



"IRIS"

Centro di Documentazione del territorio
tra Dese e Sile



Fermata di Gaggio: *un viaggio nella memoria*

DANILO ZANETTI EDITORE

CON IL PATROCINIO
DELLA BIBIOTECA COMUNALE DI MARCON

Fermata di Gaggio:
un viaggio nella memoria

DANILO ZANETTI EDITORE

© Tutti i diritti riservati all'Editore

DANILO ZANETTI EDITORE

Agosto 2001

Via Madonette, 32 - Caerano di San Marco (TV)

Libreria Zanetti - Via dei Martini - Montebelluna (TV)

Tel. e Fax 0423.609608

www.libreriazanetti.it • e-mail: info@libreriazanetti.it



Editori
del Veneto

La nostra associazione si è costituita nel giugno del 2000, con l'obiettivo di contribuire, mediante attività di ricerca e di divulgazione, alla riscoperta e alla valorizzazione del territorio compreso tra il Sile ed il Dese, anche con la costituzione di un centro di documentazione. Ci è sembrato utile mettere assieme competenze e interessi diversi, per avviare un percorso di conoscenza, che vorremmo condividere con altri.

Intendiamo dedicare parte del lavoro al nostro paese, ai suoi "luoghi della memoria", rivisitati e riproposti da coloro che li hanno camminati e vissuti.

Il nostro primo narratore, Carlo Stival, ci accompagna in un viaggio nel tempo, che riporta in primo piano, rendendola viva e "nostra", la fermata di Gaggio.

L'associazione ha curato "Scenari", la seconda parte dell'opera, costituita da un insieme di documenti, che servono ad inserire in contesti sempre più ampi, la piccola storia della fermata.

È nostra intenzione proseguire con altre pubblicazioni, incentrate sul racconto di chi su questo territorio ha vissuto, sulla memoria dei tempi e dei luoghi.

Si ringraziano:

Il Credito Cooperativo di Marcon

La G.S. Generale Servizi S.r.l. - Trasporti e depositi

L'Amministrazione Comunale di Marcon

grazie ai quali è stato possibile pubblicare questo lavoro

ed i Signori e le Signore:

Benedetta Antonello

Agnese Fassina

Alessandro Dalla Tor

Angelo Vecchiato

per la disponibilità e la collaborazione

PARTE I

PREFAZIONE

Sulle vecchie carte topografiche di Gaggio e di Marcon c'è una linea nera che taglia quasi a metà il foglio. È una linea che parte da Mestre e si perde nel margine alto, a sinistra: è la Ferrovia.

Provo a salire sul treno, mi siedo vicino al finestrino, tiro le tendine di un marrone ormai stinto e guardo fuori. Di fronte ho un soldato con un pesante zaino, sembra contento, forse torna a casa. Più in là ci sono due donne giovani; da come sono vestite direi che sono maestre.

Si esce in fretta da Mestre e si è subito a Carpenedo: a destra la strada e qualche villa; a sinistra, lontano, il campanile. Intorno campagna: qualche boaria, quello che resta dei grandi boschi delle Sabbionere e, poco dopo, la strada per Favaro Veneto. Verso Dese c'è l'Osteria dove si beve quel vinaccio rosso che ti fa accartocciare la lingua, tanto è scorbutico. Poi Bosco Lungo, viti e campagna.

Le siepi per fermare la corsa dei venti freddi dell'inverno sono le uniche linee verticali che rompono il paesaggio orizzontale della bonifica di Litomarinò e le paludi ormai quasi asciutte di Zuccarello. Più in là, oltre l'Osellino, mi sembra di vedere le prime barene, piatte fino al mare.

Poco dopo la Fossa Storta il treno si ferma.

Scendo insieme alle due giovani donne: devono proprio essere maestre; si avviano svelte con le gonne che impongono piccoli attenti passi tra le buche della strada. C'è un po' di confusione, il passaggio a livello chiuso ha innervosito quelle poche persone che, bici alla mano, vogliono proseguire. Adalgisa, moglie del capostazione, sa come rispondere.

Il libro di Carlo Stival mi ha permesso di fare quello che da molto tempo vorrei fare con i miei studenti a scuola: viaggiare su quelle vecchie carte I.G.M. andando oltre i simboli, vedendo i luoghi come li ha visti il topografo prima di riassumerli sulla tavoletta.

Il racconto, le fotografie, le immagini, mi hanno dato la chiave per viaggiare in quei luoghi che non ci sono più.

Oggi è difficile vedere quel mondo: le spaesanti curve degli svincoli hanno la capacità di disorientarti; l'ipermercato, le villette a schiera, le geometrie degli insediamenti produttivi propongono linee uguali ovunque.

Un viaggio nella memoria, come quello di Carlo Stival, è un buon esercizio per chi ha compiti educativi; aiuta a dare senso al luogo, a comprendere che al di là, prima delle grandi trasformazioni che hanno letteralmente cambiato la faccia della terra, c'era qualcosa.

