo	236-129
25 M	s. Luigi di Francia	237-128
26 M	s. Alessandro	238-127
27 G	s. Monica ☹	239-126
28 V	s. Agostino	240-125
29 S	Martiro s. Giovanni B.	241-124
30 D	s. Gaudenzio	242-123
31 L	s. Aristide	243-122



F.lli Della Fiore s.p.a.

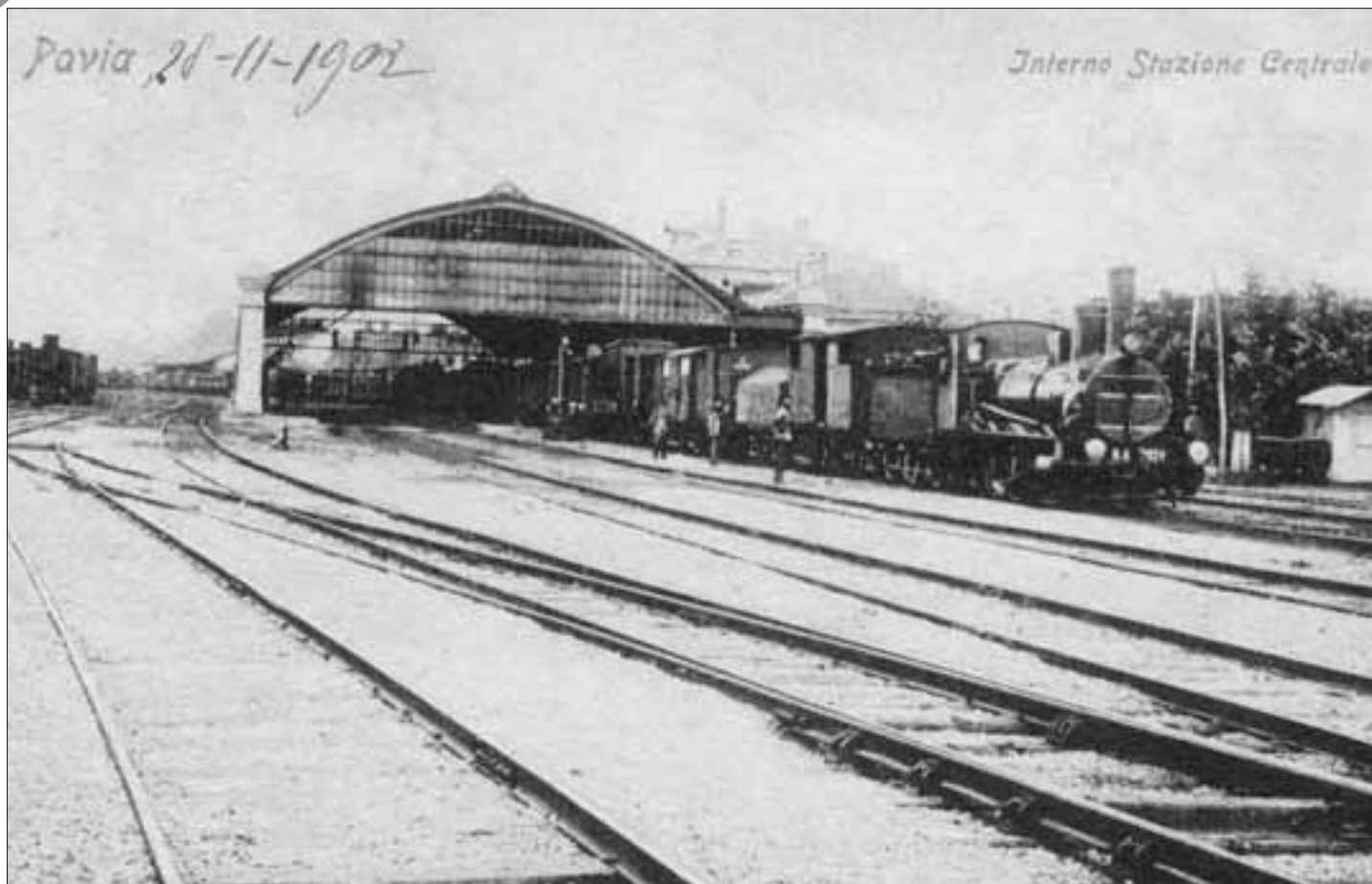
Uffici e Magazzino: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA (Italy)
Tel. (0382) 434311 (r.a.) • Telefax (0382) 472447
Esposizione **BAGNO IDEA**: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA
Filiale di Vigevano: Via C. Farini, 8 - Tel./Fax (0381) 73928

▶ ARREDOBAGNO ◀

▶ RISCALDAMENTO ◀

▶ CONDIZIONAMENTO ◀

▶ SANITARI ◀



1902 - Pavia. L'interno della stazione ferroviaria caratterizzato da una copertura metallica ad arco. In partenza un convoglio trainato da una locomotiva della Rete Adriatica.

I binari arrivano a Pavia

A Pavia la ferrovia tardò ad arrivare. La fortunata collocazione della città (quasi alla confluenza tra due dei maggiori fiumi padani) fu paradossalmente, per un buon secolo (tra Sette e Ottocento), causa di difficoltà e ritardi nello sviluppo delle nuove vie di comunicazione rallentato dal difficoltoso superamento dei fiumi Po e Ticino.

Anche ragioni militari scongiurarono a lungo ai piemontesi di accettare la proposta austriaca che voleva proprio a Pavia la congiunzione tra le ferrovie lombarde e la rete ferroviaria sabauda.

Solo nel 1858, alle soglie della guerra che doveva decidere l'unificazione delle due regioni settentrionali, il governo sabauda si decise a concedere la costruzione di una linea da Torreberetti a Pavia, destinata a togliere la città di Pavia dall'emarginazione cui era stata sin da allora condannata.

L'Italia unita era già una realtà quando nel 1862 furono aperte le due linee, la prima Alessandria - Torreberetti - Pavia e la seconda da Milano a Pavia. Ciò fu possibile dopo la costruzione sul Ticino, a sud ovest di Pavia, del ponte ferroviario in "mattoni e sassi" a cinque arcate e lungo m. 223.

Il terrapieno costruito sulle due rive del Ticino per rendere possibile lo "scavalco" del fiume muterà radicalmente il rapporto città-campagna e lo stesso ponte, costruito perpendicolare alla direzione della corrente del fiume e quindi divergente a quella del vecchio ponte cittadino, provocherà gravi inconvenienti durante la prima piena che si presentò nel 1868.

Parte del rilevato ferroviario subì grossi danni e la società costruttrice propose perfino l'abbattimento del ponte coperto di Pavia. Venne poi deciso di interrompere il rilevato ferroviario con la costruzione di un viadotto su archi laterizi (cosiddetto "dei dodici archi") al fine di far defluire le acque in eccesso delle piene del Ticino. Il manufatto è stato demolito per far posto al sottopasso in cemento armato della tangenziale ovest di Pavia.

Si dovettero attendere altri cinque anni affinché fosse inaugurato nel 1867 il grandioso ponte sul Po a Mezzana Corti e, di conseguenza, aprire anche la linea Pavia - Voghera che avrebbe accorciato notevolmente le distanze tra Genova e Milano.

Pavia acquistò di nuovo un suo importante ruolo sul grande asse di transito da cui la politica internazionale l'aveva parzialmente allontanata per oltre un secolo.

La linea attraversava il confine occidentale della città e la sua costruzione modificò radicalmente l'assetto territoriale. Il tracciato sinuoso della strada ferrata separò la città dal circondario ad ovest lasciando solo due angusti passaggi, ancora oggi esistenti, uno a nord nei pressi dell'attuale Policlinico e l'altro più a sud nell'attuale corso Manzoni, direttrice per Bereguardo.

Diverse furono le Società costruttrici. La Torreberetti-Pavia apparteneva alle Strade Ferrate dell'Alta Italia, la Milano-Pavia alle Strade Ferrate Meridionali.

Nel 1865 la Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali provvide alla costruzione del 1° tronco Pavia-S.Cristina della futura linea PV-CR la cui realizzazione necessitò di importanti interventi strutturali in quanto dalla stazione di Pavia, posta a ovest, doveva poi dirigersi verso est in direzione Cremona.

La linea, a tutt'oggi, si stacca dalla direttrice ferroviaria per Milano ancora nel tratto urbano, deviando verso oriente nel fossato cittadino di settentrione.

Varie e complesse furono le opere necessarie per rendere minimo l'impatto con l'insediamento abitativo, se pur a cintura del centro storico. Ricordo in particolare la realizzazione di due gallerie della lunghezza rispettivamente di 91 metri quella di S. Stefano e 155 metri quella di porta Stoppa, nonché un sottopasso di m 56 a porta Milano. Superata l'area immediatamente a nord del centro storico, la linea ferroviaria devia in direzione sud-est abbandonando la trincea e ritornando in superficie per poi superare il Naviglio Pavese con un ponte ad una travata in ferro dove, nel 1884, fu costruito, vicino alla stazioncina di porta Garibaldi, un binario per il trasbordo delle merci a servizio del canale navigabile.

Ultimi in ordine temporale furono i collegamenti di Pavia-Vercelli mediante il transito da Mortara (1880) e di Pavia-Stradella nell'Oltrepò (1882), che ebbero una gestazione molto lunga a causa delle difficoltà finanziarie ed ostacoli di ordine politico e burocratico.

Alla fine dell'Ottocento e poi soprattutto all'inizio del XX secolo, quando Pavia realizzò la fase di prima formazione delle strutture industriali, la ferrovia rappresentò un importante fattore di localizzazione degli stabilimenti, l'insediamento dei quali avvenne in fregio all'asse ferroviario principale.

La stazione della ferrovia

L'edificio della stazione ferroviaria, con un corpo centrale a due piani e due laterali a un piano, si presenta a tutt'oggi sostanzialmente immutato dall'epoca di realizzazione, almeno per ciò che riguarda i prospetti e lo sviluppo dei volumi edificati.

Il fabbricato passeggeri, come il compromesso stipulato nel 1865 prevedeva, fu costruito in muratura in luogo di quello precario. Il corpo centrale è lungo 23 metri, le ali laterali 27 metri ciascuna per un totale di 77 metri; completa l'opera una tettoia "Marquise", realizzata però solo sul lato interno della stazione e ancora oggi visibile, costituita da una copertura metallica sorretta da mensole infisse nel muro e da colonne in ferro lungo tutto l'edificio.