Nel paesaggio permangono pochi segni di quel qualcosa, ma sono eredità opache, flebili, che si interpretano a fatica senza l'aiuto delle parole. E sono proprio queste, le parole, l'autentico filo di Arianna capace di portare con sé il significato di quel passato pronto ad andar giù, come le mura di una vecchia stazione.

Alessandro Voltolina

I ragazzi della ferrovia

di Carlo Stival

LA FERMATA DI GAGGIO

Siamo nel 1930 - in pieno regime fascista - e le Ferrovie dello Stato ritengono di inserire fra il proprio personale un nuovo tipo di ferrovieri "anomali", che vengono classificati come "assuntori delle FF.SS." i quali, per distinguersi dagli altri, portano il solo berretto con lo stemma della "rotaia alata" e la scritta FF.SS..

Tale personale viene assunto con contratto annuo: sono in gran parte coppie di coniugi, che possono così lavorare entrambi, coprendo un orario di 24 ore.

Si badi bene che non erano possibili giornate di riposo o ferie e che la paga della coppia era pari a 2/3 di quella di un ferroviere - manovale, che di ore ne faceva solo 8 e che aveva anche diritto a riposi e ferie -.

Questo servizio, che venne esteso a tutta la rete, copriva tutti i passaggi a livello e le piccole stazioni, dette "fermate".



La stazione di Gaggio, compresa tra queste ultime, era - nel 1930 - quasi come è ora.

Nel fabbricato grande, oltre all'alloggio dell'assuntore, c'era una sala d'aspetto con una stufa, un grande tavolo, due panche, una barella porta feriti ed una cassetta con il materiale per il pronto soccorso.

Vicinissima al passaggio a livello vi era una garritta in legno di due metri per due.

All'interno di questo piccolo locale vi era un telefono a muro, con il microfono fisso sul davanti e l'auricolare appeso a fianco.

Una manovella metteva in funzione una forte suoneria: a seconda del numero degli squilli, rispondevano al telefono i capostazione di Mestre e Quarto d'Altino (allora San Michele del Quarto) e quelli di tutti i passaggi a livello di quel tratto di linea; qui si vendevano i biglietti e si teneva la contabilità.

In questo locale, al tempo della costruzione della linea ferroviaria, vi era un forno per il pane, che serviva a sfamare i tanti operai che costruivano la strada ferrata.

Per capire meglio l'ambiente in cui era situata la piccola stazione, penso sia utile descrivere quali fossero gli altri edifici che formavano quel piccolo agglomerato.

A Est, oltre a tre case di contadini - i Dalla Tor, i Vallongo, i Davanzo -, c'erano un forno ed un fruttivendolo. A Ovest c'era un'osteria, dove una vecchia, sempre ubriaca, vendeva arachidi; accanto all'osteria lavorava un maniscalco; nello stesso fabbricato lavoravano un falegname ed un meccanico di biciclette; questi artigiani erano i Baratella. Subito appresso c'erano un calzolaio ed una sarta.

Due abitazioni civili e due case di contadini chiudono questo elenco di fabbricati.

Tutto questo piccolo borgo utilizzava l'acqua potabile di un'unica fontana: quella della stazione.

Mio padre, Antonio Stival, all'età di 33 anni, assieme a mia madre, Adalgisa Furlanetto di 30 anni, divenne "assuntore" presso la fermata di Gaggio.



Adalgisa Furlanetto e Antonio Stival - anni '50

Nel concorso per ottenere il posto, era stato favorito, perchè ex combattente della Grande Guerra e padre di 4 figli.

I compiti, suoi e di mia madre, erano quelli di chiudere e aprire i cancelli del passaggio a livello, di vendere i biglietti, di prestare il servizio bagagli, di chiudere i conti alla sera e di consegnarli al capotreno dell'ultima corsa, di tenere la corrispondenza e di ricevere i fonogrammi, di accudire all'illuminazione di tutto l'impianto, che allora era costituita da fanali a petrolio, di mantenere puliti il piazzale ed il passaggio a livello, di provvedere al riscaldamento della stazione che allora era assicurato dalle stufe.

COME MIO PADRE OTTENNE IL POSTO DI LAVORO

Come ottenne il posto di assuntore della fermata di Gaggio, mio padre Stival Antonio? Questa è la domanda ch'io rivolsi a mia madre. Essa mi raccontò che, un giorno, mio padre seppe che vi erano dei posti di lavoro presso le Ferrovie dello Stato. Qualcuno gli suggerì di scrivere a Benito Mussolini, allora capo del governo fascista. Dato che erano molti quelli che presentavano domanda, mio padre accolse il suggerimento e si fece scrivere una lettera dove esponeva il suo grande bisogno di lavoro e spiegava di essere un reduce della Grande Guerra, con a suo carico, oltre

alla moglie, ben quattro figli. Scritta la lettera, il problema era dove imbucarla, poiché una mia zia, allora impiegata all'Ufficio Postale di San Stino di Livenza, venuta a conoscenza del suo contenuto, ne voleva fermare la spedizione.

Mia madre fece allora una lunga camminata fino a Motta di Livenza, dove la imbucò.

Dopo alcuni giorni, mio padre fu chiamato ad un colloquio dall'allora capostazione di San Stino e dal Podestà, che lo rimproverarono fortemente, perchè, prima di scrivere a Mussolini, avrebbe dovuto rivolgersi a loro: avrebbe ottenuto la stessa cosa (figurarsi....) e non avrebbe disturbato sua Eccellenza il Duce o chi per Esso.

Il fatto è che, così facendo, mio padre ottenne che la sua domanda fosse messa prima di quelle di molti altri, certamente altrettanto bisognosi.



*I figli di Antonio Stival e Adalgisa Furlanetto
Stazione di Gaggio 1938*

IL TRAFFICO FERROVIARIO

Erano pochi i treni che allora facevano fermata qui: due al mattino e due alla sera, così come erano pochi i passeggeri che salivano alla stazione di Gaggio - si potevano contare sulle dita di una mano - tra loro, due o tre erano invalidi della Grande Guerra, che usavano il treno per andare al lavoro; ricordo Striato e Gasparini; quest'ultimo aveva la parte inferiore delle gambe di legno ed era detto "Botesea".

I viaggiatori erano paesani e quindi, in attesa del treno, si intrattenevano a parlare con mio padre degli avvenimenti della vita del paese.

Alcuni suoi commilitoni erano anche usi fargli visita alla sera; parlavano spesso dei fatti vissuti durante quel massacrante conflitto, ma anche di politica e, quando succedeva, le loro voci si abbassavano, perchè magari criticavano il Duce.

Durante il giorno, chi frequentava la stazione era il procaccia, che giungeva dall'ufficio postale di Gaggio per consegnare la posta in partenza al vagone postale e per ritirare quella in arrivo, che era destinata a tutto il territorio comunale. Il postino di allora era Teonisto Bellato, detto "Nisto".



Scolaresca - Gaggio anni '40

Nei giorni di scuola, erano diversi i bambini che aspettavano la maestra Pinardi, che veniva da Venezia per insegnare alle prime tre classi elementari di Gaggio.

Negli anni tra il 1935 ed il 1938 i passeggeri aumentarono, erano circa 5-8 al giorno ed anche le insegnanti elementari aumentarono: diventarono 3, poichè, nel 1937 circa, era stata istituita la quarta elementare a Gaggio e, l'anno successivo, la quinta.

I RAGAZZI DELLA FERROVIA

Nei giorni di scuola, come già detto, erano diversi i ragazzi che si recavano alla piccola stazione di Gaggio ad attendere l'arrivo del treno che portava le maestre della scuola.

Stando in fila sul marciapiede, allungavano spesso lo sguardo lungo la ferrata, in attesa di vedere il filo di fumo della locomotiva a vapore.

- Ecco, arriva! - gridava il primo che si accorgeva dello sbuffare della macchina e di lì a poco si cominciava a sentire lo sferragliare del treno.

- Mettersi da parte! - ordinava il capostazione e, obbedienti, i ragazzi si tiravano indietro, senza però mai staccare gli occhi dal piccolo convoglio, formato da cinque o sei vagoni. Uno stridore di freni ed il treno era già fermo.

Rispetto alla signora maestra, con l'aria cittadina e pure imbellettata, quei ragazzi sembravano tanti poverelli: erano vestiti malamente, solo pochi indossavano la



Da sinistra: Stella e Aldo Vallongo, Berta, Leo e Tersilia Mazzolin, Carlo e Vito Stival, Sergio Fabretti - Stazione di Gaggio 1939

blusetta nera o il grembiule; la cartella, che portavano a tracolla, era fatta di tela di sacco e conteneva uno o due quaderni; le loro calzature erano delle "gaosce" con la suola di legno; uno o due di loro aveva le scarpe della festa, che non erano però molto migliori.

Quegli scolari, malvestiti ma puliti, s'incamminavano in fila e seguivano la maestra che si avviava lungo la strada fangosa e sassosa che portava alla scuola, che distava circa un chilometro.

Durante la bella stagione, i ragazzi si trovavano spesso sotto l'ombra dei salici del fosso che passava sotto la ferrovia, vicinissimo alla fermata del treno.

C'erano i Mazzolin - Genio, Leo, Oteo - poi Aldo Vallongo e qualche altro. Erano lì per vedere il movimento di gente che partiva e arrivava. Io stavo con loro e, se mi accorgevo che la macchina in arrivo era una "685", li chiamavo perchè potessero ammirare da vicino quella possente locomotiva.

Uno stridore di freni, ed il treno era fermo .

- Ciuf - sbuffava la grande macchina e noi, lì vicino, con gli occhi sbarrati ad ammirare quel mostro; il suo alito si sentiva forte sul viso.