L'inaugurazione della stazione passeggeri non avvenne nella primavera del 1862, contemporaneamente all'apertura delle linee per Torreberetti e Milano, ma solo cinque anni più tardi, nel 1867, al momento dell'attivazione della linea per Cremona e dell'inaugurazione del ponte ferroviario sul Po a Mezzana Corti. Fino a quel momento era stata realizzata una semplice baracca in legno, impiegata per il riparo e l'attesa dei passeggeri, collocata all'estremità dell'ala destra dell'attuale edificio, mentre sullo stesso asse era sita la rimessa macchine, anch'essa realizzata in legno.



1931 - Pavia, riva sx del Ticino. La mista (sabbia e ghiaia) viene trasferita dalle imbarcazioni (mutaiö) ai carri con ruote e sponde alte (marnön) (Fototeca Civici Musei di Pavia).

CARRETTI E CARRETTIERI

Artigiani vigorosi e un poco scanzonati, così possiamo descriverli. I carrettieri percorrevano le strade da assoluti padroni, sia di notte che di giorno, per compiere il trasporto delle merci e assicurare i rifornimenti alimentari.

A Pavia non avevano una propria sede, per il loro recapito i corrieri si servivano delle trattorie più rinomate. I carrettieri erano tutti dei vigorosi bevitori, conosciuti in tutte le osterie poste sull'abituale percorso. Gli osti si servivano di loro per le comunicazioni varie e per assumere informazioni ed essi assolvevano questo compito molto volentieri perché assicuravano loro un abbondante beverage gratuito.

Vi erano anche i carrettieri dipendenti di stabilimenti industriali o di aziende agricole; questi costituivano una specie di elite nella categoria. I carri affidati loro erano di maggiore capienza, con coppie di cavalli robusti e ben mantenuti, con bardatura curata in tutti i particolari; erano meno litigiosi degli altri, non si fermavano in tutte le osterie e si guardavano bene da alzare troppo il gomito.

I cavalli portavano sulla testiera del finimento placche lucidate di ottone con le iniziali del proprietario o della ditta di trasporti. Spesso i carri erano abbelliti con intagli e decori, e il cavallo veniva agghindato con pennacchi, borchie, fregi e sonagliere.

Seppur fosse un mestiere legato alla terraferma, il carrettiere pavese ha dovuto sempre fare i conti con l'acqua. A Pavia i trasporti sul fiume dovevano necessariamente avere, come supporto logistico, l'impiego del carro per trasferire il carico dall'imbarcazione alla sua destinazione definitiva.

I carrettieri portavano e dovevano trasportare di tutto: dalla ghiaia alla sabbia, dalla legna alla farina, dalle botti di vino all'uva stessa proveniente dall'Oltrepò Pavese.

Fondamentale fu per secoli la collaborazione tra "giarö" con i loro "mutaiö" e i carrettieri con i loro "marnön" (cioè i cavatori di sabbia e ghiaia con le loro grandi imbarcazioni da carico e gli stessi carrettieri con i loro carri a due ruote e il cassone a sponde alte).

L'area di interscambio, situata sulla riva sinistra del Ticino, a monte del Ponte Vecchio, era animata da decine di carri che si avventuravano anche per qualche metro nell'acqua bassa della riva per avvicinarsi alle imbarcazioni da carico.

1	M	s. Egidio	244-121
2	M	s. Elpidio	245-120
3	G	s. Gregorio Magno	246-119
4	V	s. Rosalia	247-118 ☺
5	S	s. Vittorino	248-117
6	D	s. Umberto	249-116
7	L	s. Regina	250-115
8	M	Natività B.V. Maria	251-114
9	M	s. Pietro Claver	252-113
10	G	s. Pulcheria	253-112
11	V	s. Giacinto	254-111
12	S	ss. Nome di Maria	255-110 ☾
13	D	s. Giovanni Crisostomo	256-109
14	L	Esaltazione s. Croce	257-108
15	M	B.V. Maria Addolorata	258-107
16	M	ss. Cornelio e Cipriano	259-106
17	G	s. Roberto Bellarmino	260-105
18	V	s. Lamberto	261-104 ☹
19	S	s. Gennaro	262-103
20	D	s. Candida	263-102
21	L	s. Matteo	264-101
22	M	s. Maurizio	265-100
23	M	s. Pio da Pietralcina	266-99
24	G	s. Pacifico	267-98
25	V	s. Aurelia	268-97
26	S	ss. Cosma e Damiano	269-96 ☾
27	D	s. Vincenzo de' Paoli	270-95
28	L	s. Venceslao	271-94
29	M	ss. Michele, Gabriele, Raffaele	272-93
30	M	s. Gerolamo	273-92



F.lli Della Fiore s.p.a.

Uffici e Magazzino: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA (Italy)
Tel. (0382) 434311 (r.a.) • Telefax (0382) 472447
Esposizione **BAGNO IDEA**: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA
Filiale di Vigevano: Via C. Farini, 8 - Tel./Fax (0381) 73928

- ▶ ARREDOBAGNO ◀
- ▶ RISCALDAMENTO ◀
- ▶ CONDIZIONAMENTO ◀
- ▶ S A N I T A R I ◀

La giornata del carrettiere

Al mattino presto, ai primi chiarori dell'alba, ci fosse il sole o la pioggia, la nebbia o la neve, il carrettiere entrava nella stalla e governava il proprio cavallo. Una bella strigliata al manto e una bella lustrata con la spazzola di saggina sulle gambe, quasi un massaggio per rinvigorire la muscolatura. Nel frattempo l'animale faceva colazione con un sacco di fieno legato al muso o una bracciata nella greppia.

Dopo aver abbeverato il cavallo, il carrettiere lo rivestiva con i finimenti, gli metteva il reggitirelle con il sottopancia, il portastanghe con i due anelli, l'imbracatura e gli infilava il collare attorno al collo.

Durante la stagione estiva copriva le orecchie del cavallo con cappucci di tela bianca, per ripararle dalle punzecchiature delle zanzare, dei mosconi e dei tafani. Poi attaccava il cavallo al carretto e, per ultimo, metteva il morso, le briglie e il paraocchi.

Aveva così inizio la giornata lavorativa del carrettiere.

Ogni carrettiere portava, sotto il piano d'appoggio del carretto o del carro, una tela cerata in cui, prima di partire al mattino, veniva messa una bracciata di fieno per nutrire il cavallo durante le soste prolungate. A fianco vi era anche il secchio per attingere acqua, dai pozzi o dai fossi, per abbeverare il quadrupede.

Attaccato ad un anello, sulla stanga sinistra, vicino alla sponda del carro, veniva messo un fagottino contenente un poco di pane e, ancor meno, di companatico, di solito il resto della cena della sera precedente, oltre a un fiasco di vino annacquato che doveva servire, quale sostentamento, per la giornata di lavoro.

Non veniva mai dimenticata nemmeno la lanterna sul retro del carro che era costituita da un telaio di legno o di ferro, dell'altezza di 20/30 centimetri, ricoperto di grossa tela. Di notte vi veniva acceso un candelotto o un lumicino ad olio.

Assicurata con quattro catene pendeva sotto il carro una tavola che serviva al carrettiere per sdraiarsi durante l'eventuale notte da trascorrere lontano da casa.

Dopo aver consegnato la merce trasportata e dopo tante ore di strada dall'alba al tramonto, con il carro ormai vuoto, il carrettiere si incamminava verso casa. Il cavallo conosceva la strada e, di solito, senza alcun ordine o guida, arrivava davanti alla porta della sua stalla. Il carrettiere scendeva dal carretto, staccava il cavallo dalle stanghe, gli toglieva i finimenti, lo abbeverava, poi apriva la porta della stalla ed il cavallo, con passo svelto, entrava ed andava immediatamente alla greppia, già colma di fieno.

La moglie del carrettiere, nel frattempo, durante la giornata, aveva sistemato la stalla, con la passione e l'impegno come se avesse governato la casa, perché conosceva l'importanza di mantenere sano il cavallo, spesso unica fonte di guadagno per la famiglia.

Brüm e omnibus a Pavia

Il trasporto passeggeri all'interno della città era affidato a quei caratteristici veicoli dell'Ottocento che, nel gergo popolare pavese, erano chiamati "brüm" dall'ideatore inglese lord Brougham che, per primo, fece costruire per uso personale una carrozza chiusa molleggiata.

Secondo le cronache dell'epoca, sabato 4 dicembre 1858 nasceva nella nostra città il primo servizio pubblico di trasporto passeggeri, che collegava i punti principali e il centro con la stazione ferroviaria.

Le prime due carrozze pubbliche a cavallo iniziarono il servizio a Pavia posteggiate una in piazza della Legna, oggi piazza Italia, l'altra vicino al Ponte Vecchio. Alla fine del secolo le cosiddette "cittadine" erano già diventate una ventina.

Con una lira si poteva raggiungere la stazione ferroviaria dal centro cittadino.

Pagando solo 25 cent. dalla stazione ci si poteva servire anche del servizio offerto dagli omnibus a cavallo degli alberghi "Croce Bianca" e "Tre Re" che avevano sede in centro città.

Tale servizio diede luogo a vivaci proteste da parte dei "brumisti", i quali furono ulteriormente penalizzati dall'entrata in servizio nel 1892 dal cosiddetto "tram" di Del Bò, al quale si poteva accedere con la modica spesa di 10 cent.

Il tram della ditta Del Bò (detto Tanò) era un modestissimo omnibus con salita e discesa posteriori, tinte di giallo e trainato da due cavalli.

L'omnibus era, in pratica, una diligenza leggera adatta per circolare in città, con finestrini ed imperiale.

Anche a Pavia, il servizio svolto dagli omnibus era soggetto ad una severa regolamentazione: all'esterno del veicolo doveva essere esposta l'indicazione delle località estreme raggiunte dall'omnibus e la portiera doveva indicare il numero max dei posti; all'interno della vettura doveva essere esposta la tabella dei prezzi con l'estratto del regolamento in lingua italiana e francese.

Dall'avemaria della sera all'alba, gli omnibus dovevano essere provvisti di fanali accessi per illuminare sufficientemente la strada ed averne uno acceso all'interno.

La ditta Gaetano Del Bò e figli (servizio di tram, carrozze a nolo per città e campagna) offriva un servizio di tramvia con due vetture a cavallo ed effettuava il percorso dalla stazione ferroviaria alla piazzetta del Sale, in fregio a via Mazzini.