Ogni pochi secondi un "cionf": il respiro del grosso animale ansioso di partire. Il fuochista, nero in volto, con la pala dava carbone alla caldaia, che emetteva un forte calore. Noi guardavamo un po' qua, un po' là.

Tutto a un tratto, un pennacchio di vapore, un forte e acuto fischio che ci faceva sobbalzare, la risata del macchinista divertito dal nostro spavento, poi una leva spinta in avanti, un grosso cionf, seguito da tanti altri cionf, sempre più ravvicinati, le ruote che slittavano sulle rotaie emettendo scintille e... - Cionf! Cionf! Cionf!- il treno si muoveva, prima lentamente, poi sempre più velocemente.

I passeggeri dai finestrini ci salutavano con un cenno della mano e noi seguivamo con lo sguardo quel treno che diventava sempre più piccolo.

IL PASSAGGIO A LIVELLO

Il passaggio a livello era un discorso a parte, perchè procurava al capostazione e a sua moglie il lavoro più pesante ed il più alto carico di responsabilità.

Come si è già detto, quattro grossi cancelli di ferro chiudevano la strada ai due lati dei binari ed impedivano il transito.

La loro chiusura, fatta manualmente, doveva avvenire 5 minuti prima dell'orario di transito del treno; in caso di ritardo, il casellante doveva, prima di riaprire le sbarre, informarsi.

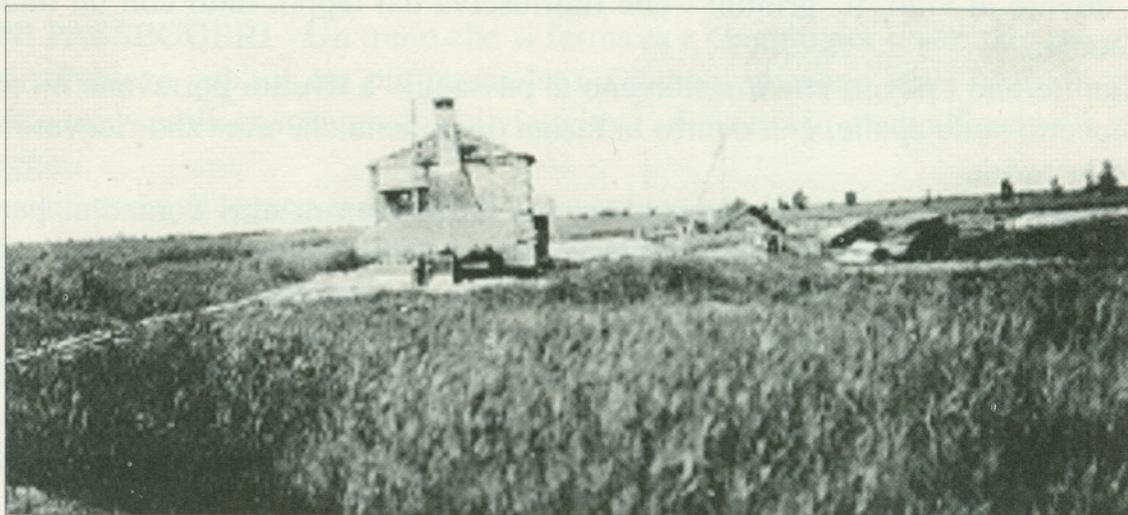
Il regolamento prevedeva che, prima di riaprire i cancelli, si dovesse attendere un fonogramma con l'annuncio dell'entità del ritardo; il fonogramma arrivava però solo in caso di ritardo superiore ai 10 minuti e quindi poteva accadere che le sbarre rimanessero chiuse per oltre un quarto d'ora. Pensate al disagio di chi aspettava!

Il capo fermata, allora, si arrischiava ad aprire di propria iniziativa le sbarre ma solo se il treno proveniva da Quarto d'Altino, perché da quella parte il tratto visibile era di circa 3 chilometri; se invece il treno proveniva da Mestre, si informava del suo arrivo chiamando al telefono, in modo "abusivo", gli altri casellanti.

Racconto questo per far capire che le lunghe attese al passaggio a livello non avvenivano per colpa del casellante, al quale erano indirizzati però un sacco di insulti e rimproveri.

Solo di notte, i cancelli rimanevano chiusi a lungo, perchè era difficile che qualcuno transitasse sulla strada e, treno permettendo, venivano subito aperti a chi doveva passare.

LA STRADA



Zuccarello 1926

Il transito lungo la strada è cambiato, così come è cambiata la strada, che allora era una strada di campagna.

Si pensi che negli anni 30-40, a percorrerla erano per la maggior parte i pedoni; poche erano le biciclette, diversi i carri - quelli agricoli e quelli che trasportavano il materiale della fornace di Gaggio -.

L'arrivo dei carri era annunciato dalla voce del cocchiere che incitava i cavalli a superare la salitella della rampa stradale. Succedeva che alcuni si facessero aiutare dai passanti occasionali a spingere il carro; altri invece fermavano i cavalli, per farli riposare un pochino prima di ripartire con più lena.

D'estate, al mattino, si sentiva il rumore degli zoccoli di legno, portati da chi proveniva da Marcon ed andava a lavorare in palude: era gente povera che, per guadagnarsi da vivere, doveva percorrere a piedi, ogni giorno, gli 8/10 chilometri che separavano il paese dalla palude.

Sembravano vecchi, ma avevano 30/40 anni; erano chiamati gli "anzoeti".

Portavano, appesa alla cinghia, una caratteristica zucca che, ad ogni passo, sbat-

teva sulla parte bassa della schiena. Questa zucca aveva un particolare colore rosso cupo dovuto al vino, il "grinton", che fuoriusciva dal tappo, fatto con un tutolo di pannocchia.

Tanti erano i poveri che transitavano al passaggio a livello: portavano un piccolo sacchetto sulle spalle, con dentro la farina da polenta che avevano ricevuto chiedendo la carità.

C'erano poi i contadini, che si recavano sulla terra di altri contadini per uno scambio di manodopera ed i braccianti che si recavano al lavoro.

Caratteristici erano i carri del fieno, che trasportavano anche tutta la famiglia che aveva partecipato alla fienagione.

Poche le automobili, una o due alla settimana: il loro passaggio era accompagnato dal suono della tromba, azionata dall'autista che, con la mano, schiacciava un palloncino di gomma.

Ogni 15 giorni circa, transitava un gruppo di signori a cavallo: erano un proprietario agricolo in divisa da colonnello ed i suoi tirapiedi.



*Medico e farmacista davanti alla sede municipale
Marcon 1933*

TRENI

TRENI PASSEGGERI - Un treno che si fermava a Gaggio per il servizio passeggeri si distingueva subito: era più trasandato, i vagoni avevano tanti sportelli che si aprivano tra i sedili, costringendo chi viaggiava ad alzarsi in piedi all'arrivo di nuovi passeggeri.

I sedili erano di legno verniciato ed il finestrino si apriva infilandosi nello sportello: si tirava verso di sé e poi si lasciava andare una linguetta di cuoio, ch'era alla sua base; la linguetta rimaneva all'esterno ed il finestrino si poteva così rialzare e richiudere.

Questi erano vagoni di 3° classe, quelli di 2° classe erano uguali, ma avevano i sedili rivestiti di velluto.

I treni diretti avevano carrozze più lunghe, con gli sportelli in testa che immettevano in un lungo corridoio, con a lato gli scompartimenti chiusi.

TRENI MERCI - Molti erano anche i treni merci che transitavano, diversi per forma - piani o con le sponde, spesso con le cabine per i frenatori - e per provenienza, come dimostrava la sigla della nazione impressa sui vagoni.

Trasportavano un po' di tutto: dai soldati al bestiame, dal legname alle cisterne di vino o di benzina.

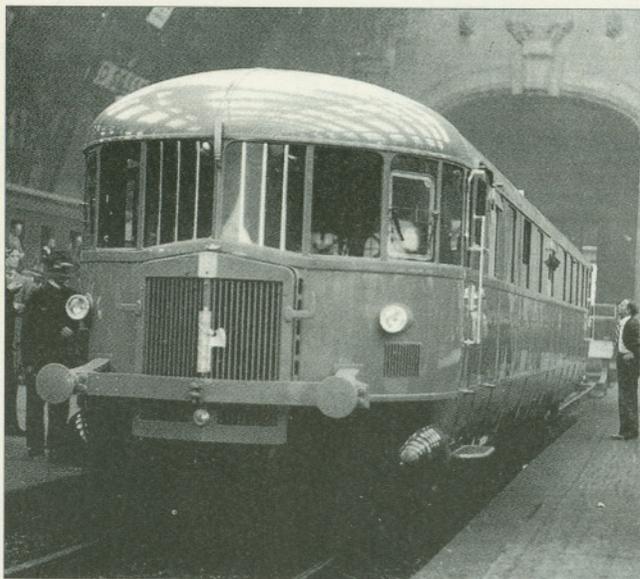
Vi erano dei treni merci che viaggiavano come diretti, perchè trasportavano derrate alimentari.

Fu da un treno di questi che, un giorno, cadde una grossa cesta; mio padre la raccolse e l'aperse: con grande sorpresa si rivelò piena di datteri. Fu grande gioia per noi, suoi figli.

TRENI DI LUSO - Carleto! Carleto! Beo, sera e sbare che riva el lusso! - Era la voce di mia mamma; andavo subito a chiudere le sbarre mentre, in fondo al binario, si cominciavano a intravedere una piccola sagoma scura ed un ciuffo di fumo nero. Di lì a qualche minuto, ecco un lungo treno scuro, con strani vagoni e le scritte "vagon lit", "vagon restaurant". Correva veloce e si fermava solo alle stazioni più importanti.