Nonostante l'approssimarsi dell'entrata in servizio di nuovi mezzi pubblici, nel 1907 alla ditta Del Bò venne rinnovata la concessione dal Comune con la clausola che gli omnibus tramvai a cavallo fossero rispondenti, in ogni loro parte, a sicurezza assoluta, oltre che alle moderne esigenze di igiene e di estetica.

I cavalli dovevano avere l'altezza al garrese non minore di m 1,60 ed essere di intelaiatura robusta, sani ed in buono stato di nutrimento; i finimenti di cuoio nero erano montati con borchie di ottone.

I conducenti e i bigliettai avevano l'obbligo di vestire una uniforme con berretto, l'una e l'altro di colore turchino con filettatura bianca.

Le partenze dal capolinea di via Mazzini (piazza del Sale) doveva effettuarsi, di regola, un quarto d'ora prima di ogni partenza del convoglio ferroviario per Milano o Voghera e dal capolinea della ferrovia non appena usciti i viaggiatori in arrivo. Le percorrenze dovevano effettuarsi al trotto, tranne quando il veicolo si fosse trovato vuoto.

Per quanto riguarda le vetture pubbliche dei brumisti, il regolamento comunale prevedeva che i conducenti avessero l'obbligo di presentarsi in servizio vestiti decentemente e di portare un cappello alla postigliona di cuoio con un nastro alto 5 centimetri su cui vi si poteva leggere "carrozze per città". Durante il trasporto in città i conducenti non potevano fumare e fuori dalla cerchia muraria potevano farlo solo su autorizzazione dei trasportati.

Nel regolamento comunale dell'Ottocento inoltre era fatto obbligo ai conducenti di custodire costantemente e da vicino i cavalli. Vietato anche addormentarsi o ubriacarsi.

Le teste delle ruote delle vetture dovevano essere munite di bussolo per impedire l'eventuale spargimento del grasso di lubrificazione dell'assale.

Come gli attuali taxi, nelle località dove era fissata la stazione di più vetture, la prima ad arrivare doveva occupare il primo posto nello spazio assegnato alla fila e le altre, giunte in seguito, dovevano collocarsi successivamente dietro a quella o quelle in precedenza arrivate.

Per svolgere l'attività ogni conducente di vetture pubbliche doveva essere proprietario e munirsi di apposita licenza per esercizio di vettura pubblica. Il numero delle vetture pubbliche era fissato ogni anno dalla Giunta Municipale.

L'orario di servizio era il seguente: in primavera ed in autunno dalle ore 6 alle 22, in estate dalle ore 5 alle 23 ed in inverno dalle ore 7 alle ore 21.

Nel 1904 i posteggi per le vetture pubbliche si trovavano al Caffè Demetrio (solo a luglio) con 5 posti, davanti alla Regia Università con 4 posti, in via Mazzini con 4 posti, in piazza Italia con 3 posti e nel piazzale della Stazione ferroviaria con 5 posti.



1905 - Le quattro vetture pubbliche trainate da cavalli sostano, come da concessione comunale, davanti alla Regia Università. I brumisti con mantello e tuba attendono pazientemente l'arrivo dei clienti.



1902 - Pavia, porta Milano. Un barcone con timone centrale e la stiva coperta è ormeggiato nel bacino del Naviglio Pavese a Borgo Calvenzano.

I NAVIGLI LOMBARDI

In un'epoca in cui le strade erano poche, insicure, in terra battuta e con una inadeguata manutenzione, il mezzo di trasporto più adatto era quello della via d'acqua. Era impensabile a quei tempi trasportare in una sola volta decine di tonnellate di merce con dei carri di legno trainati da cavalli o buoi! Solo l'acqua era l'elemento in grado di sostenere tale peso. Proprio per questo Milano costruì gradualmente una propria rete artificiale di canali che permettesse la navigazione e il trasporto delle merci. In questo modo la città fu collegata al Ticino e all'Adda, da est a ovest, e a sud con il Po.

Il sistema dei navigli lombardi era ed è costituito essenzialmente da 5 canali artificiali: il Naviglio Grande, il Naviglio di Bereguardo, il Naviglio della Martesana, il Naviglio di Paderno e il Naviglio Pavese.

Il loro tracciato ha permesso di collegare gran parte del territorio lombardo per mezzo di un sistema efficace di trasporto via acqua delle merci e delle persone, garantendo contemporaneamente l'irrigazione delle campagne e la produzione di forza motrice.

I navigli, quasi tutti pensati in un primo tempo per sopperire alla mancanza di grandi corsi d'acqua indispensabili per l'irrigazione, si trasformarono ben presto in un importante sistema di trasporto che favorì lo sviluppo dei traffici commerciali in Lombardia e in tutta l'Italia settentrionale.

Dal XII al XIX secolo, Milano fu impegnata in questa impresa ciclopica che contribuì a scrivere la storia dei trasporti e degli scambi commerciali in Italia.

Il Naviglio Grande, considerato il più antico canale navigabile della Lombardia e dell'Europa, entrò nel pieno esercizio nel 1272, mettendo in comunicazione Milano con il lago Maggiore.

I lavori di costruzione e di adeguamento rispettivamente dei Navigli Martesana (collegamento Milano - Adda) e Bereguardo (collegamento Ticino - Milano) risalgono alla fine del XV secolo.

Nel 1777, con la costruzione del Naviglio di Paderno, che consentiva il superamento di alcune rapide dell'Adda, fu finalmente possibile collegare Milano con il lago di Como.

La via del mare da Milano all'Adriatico fu aperta solo nel 1819 con la realizzazione del Naviglio Pavese, il più tecnologicamente avanzato tra i canali milanesi.

Tra la metà e la fine del XIX secolo il traffico sul sistema dei navigli raggiunse le sue punte massime e da quel momento iniziò un lento declino. Se occorsero circa sette secoli per costruirlo, bastò poco più di un secolo per far decadere il sistema. Scomparsa la funzione del trasporto su acqua, sopravvissero la funzione irrigua e, pur limitata ad alcune zone, quella della produzione di energia meccanica.

1 G	s. Teresa del B. Gesù	274-91
2 V	ss. Angeli custodi	275-90
3 S	s. Gerardo	276-89
4 D	s. Francesco d'Assisi	277-88 ☺
5 L	s. Placido	278-87
6 M	s. Bruno	279-86
7 M	B.V.M. del Rosario	280-85
8 G	s. Benedetta	281-84
9 V	ss. Dionigi e compagni	282-83
10 S	s. Daniele	283-82
11 D	s. Emanuela	284-81 ☹
12 L	s. Serafino	285-80
13 M	s. Edoardo	286-79
14 M	s. Callisto I	287-78
15 G	s. Teresa d'Avila	288-77
16 V	s. Edvige	289-76
17 S	s. Ignazio di Antiochia	290-75
18 D	s. Luca	291-74 ☹
19 L	ss. Giovanni e Isacco e comp.	292-73
20 M	s. Adelina	293-72
21 M	s. Orsola	294-71
22 G	s. Donato	295-70
23 V	s. Giovanni da Capestrano	296-69
24 S	s. Antonio Maria Claret	297-68
25 D	s. Daria	298-67
26 L	s. Evaristo	299-66 ☹
27 M	s. Delia	300-65
28 M	ss. Simone e Giuda	301-64
29 G	s. Ermelinda	302-63
30 V	s. Germano	303-62
31 S	s. Lucilla	304-61



F.lli Della Fiore s.p.a.

Uffici e Magazzino: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA (Italy)
Tel. (0382) 434311 (r.a.) • Telefax (0382) 472447
Esposizione **BAGNO IDEA**: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA
Filiale di Vigevano: Via C. Farini, 8 - Tel./Fax (0381) 73928

- ▶ ARREDOBAGNO ◀
- ▶ RISCALDAMENTO ◀
- ▶ CONDIZIONAMENTO ◀
- ▶ S A N I T A R I ◀



Il Pavese, l'ultimo dei navigli

Confusa, incerta, lunga, tormentata sono gli aggettivi con cui è stata definita la storia del Naviglio Pavese. Fu l'ultimo dei canali navigabili costruiti in Lombardia, ricco di innovazioni tecniche e considerato il più importante per il capoluogo lombardo perché la sua apertura nel 1819 ha dato la possibilità di collegare Milano al Po, quindi al mare Adriatico.

La necessità di collegare con una via d'acqua Milano con Pavia, considerata la seconda città del ducato, risale al tempo della Signoria viscontea.

La storia della progettazione e della costruzione del Naviglio di Pavia appare comunque, sino alle soglie del XVI secolo, abbastanza incerta e confusa anche perché la costruzione venne realizzata per tratti e tempi diversi.

Il Naviglio di Pavia, come lo vediamo oggi, è stato costruito tra il 1805 e il 1819.

Il naviglio, lungo Km 33,103, esce dalla Darsena di Porta Ticinese ed il suo andamento segue approssimativamente la Statale dei Giovi n. 35 tra Milano e Pavia, tenendosi a tratti ora a contatto con la medesima, ora ad una certa distanza. A Pavia ripiega (a Nord e a Est), intorno al centro storico, una volta cinta da mura, fino allo sbocco nel fiume Ticino.

Nel tratto urbano il corso del Naviglio deve adeguarsi alla morfologia del terreno ed è quindi caratterizzato da una serie di bruschi cambiamenti di direzione.

Il dislivello tra la pianura e la valle del Ticino viene superato attraverso una serie di salti di notevole entità situati in corrispondenza del limite fra un terrazzo e l'altro. È stata così realizzata una struttura idraulica, unica nel suo genere, denominata "castello di conche" che permette il superamento di un dislivello di oltre 20 metri nell'ultimo tratto del Naviglio. Il fondo del Naviglio tra Milano e il Ticino ha un dislivello di m. 56,61, salto che le imbarcazioni potevano superare grazie al passaggio dentro 12 sostegni o conche, dieci delle quali semplici e due accollate, ossia doppie. Il Naviglio conserva la larghezza di circa m. 11 da Milano a Pavia, aumenta a m. 20/21 davanti a Borgo Calvenzano per raggiungere poi la larghezza di m 30 nei bacini successivi, prima dell'ultima conca. La profondità dell'acqua lungo il canale (fondale) doveva mantenersi tra 1,30/1,50 metri per permettere il transito delle imbarcazioni a pieno carico.