Era chiamato il "lusso", perché - proveniente da Budapest e diretto a Parigi - trasportava grandi signori, soprattutto uomini d'affari. Era l'Orient Express - sigla OS e SO se proveniva da Parigi - e a trainarlo era una grossa locomotiva, la "691", se era italiana, dal peso di mille quintali.

LA LITTORINA - Un treno curioso era la "littorina", così chiamata, per volere del Duce che sognava di ricostruire un impero, in ricordo dei fasci littori Romani.



La littorina

riportavano informazioni sui passeggeri della "littorina straordinaria".

Nel dopoguerra transitarono i giocatori di Juventus, Milan, Inter, diretti a Trieste, per incontrare la Triestina.

Si trattava di un solo vagone, con una linea nuova ed abbastanza aerodinamica.

A spingere questo monotreno era di sicuro un motore diesel, che bruciava nafta scura; il suo fischio era più acuto di quello emesso dalle comuni locomotive e attirava lo sguardo di chi, al suo transitare, si trovava poco lontano dai binari.

La littorina faceva servizio di treno rapido e, a volte, la vetturina era utilizzata per servizi straordinari.

Io questo lo so bene, perché, a volte, sostituivo mio padre e quindi leggevo gli ordini di servizio che

LA MANUTENZIONE

Una volta all'anno, un treno merci si fermava a Gaggio per scaricare un vagone di vecchie traversine da binario. Noi ragazzi eravamo lì a guardare: in meno di 15 minuti, i sei operai addetti al lavoro riuscivano a scaricare tutti quei pezzi di legno. Lavoravano di gran lena, perché il treno non poteva stare fermo più di tanto: altri treni incalzavano.

A guardarli, quegli operai sembravano faticare, ma era nulla in confronto a quanto avveniva nei mesi di luglio e agosto quando, con pala e piccone, lavoravano alla manutenzione, cambiavano cioè le vecchie traversine con quelle nuove ed erano costretti a battere con la testa del piccone sui grossi sassi del pietrisco per fare in modo che le traversine poggiassero sul fondo con tanta solidità.

Quegli operai non erano ferrovieri, ma appartenevano ad un'impresa privata; lavoravano sempre sotto l'occhio vigile del loro capo e dell'assistente delle ferrovie.

Potevano fermarsi solo per asciugarsi il sudore che colava abbondante dalla loro fronte; altra pausa brevissima era concessa per bere acqua o anche vino. Il vino era consentito, a loro spese, naturalmente, perché, essendo ricco di calorie, dava loro molta forza.

A mezzogiorno, arrivavano con la bicicletta, lungo la ferrata, le loro mogli con la sporta contenente il pranzo: pasta, polenta e formaggio.

Un altro spettacolo da vedere era, per noi ragazzi, il cambio delle rotaie, che venivano portate sul posto su un carrello, spinto con lunghe pertiche, - quasi dei remi, appoggiate sui sassi - da sei operai.

Arrivati sul posto, gli operai spingevano la rotaia fino a farla cadere poi, accoppiati e con una grossa tenaglia in mano, all'ordine del capo:

- Pronti... Hop! -, come d'incanto l'alzavano, la spostavano e l'adagiavano sulle traversine, dove veniva fissata con delle grosse viti dette "cavigliere!.." Noi ragazzi guardavamo tutto questo con meraviglia e ammirazione..

Lungo la ferrata passava ogni giorno un ferroviere, che camminava in equilibrio su una rotaia, reggendosi con un bastone per non cadere - c'era anche chi del basto-

ne riusciva a fare a meno - : era il guardalinea. Portava una grossa chiave a mo' di fusciana ed una bandiera rossa e verde arrotolata dentro un fodero di cuoio. Il suo compito era quello di controllare che i binari fossero a posto.

Quel servizio veniva fatto due volte al giorno, di giorno e di notte, sempre, con il bello ed il cattivo tempo, sulla tratta San Michele (Quarto) - Mestre, impiegando otto ore.

LA GUERRA: L'ARMISTIZIO

Con il 1940 e l'inizio della II Guerra Mondiale, le cose cambiarono per la stazione; che fu teatro delle tristi partenze dei paesani che andavano in guerra; molti erano anche i civili che andavano a lavorare a Porto Marghera.

Era l'otto settembre 1943.

Mi trovavo a Bronzolo, una località a dodici chilometri da Bolzano, quando nel tardo pomeriggio la radio annunciò che il Governo Italiano aveva chiesto e ottenuto l'armistizio con le Forze Alleate.

Il giorno 9 settembre partii in tarda mattinata e si sentivano ancora degli spari in direzione di Bolzano. Giunto a Verona, dove i tedeschi presidiavano la stazione, vidi che lì c'era più calma. A Vicenza non c'era presenza di soldati, così come a Padova, mentre a Mestre ve ne erano alcuni, ma soltanto italiani. Tutto sembrava calmo. Nel pomeriggio ero finalmente a Gaggio, ad abbracciare i miei cari. Il giorno seguente, alla fermata ferroviaria di Gaggio, si notarono i primi movimenti di soldati italiani che, giunti a questa stazione, scendevano dal treno interrompendo il loro viaggio, in quanto avvisati dal personale ferroviario che alla stazione di Mestre si trovavano già i tedeschi. Gaggio faceva quindi loro da ponte con la stazione di Mira-Mirano, che raggiungevano a piedi, evitando così di attraversare Mestre.

A quel tempo, alla fermata di Gaggio i treni accelerati che si fermavano erano solo sei, tre provenienti da Trieste e diretti a Mestre e altri tre provenienti da Mestre e diretti a Trieste.



Scritte sotto il cavalcaferrovia

A partire dal giorno 11 settembre, i treni provenienti da Trieste cominciarono ad essere stracarichi fino all'inverosimile.

Lo spettacolo era veramente eccezionale. All'interno delle carrozze i soldati erano stipati come sardine e molti di loro stavano all'esterno, sui gradini dei vagoni, reggendosi alle maniglie; occupavano pure il tetto delle carrozze; anche la locomotiva sbuffante ne aveva tutt'intorno e ce n'erano persino sopra il carbone e davanti al fumaiolo.

A questo punto bisogna dire che, non soltanto sui treni accelerati c'erano tanti soldati, ma anche sui treni diretti, che purtroppo non fermavano alla stazione di Gaggio.

Così mio padre, Antonio Stival, sfidando autorità e regolamenti, impose anche ai treni diretti di fermare nella piccola stazione divenuta superaffollata, prendendosene ogni responsabilità.

Per essere certo che i macchinisti capissero di doversi fermare, mio padre ricorse al sistema più sicuro: legava alla rotaia un solo petardo, quale segnale di arresto per il treno.

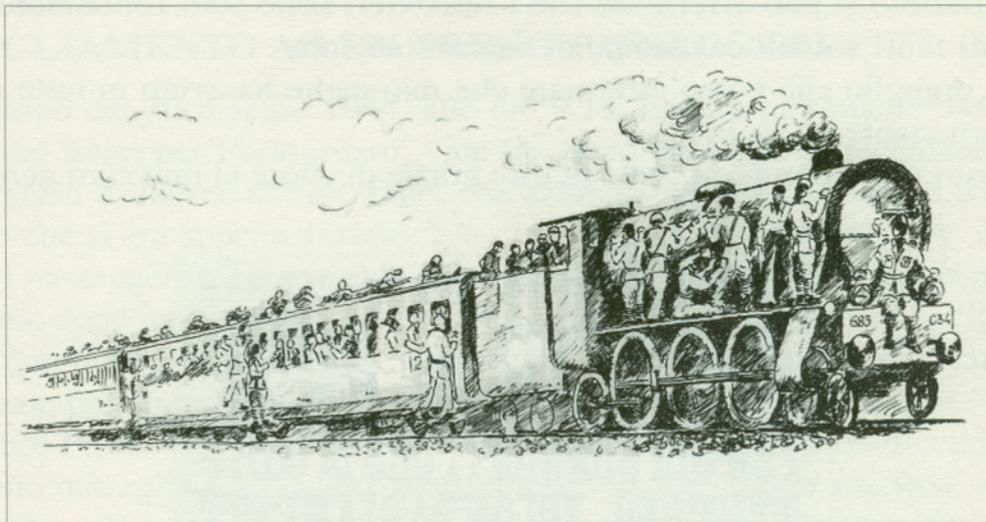
Il petardo veniva posto 4/500 metri prima della stazione e, per sicurezza, veniva esposta anche una bandiera rossa e si suonava la tromba.

I militari non provenivano però solo da Trieste: un numero leggermente inferiore arrivava a piedi alla stazione di Gaggio da Mira-Mirano.

Anche per questi, veniva adoperato il petardo per fermare i treni diretti che andavano a Trieste.

In mezzo a tutto questo via vai, si cercava di avvisare i militari in partenza di non temere se avessero sentito uno scoppio, perché esso era solo il segnale che fermava il treno, ma all'esplosione di un petardo molti fuggivano per la paura, così il treno doveva aspettare finché non fosse cessato il falso allarme.

Immaginate la piccola stazione di Gaggio quale momento storico viveva. Non solo vi era un grande trambusto di gente che andava e veniva, ma vi era anche un'altra necessità: quella di trasformare i soldati in semplici borghesi, in modo che non destassero sospetto nei tedeschi.



Disegno di Carlo Stival: Gaggio 1943

I militari, appena scesi dal treno, cercavano subito di liberarsi della divisa. Malgrado il fatto che tutti coloro che abitavano intorno alla ferrovia avessero fatto con loro scambio di vestiti, alcuni soldati furono costretti a vestirsi da donna, poiché non si trovavano più abiti maschili.

Anch'io, che allora avevo sedici anni ed ero abbastanza alto, scambiai i miei e, alla fine, rimasi solo con vestiti militari, che furono tinti e accomodati da mia madre e da mia sorella maggiore e potei così ritornare "quasi" un civile.