Concepito principalmente per l'irrigazione e la navigazione, le sue acque vennero spesso impiegate anche per azionare ruote idrauliche allo scopo di fornire forza motrice ai complessi industriali sorti lungo le rive, o per alimentare caldaie a vapore oppure turbine di piccoli stabilimenti idroelettrici.

Con la costruzione dell'ultimo dei navigli, il sogno di Milano si realizzava e si completava il disegno ben più ampio del sistema dei navigli: il mare si poteva raggiungere tramite il Naviglio di Pavia e il Po, il lago Maggiore grazie al Naviglio Grande e al Ticino, il lago di Como tramite il Naviglio della Martesana, il Naviglio di Paderno e l'Adda. Forse costruito con grande ritardo rispetto agli altri navigli, il Pavese fu intensamente utilizzato, nella sua breve vita, per la navigazione fluviale sopravvivendo con fatica alla concorrenza della ferrovia prima e del trasporto su gomma poi.

Una storia uguale agli altri navigli lombardi che si conclude verso la metà degli anni Sessanta quando fu percorso dall'ultimo barcone.

Attualmente è adibito a funzioni irrigue, dopo la sua cancellazione dalle vie navigabili ad opera della Regione Lombardia nel 1978.

1910 - Pavia, conca di porta Garibaldi. Una nave pavese con timone laterale risale il Naviglio Pavese. In questa istantanea il barcone sta effettuando le operazioni per superare la conca accollata di porta Garibaldi.

Il trasporto sui barconi

Ibarconi per il trasporto sui navigli erano alquanto simili tra loro come struttura, anche se le loro denominazioni erano diverse a secondo della provenienza e delle dimensioni (bastardo, burchiello, magano o nave pavese, saranno, comballo, cagnone ecc.).

Queste imbarcazioni avevano delle peculiarità costruttive adatte alle condizioni dei canali che dovevano percorrere durante la navigazione. La profondità delle acque, la larghezza del canale, la capacità volumetrica delle conche condizionavano le dimensioni dei barconi.

Lo scafo dei barconi aveva una forma lunga e stretta con le estremità, prua e poppa, che non toccavano l'acqua anche a pieno carico per facilitare le virate e opporre la minima resistenza.

La forma ricordava quella di una banana, ma con il fondo piatto, per navigare anche sui fondali bassi.

Di solito i barconi per il trasporto delle merci non avevano un ponte, ma solo due piattaforme a prora e a poppa, collegate fra loro da due stretti marciapiedi (piattabordi) sulle fiancate, su cui potevano camminare i barcaioli per passare da una parte all'altra dell'imbarcazione.

A poppa stava una piccola cabina per l'equipaggio col tetto di lamiera ad arco, la quale poteva contenere un paio di brandine per riposare e spesso anche una piccola stufa di ghisa per riscaldare il cibo. La stiva ed il carico erano protette da un tetto di stuoie ed incerate sostenuto da centine.

Nelle caratteristiche navi pavesi il timone non era incernierato al centro della poppa, ma appoggiato sul fianco dell'imbarcazione, ciò permetteva allo stesso di alzarsi da solo quando toccava i bassi fondali del canale.

Le dimensioni massime delle imbarcazioni che solcavano le acque del Naviglio Pavese erano intorno ai m. 25 di lunghezza e non più di m. 5 di larghezza. Questo era determinato dai problemi di transito nelle numerose conche, le quali avevano dimensioni altrettanto regolamentate.

I barconi potevano trasportare decine e decine di tonnellate di merce e, a pieno carico, nonostante le dimensioni, pescavano circa 75 centimetri, mentre a vuoto solo poche decine di centimetri. Era infatti di 0,75 m l'immersione massima consentita per la chiglia, in quanto la profondità garantita nei navigli era di solito 1 m.

Il legname usato per la costruzione dei barconi era quasi sempre di rovere per le sponde, di noce, olmo, larice per il fondo. Le tavole di legno che costituivano lo scafo erano calatafate, cioè le fessure tra un'asse e l'altra erano chiuse schiacciando dentro a secco della stoppa e della pece calda. Il resto lo avrebbe fatto la natura dello stesso materiale una volta immerso, il legno infatti, gonfiando nell'acqua, avrebbe reso ermetiche le fessure. Tutto lo scafo veniva ricoperto da uno strato impermeabile di catrame e pece nera.

Durante la navigazione sul naviglio, l'equipaggio era composto di solito da due barcaioli a bordo e due garzoni sull'alzaia che badavano ai cavalli di attiraglio. I barconi, infatti, per risalire i navigli contro corrente dovevano essere trainati con lunghe funi da cavalli o altri quadrupedi i quali, costeggiando la sponda del canale, percorrevano lentamente l'alzaia, cioè la strada al servizio del naviglio.

Se vuote, le imbarcazioni venivano trainate in gruppi di cinque o più barche dette cobbie.

In discesa si navigava senza l'ausilio di particolari forze: grazie alla corrente dell'acqua il barcone prendeva un certo abbrivio e bastava una lunga pertica, che sporgeva dallo scafo, per governarlo ed evitare gli urti contro le sponde o scontri con altre barche. A volte la corrente era talmente irrisoria che occorreva un cavallo di attiraglio anche in discesa.

Secondo dati ricavati dagli scritti di alcuni autorevoli storici, il tempo impiegato per percorrere i navigli si è mantenuto pressoché costante nei vari secoli.

Il Naviglio Pavese era percorso all'andatura di circa 4/5 chilometri all'ora, senza contare sia il tempo impiegato per "fare conca", cioè sottostare a tutte le operazioni per entrare ed uscire da una conca, stimabile intorno ai 20 minuti, sia quello per attendere pazientemente il proprio turno in fila lungo la sponda del canale.

Il percorso Pavia-Milano veniva coperto dalle barche mercantili in circa 11 ore, sia in ascesa che in discesa; le barche corriere impiegavano circa 7 ore con 2 cavalli sempre al trotto.

Il trasporto passeggeri era una peculiarità dei Navigli Grande, Martesana, Pavese e si basava su un vero e proprio servizio con barche appositamente allestite e con tutte le caratteristiche di un servizio pubblico, comprese tariffe, orari, fermate e partenze alle varie stazioni.

Le barche corriere, così erano chiamate, fornivano un servizio più celere di quelle mercantili in quanto erano trainate, sia in ascesa che in discesa, da cavalli al trotto. Avevano la poppa e la prua sollevate come le consorelle mercantili, ma le loro dimensioni erano minori: 15/20 metri di lunghezza e solo circa 3 metri di larghezza.

Per il riparo dei passeggeri vi era, nella parte centrale del ponte, un cassotto di legno con il tetto foderato di zinco che conteneva 4 panche disposte longitudinalmente.



1932 - Pavia, viale Matteotti. Il locomotore n. 105 tipo "Couillet" (Gamba de Lègn) della Società Anonima Ferrovie del Ticino si immette in viale Matteotti proveniente da via XI Febbraio con destinazione piazza Petrarca. Sullo sfondo il monumentale palazzo Devoti (Fototeca Civici Musei di Pavia).

IL TRASPORTO LEGGERO SU FERRO

Le vicende legate alla creazione e trasformazione dei servizi di trasporto pubblico interurbano sulla tratta Milano-Pavia videro susseguirsi forme diverse di collegamento che instaurarono relazioni differenti con i centri rurali e con il contesto fisico attraversato. Tra Ottocento e Novecento il Naviglio, la strada statale dei Giovi, la ferrovia MI-PV, la tranvia, rappresentarono le possibilità per raggiungere il capoluogo lombardo da Pavia.

Il ridotto impiego di capitali e la celerità di esecuzione della strada ferrata, unita alla notevolissima capacità di trasporto, furono alla base del successo del trasporto leggero su ferro.

Le tranvie, da un punto di vista territoriale, ebbero un ruolo fondamentale nelle situazioni urbane. Esse non solo appagarono la massiccia domanda di trasporto pubblico per le classi lavoratrici, ma condizionarono fortemente lo sviluppo edilizio dei maggiori centri della Regione.

Una linea tranviaria a vapore a scartamento ridotto, costituita da un solo binario di esercizio interessò la S.S. 35 dei Giovi, nella tratta tra Pavia e Milano, dal 1 agosto 1880, data della sua inaugurazione, fino al 29 febbraio 1936, data del suo ultimo viaggio.

La tranvia extraurbana svolgeva un ruolo importante non tanto nel collegamento dei capolinea Milano e Pavia, quanto nel capillare servizio nella campagna circostante, i cui centri agricoli vivevano ancora di una loro autonomia legata alla produzione e al commercio dei prodotti agricoli.

La linea Milano-Pavia, che sostituì completamente il servizio di trasporto merci lungo il Naviglio pavese, rivestì un ruolo importante nel consentire l'afflusso in città di prodotti agricoli di consumo alimentare. Furono soprattutto i nuclei rurali a trarre maggiori benefici dalla creazione del collegamento che si poneva in diretta complementarietà con la ferrovia vera e propria inadatta al servizio locale spicciolo.

I paesi che si affacciavano sulla linea, escluse le due città estreme di Milano e Pavia, facevano gravitare su di essa una popolazione di 36.000 abitanti, notevole se si considera le caratteristiche rurali del territorio attraversato.

1 D	Tutti i Santi	305-60
2 L	Commem. defunti	306-59 ☺
3 M	s. Martino di Porres	307-58
4 M	s. Carlo Borromeo	308-57
5 G	s. Genesio	309-56
6 V	s. Leonardo	310-55
7 S	s. Ernesto	311-54
8 D	s. Goffredo	312-53
9 L	Dedic. Basilica Laterano	313-52 ●
10 M	s. Leone Magno	314-51
11 M	s. Martino di Tours	315-50
12 G	s. Giosafat	316-49
13 V	s. Diego	317-48
14 S	s. Alberico	318-47
15 D	s. Alberto Magno	319-46
16 L	s. Margherita di Scozia	320-45 ☺
17 M	s. Elisabetta di Ungheria	321-44
18 M	Dedic. Basilica Vaticana	322-43
19 G	s. Fausto	323-42
20 V	s. Edmondo	324-41
21 S	Presentazione M.V.	325-40
22 D	s. Cecilia	326-39
23 L	s. Clemente I s. Colombano	327-38
24 M	s. Flora	328-37 ●
25 M	s. Caterina d'Alessandria	329-36
26 G	s. Delfina	330-35
27 V	s. Virgilio	331-34
28 S	s. Giacomo della M.	332-33
29 D	I. di Avvento s. Saturnino	333-32
30 L	s. Andrea	334-31



F.lli Della Fiore s.p.a.

Uffici e Magazzino: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA (Italy)
Tel. (0382) 434311 (r.a.) • Telefax (0382) 472447
Esposizione BAGNO IDEA: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA
Filiale di Vigevano: Via C. Farini, 8 - Tel./Fax (0381) 73928

- ▶ ARREDOBAGNO ◀
- ▶ RISCALDAMENTO ◀
- ▶ CONDIZIONAMENTO ◀
- ▶ S A N I T A R I ◀

Il “Gamba de Lègn”

A Pavia la prima linea extraurbana a vapore su binari venne inaugurata il 20 maggio 1880 dalla Società dei Tramways, società a capitale belga, passata poi sotto l'amministrazione della Società Anonima Ferrovie del Ticino. Essa aveva il compito di collegare la nostra città a Milano mediante la Strada Statale 35, anche detta dei Giovi, in 110 minuti al costo di L. 2.65 in prima classe e L. 1.95 in seconda.

Nell'ultimo decennio dell'Ottocento, la prima partenza da Pavia era prevista alle ore 6.08 (arrivo a MI ore 7.57) mentre l'ultima alle ore 18,30 (arrivo a MI ore 20.27).

Il trenino era soprannominato “Gamba de Lègn” per la sua proverbiale lentezza.

La linea da Milano fiancheggiava la strada sino a Binasco, mantenendosi sul lato sinistro, quindi dalla parte opposta del Naviglio Pavese, che attraversava, unitamente alla carrozzabile a Binasco, mantenendosi però sempre sulla sinistra. All'ingresso di Pavia il binario attraversava a livello la ferrovia Milano - Pavia ed entrava quindi in città.

Nel tratto urbano la linea proseguiva lungo il naviglio sino a Porta Milano dove si staccava una linea di servizio che raggiungeva a nord ovest della città lo “scalo merci piccola velocità” dove sorvegliavano i magazzini tranviari.

Il binario principale percorreva via XI febbraio, piegava poi verso viale Matteotti per immettersi in Piazza Petrarca.

Nella piazza presso l'angolo di via Boezio vi era la stazioncina in legno ed il pozzo con serbatoio dell'acqua per il rifornimento delle locomotive. Da questo punto la linea raddoppiava per rendere più facili le manovre e arrivava sin quasi a ridosso delle case a meridione della piazza.

Lungo la tratta la linea tranviaria presentava fermate frequenti, costituite da “garitte” in legno poste su binario sdoppiato per garantire la regolarità del servizio, e localizzate in coincidenza con i nuclei rurali esistenti o con nodi di incontro fra tracciati rurali che rappresentavano spesso punti di raccolta del traffico sulla statale dei Giovi.

La posa dei binari direttamente sulla sede stradale imponeva nella costruzione delle locomotive tranviarie particolari accorgimenti, non solo dovuti a caratteristiche tecniche, ma anche di ordine psicologico e pratico.

Le locomotive tranviarie a vapore, come possiamo notare in molte fotografie di Chiolini, avevano un aspetto del tutto diverso da quello delle locomotive ferroviarie.

Al fine di non arrecare danno alcuno ai passanti e di non spaventare i cavalli, le ruote ed il meccanismo motore vennero protetti esternamente da una grembiulatura che aveva altresì la funzione di riparare il meccanismo stesso da pietre o altri oggetti che potevano venir scagliati dalla strada.

Per motivi analoghi, l'intera macchina era completamente cabinata, al fine di non lasciar scorgere i vari organi ed affinché eventuali fuoriuscite di vapore o acqua bollente non investissero gli occasionali passanti. Inoltre per non arrecare disturbo durante l'attraversamento dei centri abitati, molte macchine vennero provviste di un condensatore del vapore di scarico, la cui funzione era fondamentalmente quella di attutire i colpi dello scappamento.

Inizialmente la velocità dei convogli non poteva superare i 18 chilometri orari. Le carrozze attaccate alla piccola locomotiva non dovevano essere più di 4; nel caso di convogli per merci, i carri potevano essere 6, ma la velocità scendeva a 12 km l'ora, quanto la velocità di una bicicletta.

Nel 1884 venne aperto un secondo collegamento tranviario extraurbano che conduceva da Pavia a S. Angelo Lodigiano da percorrere in 94 minuti al costo di L. 3.10 in prima classe e L. 2.20 in seconda.

La linea condivideva un tratto con quella per Milano, poi nel largo di Borgo Calvenzano piegava verso oriente costeggiando il naviglio lungo viale Bligny, transitava sul ponte di pietra del naviglio (via Tasso) e, percorrendo l'attuale viale Canton Ticino, si immetteva sulla provinciale per Lodi (oggi via Campari).

L'armamento della Pavia-Sant'Angelo Lodigiano era costituito da locomotive di minor peso ed anche carri merci più recenti, acquistati dopo l'assunzione del servizio da parte della Società Anonima Ferrovie Ticinesi, che potevano essere caricati solo al limite di 8 tonnellate, anziché alla loro portata massima, variabile tra le 10 e le 12 tonnellate.

La linea Pavia - S. Angelo Lodigiano venne soppressa attorno al 1918, la Pavia - Milano il 29 febbraio 1936.

1936 - Pavia, piazza Petrarca. Il convoglio del Gamba de Lègn è in sosta su uno dei tre binari che costituiscono il capolinea di Pavia. Sulla destra l'edificio in legno che ospitava la biglietteria e la sala d'aspetto (Fototeca Civici Musei di Pavia).



Incidenti - La cronaca

Sabato 4 marzo 1893

Un suicidio evitato sulla linea tranviaria Pavia-Milano.

Il tram che da Pavia, uscendo a Milano, e che arriva a Cassino Scanasio verso le ore 3 del pomeriggio, avrebbe fatto una vittima, di un vecchio mendicante, che improvvisamente si gettava sul binario a scopo suicidio, se l'attento macchinista non avesse dato il controavapore e fermato prontamente il treno. Un bravo di cuore al diligente impiegato.

Mercoledì 31 maggio 1893

Lunedì mattina alle ore 10,45, il treno che arriva a Pavia alle ore 11,17, passava per Torre del Mangano. Quando da una porta delle prime case del paese, si vide improvvisamente un uomo uscire. Gettandosi tra la seconda e la terza carrozza. Si levò un grido di spavento. Quando il tram fu fermato si trovò tra le ruote della carrozza un cadavere informe, quasi sfracellato. Da Pavia poco dopo si sono recati sul posto il Pretore e un cancelliere per le necessarie pratiche di legge. Si è potuto stabilire che il disgraziato è un certo Antonio Gamberana, fu Carlo, nato a Lacchiarella nel 1819. Non si poté però sapere se trattasi di disgrazia o di suicidio.

Le corriere sostituiscono il trenino

La rigidità del servizio tranviario lungo la strada dei Giovi, costretto dalla sede propria a percorsi predeterminati, ma caratterizzato da frequenti fermate, venne poi ripreso dal servizio su gomma che, seguendo ancora oggi fedelmente l'asse statale, funzionò per anni come collettore di un traffico importante distribuito nell'area e garantendo un servizio locale anche in funzione dei piccoli nuclei decentrati rispetto alla strada statale.

A partire dal 20 maggio 1927 fu attivato anche un servizio di corriere con fermate unicamente a Pavia, Binasco e Milano. Il servizio offerto dalla Società Lombarda Servizi Automobilistici di Pavia fino al 1936 fu complementare, rispetto al più capillare servizio tranviario, che fu poi sostituito integralmente nel 1936, quando la SGEA (Società Generale Esercizi Automobilistici) rilevò i servizi della SLEA (Società Lombarda Servizi Automobilistici).

Dal 1° marzo 1936 iniziò, quindi, dopo la fermata definitiva del “Gamba de Lègn”, il nuovo servizio automobilistico in sostituzione di quello tranviario. Alla mattina e alla sera, nei due momenti di punta, il trasporto di un migliaio circa di operai diretti agli stabilimenti di Milano e Pavia fu garantito da sei giganteschi autotreni che avrebbero provveduto allo spostamento delle masse operaie.

Ciascun autotreno era composto da una motrice e dalla rimorchiata, comunicanti fra loro attraverso un soffierto. Il convoglio era complessivamente lungo 22 metri. Disponeva di un centinaio di posti a sedere con una capienza massima di 200 posti.

Durante la giornata il traffico comune fu svolto invece da autobus a tre assi di grande portata.

I responsabili della linea si affrettarono a comunicare che le tariffe tranviarie per gli operai abbonati sarebbero rimaste invariate anche per il trasporto su gomma, in cambio di una maggiore celerità delle corse.

Con il “Gamba de Lègn”, infatti, si impiegava da Pavia a Milano un'ora e mezza circa, con l'autotreno si impiegavano una cinquantina di minuti.



1951 - Pavia, via Campari. Inaugurazione della nuova caserma del 60° Corpo dei Vigili del Fuoco di Pavia. Autoscale in attesa della dimostrazione. Nell'immagine, in alto a sinistra, si nota l'incrocio di via Campari con le vie S. Giovannino e S. Paolo (Archivio fotografico Vigili del Fuoco di Pavia).

IL CORPO DEI CIVICI POMPIERI

Dalla lettura di un opuscolo, stampato dalla Tipografia Cooperativa di Pavia nel 1912, apprendiamo che, secondo quanto previsto dal regolamento organico dei civici pompieri di Pavia, il Corpo era incaricato di estinguere gli incendi e di prestare i soccorsi necessari in occasione di infortuni di qualsiasi genere, sia per attenuarne le conseguenze sia per evitare che accadessero, tanto nell'ambito del comune, quanto negli altri comuni che ne avessero fatto richiesta o comunque in casi di constatata urgenza e gravità.

Era anche obbligo dei pompieri di essere disponibili ai servizi di scorta d'onore in ricevimenti ed in cortei, di guardia alle "ponticelle" che, in occasione dello sgombero delle nevi, si posavano in opera attraverso il Corso Vittorio Emanuele (oggi Strada Nuova) durante il deflusso dell'acqua della Roggia Carona ed in qualunque altro servizio ordinato dall'Autorità.

Il Corpo era composto da 1 comandante, 1 caposquadra, macchinista di prima categoria, 8 pompieri effettivi di prima categoria, 2 pompieri caposquadra di seconda categoria, 1 pompiere aiuto-macchinista di seconda categoria, 7 pompieri di seconda categoria.

Il comandante, che doveva essere munito di diploma di geometra e non avere più di 30 anni, aveva alloggio gratuito in sede; i pompieri di prima categoria erano accasermati, ma di notte potevano alloggiare fuori dalla caserma se fuori servizio.

Quelli di seconda categoria risiedevano nelle loro abitazioni fuori dalla caserma e venivano chiamati in caserma per le esercitazioni di manovra, per il turno, per la guardia notturna e in tutti gli altri servizi ogni qual volta se ne verificava l'opportunità.

Gli aspiranti pompieri dovevano avere un'età non minore di 21 né maggiore di 25 anni ed avere una statura non inferiore a m. 1,60.

Ai pompieri di prima categoria veniva richiesto il certificato di celibato o vedovanza senza prole, condizione da conservarsi per il primo biennio di prova.

Il posto di macchinista e di aiuto-macchinista poteva essere ricoperto da coloro che erano muniti di patente per la conduzione delle caldaie a vapore ed essere esperti nell'arte del fabbro-ferraio.

1	M	s. Eligio	335-30
2	M	s. Viviana	336-29
3	G	s. Francesco Xavier	337-28
4	V	s. Barbara	338-27
5	S	s. Giulio	339-26
6	D	II. di Avvento s. Nicola	340-25
7	L	s. Ambrogio	341-24
8	M	Immacolata Concezione	342-23
9	M	s. Siro V. di Pavia	343-22
10	G	B.V. di Loreto	344-21
11	V	s. Damaso I	345-20
12	S	s. Giovanna Franc. di C.	346-19
13	D	III. di Avvento s. Lucia	347-18
14	L	s. Giovanni della Croce	348-17
15	M	s. Achille	349-16
16	M	s. Adelaide	350-15
17	G	s. Lazzaro	351-14
18	V	s. Graziano	352-13
19	S	s. Dario	353-12
20	D	IV. di Avvento s. Macario	354-11
21	L	s. Pietro Canisio	355-10
22	M	s. Demetrio	356-9
23	M	s. Giovanni da Kety	357-8
24	G	s. Irma	358-7
25	V	Natale di Gesù	359-6
26	S	s. Stefano 1° martire	360-5
27	D	s. Giovanni	361-4
28	L	ss. Innocenti Martiri	362-3
29	M	s. Tommaso Becket	363-2
30	M	s. Eugenio	364-1
31	G	s. Silvestro	365-0



F.lli Della Fiore s.p.a.

Uffici e Magazzino: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA (Italy)
Tel. (0382) 434311 (r.a.) • Telefax (0382) 472447
Esposizione BAGNO IDEA: Via Treves, 16 • 27100 PAVIA
Filiale di Vigevano: Via C. Farini, 8 - Tel./Fax (0381) 73928

- ▶ ARREDOBAGNO ◀
- ▶ RISCALDAMENTO ◀
- ▶ CONDIZIONAMENTO ◀
- ▶ S A N I T A R I ◀



1966 - Pavia, via Campari. Autorimessa con uno schieramento di mezzi Fiat ed OM con il Guzzi Falcone in dotazione alla staffetta motociclista dei Vigili del Fuoco (Archivio fotografico Vigili del Fuoco di Pavia).

La nuova caserma del 60° Corpo dei Vigili del Fuoco

All'inizio del Novecento la Caserma dei Pompieri era situata in via Luigi Porta, nel cortile meridionale dell'ex convento di S. Dalmazio. Il corpo di guardia e l'ufficio del comandante si trovavano proprio di fronte alla chiesa dei SS. Giacomo e Filippo.

Conclusa la Seconda Guerra Mondiale, l'Amministrazione Provinciale dovette affrontare il problema della costruzione di una nuova caserma in quanto i Vigili del Fuoco di Pavia erano ospitati in locali vecchi e inadatti per le numerose incombenze che venivano demandate al Corpo antincendio.

Il 20 luglio 1950 con una suggestiva cerimonia e con la benedizione di S.E. Mons. Carlo Allorio Vescovo di Pavia, venne posta la prima pietra della nuova caserma che sarebbe sorta all'estrema periferia nord-est della città, lungo viale Lodi, oggi via Campari.

Una pergamena, racchiusa in un cilindro metallico, venne murata nelle fondazioni della caserma. Essa conteneva l'invocazione per la protezione dei Vigili del Fuoco: *"O Dio, cui tutti gli elementi del mondo servono con fedeltà, per la intercessione di S. Barbara, Vergine e Martire, a questi vigili assiduamente pronti, reggi le braccia, conferma il valore, infondi il coraggio, affinché vinte le forze e le insidie del fuoco, possiamo gioire in perenne tranquillità"*.

La nuova caserma fu terminata nel settembre del 1951, a soli 14 mesi dalla posa della prima pietra.

Secondo i giornali dell'epoca, era la prima caserma dei Vigili del Fuoco costruita dopo il 1945, ma anche la prima costruzione del genere che sorgeva in Italia dal 1936, anno in cui i Pompieri erano stati inquadrati nella amministrazione statale e organizzati in un Corpo Nazionale prendendo il nome di Vigili del Fuoco.

La caserma veniva descritta dai cronisti come un'opera bella, completa, costruita secondo i criteri dettati dalla più moderna ingegneria; munita di tutte le comodità, le più impensate, per fare di essa il luogo veramente adatto alla attività degli uomini del sacrificio e del valore.

In origine al piano terra si trovavano i locali che ospitavano gli uffici, il corpo di guardia, autorimesse, palestra e tettoie.

Al primo piano lungo viale Campari altri uffici, l'abitazione del comandante e del vice comandante, la sala convegno e l'infermeria; nell'altra ala verso il cortile vi erano i dormitori dei vigili, cucina, refettorio e servizi sanitari.

Nel cortile svettava, come oggi, il castello di manovra a sette piani alto 30 metri e, in un giardinetto, la statua di S. Barbara, opera dello scultore Filippo Tallone. Nella sala convegno un affresco del pittore Gino Testa esaltava l'opera dei militi del fuoco e ne documentava il sacrificio. Sotto la porta principale una lapide con la preghiera del vigile.

L'inaugurazione della caserma

Dai giornali dell'epoca apprendiamo che l'inaugurazione si svolse ... *"al cospetto di centinaia di vigili, qui venuti da molte città d'Italia a consacrare, con la loro presenza e col loro coraggio, una realizzazione che esula dalla cerchia comunale e provinciale, per riaffermarsi prima, a pieni voti, fra le consorelle italiane e per distinguersi con onore fra quelle straniere. Non sono affermazioni retoriche, ma una realtà acquisita, convalidata dai lusinghieri giudizi delle rappresentanze estere degli Stati Uniti, della Francia, della Gran Bretagna, della Svizzera che martedì presenziarono alla cerimonia inaugurale"*.

Ai piedi del Castello di manovra, sul quale sventolava il tricolore, stava l'altare da campo, dove il Vescovo Mons. Carlo Allorio, dopo aver impartita la benedizione alla caserma e ai mezzi, celebrò la S. Messa.

Il Presidente dell'Amministrazione Provinciale dott. Ferrari e il Prefetto dott. Flores pronunciarono poi i tradizionali discorsi di rito.

Nel cortile della caserma si svolsero, a chiusura della cerimonia, gli esercizi ginnici che catalizzarono l'attenzione del pubblico.

Ai perfetti esercizi a corpo libero e alle parallele, interpretati dalla rappresentanza dei Vigili del Fuoco di Milano, fecero seguito una serie di esercitazioni alle funi da parte dei Vigili del fuoco di Genova.

Quelli di Bergamo e di Varese si distinsero invece nel "salto in coperta", cui fece seguito una riuscitissima esercitazione al castello con finte azioni di salvataggio mediante la "scala italiana".

Bellissima la dimostrazione dell'uso delle scale aeree, effettuata dai militi di Milano, Alessandria, Pavia e Novara. I rappresentanti dei Vigili di Bergamo, Varese, Alessandria, Torino, Novara e Pavia si esibirono nel caratteristico salto "a slitta". Ha concluso l'esercitazione la scalata "al castello" mediante scale ad uncino compiuta dai Vigili di Milano. Uno spettacolo, definito dalla stampa, semplicemente meraviglioso ... *"una serie di esercitazioni compiute con azione sincrona e quindi perfetta, espressione di un coraggio e di una preparazione ammirevoli, che hanno riscosso l'unanime ed incondizionato plauso"*.

A conclusione del rito inaugurale, preceduti dai motociclisti della Polizia Stradale, i vari reparti, che potevano contare su di una rappresentanza di 500 vigili in assetto di servizio, sfilarono lungo le strade della città sulle loro duecento macchine: rossi veicoli, grossi bolidi, pontoni, auto anfibia, barche a motore, autoambulanze, autopompe, auto recanti le stazioni radio riceventi e trasmettenti.

E lungo le strade applausi a non finire da parte della folla estasiata di fronte a tanto ordine e a tanta robustezza.

Alla fine tutte le Autorità convenute si recarono alla Certosa per il banchetto ufficiale offerto dall'Amministrazione provinciale.

1951 - Un consuntivo dei Pompieri pavesi

I Vigili del Fuoco della provincia di Pavia nell'anno 1951, *un anno di calma*, lavorarono 8272 ore. 241 incendi, tre crolli, 53 allagamenti, 118 soccorsi vari, in tutto 338 interventi: ecco il bilancio di un anno di lavoro, di un anno che i Vigili del Fuoco di Pavia definirono calmo.

338 volte la campana di allarme squillò chiamando a raccolta i vigili volontari e quelli permanenti, con un solo desiderio, con una sola volontà: fare presto.

Secondo le disposizioni di quegli anni, dopo il segnale della campana d'allarme la squadra di partenza doveva essere pronta, di giorno in venti secondi, di notte in cinquanta.

Il cronista del quotidiano "La Provincia Pavese", da cui abbiamo tratto queste notizie, spiegava che di notte gli uomini della squadra dovevano dormire vestiti di tutto punto e quando la campana li chiamava dovevano solo infilare gli stivali. Per scendere non usavano scale: aprivano una porta, si aggrappavano ad un palo, si lasciavano scivolare giù sino nella rimessa delle macchine.

Poiché la rimessa era riscaldata, i motori erano sempre pronti a partire: e la sirena ululante per le strade deserte o affollate metteva addosso i brividi. Quando il centralinista, in seguito ad una segnalazione telefonica, avvertiva della necessità di un intervento, le campane d'allarme, messe in azione da una leva, suonavano tutte insieme: una squadra partiva, un'altra squadra si teneva pronta a partire.

Nel 1951 in Italia i Vigili del Fuoco erano 6500. La provincia di Pavia poteva contare su una cinquantina di vigili in servizio permanente e 160 volontari che erano sparsi nelle varie sedi, perfettamente attrezzati e dotati di venti autopompe (di cui sette a Pavia), sessanta motopompe, una autoambulanza, due autoscale aeree, due autogrù, due imbarcazioni fuoribordo, due anfibi, una cucina da campo, tende da campeggio e quanto altro era necessario per compiere interventi di qualsiasi natura.

Nel corso della disastrosa alluvione del Po del 1951, le squadre dei Vigili del Fuoco di Pavia, agli ordini del Comandante Valeggiani, furono tra le prime a giungere (a Rovigo) sui luoghi del disastro, dopo essersi infaticabilmente prodigate a Pavia, dove il Ticino in piena aveva invaso le case del Borgo.

Durante la Seconda Guerra Mondiale i Vigili del Fuoco svolsero un ruolo importante in tutte le città colpite dai bombardamenti. Numerose furono le azioni di soccorso cui parteciparono anche il Comandante Valeggiani e i suoi uomini.

A quel tempo tra i vigili circolava la seguente massima: *"Quando vi dicono di fare una cosa e voi non la sapete fare, guardatevi intorno e poi fatela"*.

Il Vigile del Fuoco, sottolinea il giornalista, quando non lo soccorre l'insegnamento avuto, fa appunto così: ... *"Non si arrende davanti a un'avversità, non disarmare davanti a un ostacolo, non si scoraggia davanti allo spettacolo di forze scatenate sul selvaggio palcoscenico della natura; ma vi oppone la sua volontà, la sua resistenza fisica e morale, il suo coraggio, le sue armi: una pompa, un piccone, un anfibio, un pacchetto di medicinali. Soprattutto egli è armato del suo controllato senso del tempo: sa che un attimo perduto può significare la morte"*.



1951 - Pavia, lungo Ticino Sforza. Sfilata dei mezzi dei Vigili del Fuoco in occasione dell'inaugurazione della nuova caserma di via Campari. In primo piano anfibi Volkswagen, residuati bellici tedeschi, convertiti in mezzi di soccorso (Archivio fotografico Vigili del Fuoco di Pavia).



1941 - Pavia, via L. Porta. Nella vecchia caserma dei Vigili del Fuoco un picchetto d'onore in occasione di una ricorrenza civile. Sullo sfondo, oltre il cancello, si intravede la facciata della chiesa dei Santi Apostoli Giacomo e Filippo (Archivio Prof. Sergio Cotta Ramusino).

I Pompieri volontari nel Settecento

Alla fine del XVIII secolo non esisteva a Pavia un vero e proprio Corpo dei pompieri. In caso di incendio, secondo le disposizioni del 1788, il Prefetto aveva l'autorità di precettare alcune categorie di lavoratori: facchini, falegnami, muratori e brentatori, i quali avevano il compito di trasportare acqua con un grosso recipiente di legno della capacità di una brenta, cioè di 71 litri.

Per rendere più spedito l'intervento era stata ideata una competizione tra le categorie di lavoratori citate le quali, secondo una ordinanza, dovevano costituirsi in squadre. Era previsto un compenso in denaro, cioè una specie di premio, alla prima e, in misura minore, alla seconda squadra che sarebbero giunte sul luogo dell'incendio prima delle altre.

Presso la segreteria della Congregazione municipale esisteva anche un elenco dei membri appartenenti alle categorie precettabili, in poche parole una specie di albo del Corpo dei pompieri volontari.

Per sostenere tale organizzazione era stato predisposto un piano di spesa per la manutenzione, l'esercizio e la conservazione delle macchine idrauliche. Unico salariato fisso un certo Giuseppe Re con la qualifica di capo-macchinista.

Per la prevenzione degli incendi vi erano delle primitive macchine idrauliche portatili su carri che, per questioni logistiche, erano state distribuite nei sei quartieri della città; le due maggiori erano state collocate in centro, presso il Broletto.

Il dott. Giovanni Zaffignani, autore di una ricerca presso gli archivi comunali, ci riferisce che le macchine idrauliche erano costituite da una cassa in legno di rovere avente 60 cm di lunghezza, 40 cm sia di larghezza che di altezza, foderata con una lastra di rame. L'apparato idraulico, ospitato dalla cassa, era costituito da due cilindri in bronzo con pistoni e valvole.

La potenza della macchina era in grado di spingere 71 litri di acqua al minuto sino ad una altezza di 15/20 metri.

Prevenzione ed estinzione incendi nella Pavia dell'Ottocento

Nei primi anni dell'unificazione d'Italia il Comune di Pavia decise, per ragioni economiche, di accorpate il Corpo dei Pompieri con il nascente Corpo dei Sorveglianti Municipali, senza tener conto che sarebbero state necessarie distinte professionalità per accedere alle due qualifiche. I due concorsi, banditi rispettivamente nel 1863 e nel 1864, ebbero esito deludente per la notevole difficoltà da parte della commissione giudicatrice di ritenere abile un congruo numero di concorrenti da impiegare contemporaneamente sia nelle mansioni di pompieri che di guardia comunale.

La difficoltà stava proprio nelle diverse mansioni e l'assessore Platner, nella sua relazione conclusiva, ben spiegò che non si poteva essere contemporaneamente pompieri, guardia e sorvegliante. Il pompiero doveva essere agile e spigliato, animoso e, se fosse stato poco letterato, avrebbe pregiudicato ben poco il suo lavoro; la guardia sorvegliante doveva invece avere una figura imponente, grave, essere calma, riflessiva, di maniere urbane ed abbastanza istruita per saper scrivere un rapporto.

In quell'epoca, nonostante le severe norme adottate dal comune, in città e nei cascinali erano frequentissimi gli incendi che venivano affrontati dai pompieri volontari con tanta buona volontà e rudimentali attrezzature.

Per combattere gli incendi, il Comune di Pavia deliberò nel 1869 il "Regolamento Municipale sulla Edilizia e i Servizi Pubblici"; nella quinta e sesta sezione della parte quarta, furono dedicati numerosi articoli alla prevenzione ed alla estinzione degli incendi in città.

Per quanto riguarda la prevenzione incendi il regolamento imponeva norme rigide a tutti i proprietari di case.

I focolari dei camini dovevano essere costruiti in materiale incombustibile, mentre le bocche e le canne dei camini, delle stufe, dei forni dovevano essere distanti almeno 15 centimetri dalle pareti di legno; inoltre le condotte dei fumi dovevano essere rivestite da una guaina di metallo o di terra cotta quando attraversavano solai di legno. Vi era anche l'obbligo di pulire frequentemente le canne e i condotti del fumo al fine di tenerli sgomberi dall'accumulo di fuliggine.

Le norme dedicavano molta attenzione ai magazzini di materiale infiammabile.

Le porte dei locali contenenti fieno, paglia e legna dovevano essere

chiuse con opportuni serramenti ed era vietato accumulare o depositare all'interno della città materiali infiammabili quali zolfo, resine, spiriti senza una particolare autorizzazione. Spesso si era obbligati a posare in opera un parafulmine.

Altrettante precauzioni per i luoghi di lavoro dove era necessario utilizzare il fuoco. Le fucine dei fabbri-ferrai, maniscalchi, calderai, fonditori di metalli e simili dovevano essere munite di una sufficiente cappa di cotto o di ferro con intelaiatura di ferro o di pietra. Le canne e i fumaioli corrispondenti dovevano essere costruiti in laterizio e i focolai costruiti con mattoni refrattari.

Anche i forni per i panettieri, come per qualsiasi altro esercizio, dovevano essere difesi con una seconda volta di cotto oppure di argilla di conveniente spessore e con suolo di mattoni al piano superiore.

Una specifica autorizzazione della pubblica sicurezza era necessaria per l'accensione di razzi, dei fuochi d'artificio, ma anche per l'innalzamento di palloni aerostatici a fiamma.

Era vietato gettare e abbandonare in qualsiasi luogo pubblico o privato braci, zolfanelli, polveri piriche e altre materie come legna, paglia, carta allo stato di combustione, per evitare pericoli d'incendio.

Per l'estinzione degli incendi erano state previste norme appropriate.

In presenza di un incendio si era obbligati a darne avviso al Corpo di Guardia dei pompieri presso il Civico Palazzo. Nel caso di dubbi sulla verità dell'avviso, il Pompiero di guardia poteva, per evitare delle burle, trattenere la persona sino a verifica effettuata.

Durante l'estinzione dell'incendio, l'Ingegnere Direttore o in sua assenza il Capo Pompieri poteva esigere l'opera di chiunque, da affiancare alle persone già impegnate nelle operazioni di spegnimento. L'opera prestata dai privati sarebbe stata retribuita dal Municipio in ragione della sua durata.

Gli abitanti delle case vicine al luogo dell'incendio dovevano, su richiesta delle autorità, rendere accessibili i propri pozzi e le trombe per attingere l'acqua e non potevano opporsi alla decisione di far demolire o di manomettere, per ragioni di sicurezza, qualche parte del fabbricato.

Severità anche nei confronti dei curiosi. Le autorità potevano allontanare dal luogo dell'incendio quelle persone che disturbavano le manovre o che erano sospettate di cattive intenzioni o che, non essendo necessarie, recavano un inutile ingombro.

Nell'anno 1871, dopo l'esperienza negativa degli anni Sessanta, il Consiglio Comunale di Pavia riorganizzò il Corpo dei Pompieri della città con l'incarico di fare funzionare le pompe per l'estinzione degli incendi e di intervenire per dare soccorso a tutti i luoghi attaccati dal fuoco, tanto nel comune di Pavia, quanto negli altri comuni della provincia.

L'organico era composto da un capo, un sottocapo, 12 pompieri e 6 allievi assunti per concorso pubblico, a cui si poteva accedere con un'età compresa tra i 21 e i 30 anni.

L'uniforme di questi pompieri di fine Ottocento era costituita da una tunica blu di panno misto con colletto e paramani neri bordati da un filetto rosso, pantaloni simili, spalline d'ottone con frangia di lana rossa, elmo di ottone con sovracresta di lana rossa, cordoni di lana mista bianca e rossa.

Tracolle di cuoio bianco per la sciabola e per l'accetta, cravatta nera militare, guanti di pelle, stivali di vitello (in caso di incendio, invece, vi era l'obbligo di calzare "cotorni di bulgaro") e cappotto di panno grigio con filetto rosso.



La pagina d'la Poesia

I brüm

In un ciel d'agust
al sù scuntent
l'illümina i brüm
in fila in Strà Növa
la lüs dla vernis
cä stralücida
la mända al ciarur
in si mür dl'Università
i cavai par chi dorman
ogni tant
scurlissan la testa
e i mövan la cua
par scacià i musch
i brümista
pisulan aspetand
intant cuntent da viv
un coro ad pacialat
al cänta in surdina
la so felicità.

Dario Morani
(Poesia dla mè Pavia - 1976)

La filovia

Filovia! filat via
ti pri strà dla mè Pavia,
filat via maestusa
silensiusa me 'na spusa.
Pri prim di da spusalisi
tüt gh'è bèl, tüt coss va lisi,
vegnan dopu i tribüléri
quand che i guai diventan seri,
quand che a tort opür ragión
salta föra a l mument bòn
i puntili d' gran principi
fra l'Azienda e l' Municipi.
Béi tasum, piantumla li
saran rob da definì,
ma in sal seri e no par rid
fra i parent d'ogni partid.
Sucialista, comünista,
Saragat cun la so lista,
liberäl, repüblican
e l' plutón demucristian
ciäma aiüt un qual mument
a chi quatar indipendent,
- vedarèt che schers gentil, -
vurarán taiät i fil.
Ma ti intant o filovia
sü pri strà dla mè Pavia
fila via maestusa
bèla, linda, me 'na spusa.
Là dal Burgh a Mirabèl
cui stratemp o quand fa bèl,
- curtesia e dignità -
tegnà ünì tüt la cità.
Cun amur, cun simpatia
t' guardarà la mè Pavia.

Aristide Annovazzi
(Pavia, 3 febbraio 1952 - La Provincia Pavese)

Al tram elettric

Rivangand i ricord ad i an pasà,
m'nè gnüd a gala vün no tanta veg,
i'è quel dal Tram Elettric; l'è restà
tra guer, rivulüision, e quel cl'è peg
suta i bumbardament, un esemplar
ad fermèsa, ad curag d'abnegasion!
Sunava la sirena: in mes al mar
a dla gent ca scapava in di purton,
li, ferm'in ta par lü, povar tramwai,
al sa muviva nò dai so rtai!
Al bechegiava tan me un bastiment
'l fasiva un fracas ad la malura,
e quand che pou mancava la curent
'l restava in de cl'er una bel'ura,
e pasand in si scambi ch'eran sech
cun un stridur da fa risà i büsèch.
Però l'è sempar fat al sò servisi,
dal Policlinico andand fina a S. Pe
e s'al ga procürava un quai stremisi
metend la gent in sbies sül marciapè,
al pudiva vantàs e v'ès sicür
d'avè mis i Pavès cui spal al mür!
Cun trenta ghei, l'er bon marcà in sal seri,
da l'Uspedal t'andav't'al Cimiteri.

Paride Sollazzi
(Am vegna semp'r in ment - 1967)



I pumpier

Sona la sirena par la strà
«Via, via, largo, lasèi pasà».
Jèn i pumpièr, i nostar salvatür
quand gh'è un pericol
i prim a-rivà jèn lur.
Par lur annè mia ad fèst:
feragüst, Nadal o ultim di a dl'an,
sa sona l'alarme,
mòlan li tüt, is bärda e i van.
Cal sia dal di, dla nòt,
d'estad cun i caldon,
cagh sia ciär o scur
cun la nebia, d'invèran cui bramaron
sfidan al pericol
par difend i nostar bèn,
is dan da бүt
par salvà un cristiän.
Om pront a tüt, curagius, preparà
agh mètan l'anima par difend
qual'agh'è da salvà.
Sempär in löta cuntra'l mal
a-scus in ti quàtar matèri universal:
acqua, tèra, aria e fögh.
O Signur, benedisa e prutegia
i nòstar Vigil dal fögh.

Stefano Schinelli
(Vigili del Fuoco - Caserma di Pavia - 1993)

La gratitudine del popolo

espressa in Poesia

Anca Pavia l'è vorù ves quèla
Ca fa dla carità una religion
L'è vorù la Crüs Verda, la pü bela
O vüna di pü bèi istitüssion!
L'è la Crüs Verda istess mè una famiglia
Composta ad bravi fiöe, ad bei patàn
Che tüt i g'àn al coer cal sa somiglia
Un coer cl'è pront al sacrifici üman!
Magari strach massà, sti pori fiöe
Dop 'na giornà da strüssi senza calma
I curan tüt i püssè prèsa ca s'pöe
Apena dop mangià un baslot ad galma...
A la Crüs Verda... a la seconda ca'
Sempr' in atesa d'ma da dove' cur...
Pront al servissi e pront a sulevà
La pora ümanità 'd tanti dulur!

Ecco la Croce Verde s'la pöe fà!
Salvà di vit ümänn, salvà dla gent
Sügà i lagrim di pori disgrassia
Fa rid chi piangia e fa' gnì un trist, content.
Francesco Inzaghi
(Numero Unico - Cinquantesimo
Croce Verde Pavese 1910-1960)



Àl caplòn

Strà Növa tajà in dü dai rütaj,
àl Demetrio cui so quatär cäntòn,
àl travaj infèrnäl däl tranvaj
e là in més 'l caplòn.
Alt, impunènt, elégant,
cun un fa sèmpr'in misüra,
l'èr bèn vèdal cui man in di guänt
e la gènt la 's sentiva sicüra.
L'è vüna di foto 'd Pavia
äd quänd l'era picula e chiéta
e guardala là insi pär clä sia
cürà, urdinà, püsè neta,
cul caplòn che in més 'd dla strà,
süt 'l su senza in gir un grì - grì,
o d'inverän quand gh'èr da barblà
là in més 'l vör di - fiöi, sam chì mì.
Peppino Casali
(In pont' d pé - 1992)



REFERENZE BIBLIOGRAFICHE

AA.VV., ASM Pavia (Cento anni una città nel cuore - 1903/2003), Pavia, 2003
AA.VV., Cinquantenario Croce Verde Pavese, Pavia, 1960
AA.VV., Corpo Vigili Urbani di Pavia (1865-1968), Pavia, 1968
AA.VV., Croce Verde Pavese: novant'anni di storia, Pavia, 2000
AA.VV., Il Ticino e la sua gente, Pavia, 1981
AA.VV., Nella città per la città con la città, Pavia (La Croce Verde Pavese), Pavia, 1990
AA.VV., Pavia - Materiale di Storia Urbana - Il progetto edilizio 1840/1940, Pavia, 1988
AA.VV., Storia di Pavia, Vol. 1-2-3-4-5, Pavia, 1984-2000
AA.VV., Vie, Viaggi e Viaggiatori nel pavese dai romani ai giorni nostri, Pavia, 1984
M. Comincino, Storia del Ticino, Abbiategrasso 1987
G. Cornolò, Fuori porta in tram - Le tramvie extraurbane milanesi (1876/1980), Parma, 1980
C. d'Agostino, Dal molo Audace al Valentino, Gorizia, 1996
C. d'Agostino - M. Tomarchio, La prima compagnia aerea commerciale italiana, Udine 2007
G. Garello - D. Zorini, Le Officine aeronautiche Cant (1923-1945), Roma, 2003
P. Marabelli, Camminando per Pavia (Contrade e piazze), Vol. 1 e 2, Pavia, 1986/1987
F. Ogliaresi-G. Cillufo, I porti sul Ticino, Pavia, 2003
S. Piantanida, Il Ticino (Storia e storie), Torino, 1955

V. Prina, Pavia moderna - Architettura moderna 1925-1980, Pavia 2003
D. Salmoiraghi, Progetto di massima del Porto di Pavia, Milano, 1911
S. Stocchi, Vie d'acqua in Lombardia, Milano, 1991
G. Vaccai, Quando Pavia navigava, Pavia, 1987
M. Veronesi, Pavia signora dei fiumi, Pavia, 2005
A. Vivanti, Pavia col lanterno, Vol. 1-2-3, Pavia, 1970-1972-1980
G. Zaffignani, Gli affascinanti misteri di Pavia, vol. 1 e 2, Pavia, 2003 - 2004

Quotidiani, periodici, riviste e fonti documentarie/archivistiche:
Archivio Comunale di Pavia
Archivio Storico Lombardo
Annali di Storia Pavese
Bollettino della Società Pavese di Storia Patria
Il Ticino
La Provincia Pavese
Pavia Economica
Ticinum
Pavia (Rassegna bimestrale del comune)

La data che appare nelle didascalie delle cartoline si riferisce all'anno di spedizione delle stesse.

Le immagini senza riferimenti particolari appartengono alle collezioni private dei due autori.

RINGRAZIAMENTI

Elementi insostituibili per realizzare un'opera come il Calendario AVIS sono l'entusiasmo e la dedizione non soltanto dei curatori, ma anche di coloro che hanno partecipato a vario titolo alla sua stesura, a loro va il nostro sentito ringraziamento.

Siamo particolarmente riconoscenti alla "F.lli Della Fiore S.p.A." per il suo sostegno. Un grazie di cuore all'amica Luciana per il lavoro svolto durante la preparazione dei testi e alla poetessa Rosa Mazzoleni per la sua generosità. A tutto il personale della Redazione del settimanale "Il Ticino", della Biblioteca Civica Bonetta, della Biblioteca d'Arte e Fototeca dei Civici Musei di Pavia, della Biblioteca Universitaria di Pavia un'espressione di gratitudine per la disponibilità e la pazienza dimostrate.

Formuliamo, infine, la nostra stima alla Tipografia PI-ME Editrice S.r.l. che ha realizzato il calendario con le solite professionalità e competenza.

GLI AUTORI
Giulio Assorbi
Pier Vittorio Chierico