Ricordo che un giorno, in mezzo ad un folto gruppo di ex soldati, giunsero in bicicletta due individui con addosso un impermeabile, che estrassero due pistole e, rivelandosi due fascisti, minacciarono i militari in borghese ultimando loro di consegnarsi ai tedeschi, per il loro bene. Tutto quel gruppo si fece stretto attorno ai due che, impauriti, riposero le pistole in tasca e se ne andarono. Questo fatto avvenne negli ultimi giorni di quel via vai di uomini.

Per concludere, su questa vicenda si può di certo dire che alla stazione di Gaggio si sono viste migliaia di persone scendere e salire sui treni. Senza

ombra di dubbio si può affermare che i ferrovieri sono stati fondamentali per la salvezza di tanti soldati dal campo di concentramento.

È con orgoglio che posso affermare che mio padre ha avuto in tutto questo un ruolo determinante.

In questo mio ricordo mi sento di dire grazie di cuore al mio caro genitore.

PREFETTURA DI VENEZIA

DECRETO DEL DUCE PER GLI SBANDATI CHE SI COSTITUISCONO VOLONTARIAMENTE

La Gazzetta Ufficiale del 25 Aprile u. s. ha pubblicato il seguente Decreto del DUCE in data 18 stesso mese:

ART. 1

I militari di qualsiasi grado, classe e categoria ed i non militari che, prima o dopo l'8 Settembre 1943 XXI, hanno abbandonato il Reparto o l'abitazione, per unirsi alle bande operanti a danno delle organizzazioni militari o civili dello Stato, sono puniti, per il fatto stesso di tale partecipazione, con la pena di morte mediante fucilazione nella schiena.

Alla stessa pena è soggetto chiunque, all'infuori di una vera e propria partecipazione materiale all'attività delle bande, esplica un'azione diretta ad agevolare l'opera delle bande stesse. Coloro che sono sorpresi con le armi alla mano sono immediatamente fucilati sul luogo stesso della cattura, senza bisogno di alcun giudizio.

ART. 2

Chiunque dà rifugio o fornisce vitto o presta comunque assistenza a tutela delle persone indicate nell'articolo precedente, è punito con la pena di morte mediante fucilazione nella schiena. La pena può tuttavia essere diminuita fino ad un minimo di quindici anni di reclusione quando si tratta di rifugio, vitto e assistenza prestati a favore di un prossimo congiunto, a norma dell'art. 307 C. P.

ART. 3

I colpevoli di alcuno dei delitti previsti dagli articoli precedenti che si costituiscono volontariamente entro il termine di 30 giorni dalla data di pubblicazione del presente Decreto, andranno esenti da pena e non saranno sottoposti a procedimento penale.

ART. 4

La condanna per alcuno dei delitti previsti dagli articoli precedenti e l'esecuzione sommaria prevista al terzo comma dell'art. 1 importano di diritto la confisca di tutti i beni mobili ed immobili appartenenti al colpevole.

ART. 5

La cognizione dei delitti previsti dal presente decreto spetta ai tribunali militari, i quali giudicano osservando le norme stabilite dalla legge per i tribunali militari e straordinari di guerra. Si applicano le norme predette anche per quanto attiene alla non impugnabilità del giudizio.

Venezia, 1 maggio 1944-XXII.

IL CAPO DELLA PROVINCIA

CAZZATI

LA GUERRA: MITRAGLIAMENTO AD UN TRENO PASSEGGERI

Il mattino del 20 maggio 1944, alle ore 9.15, mentre mia madre assisteva alla partenza del treno per Portogruaro, vide un aereo scendere in picchiata sul treno, diede un grido d'allarme al capotreno, che azionò subito il dispositivo d'arresto del convoglio che si era appena avviato.

Tutti i passeggeri scesero e si sparsero correndo per i campi, tra i vigneti.

L'aereo, dopo un breve giro, fece ritorno sopra la stazione e cominciò a sparare sul treno con le mitragliatrici: era talmente basso che, con l'ala, sbattè contro l'ultima carrozza, precipitando e incendiandosi subito.

Il signor Primo Canuto telefonò subito alla stazione di Mestre dicendo:

- Treno mitragliato a Gaggio, morti e feriti, inviare subito soccorsi. -

Per fortuna le cose non stavano così: c'era solamente qualche passeggero che si era ferito leggermente, andando a sbattere contro i filari delle viti.

Il pilota fu trovato bruciato e a pezzi; il suo orologio si era fermato ed indicava le ore 9.15. La data - 20 may 1944 - venne scritta sulla croce della sua tomba, scavata vicino al luogo del mitragliamento.

LA GUERRA: I PASSEGGERI



Marghera dopo un bombardamento (da "Il Gazzettino" 1944)

Per quanto riguarda il flusso dei passeggeri, c'è da dire che era aumentato, specie da e per Mestre.

Era in gran parte gente che, dalla città, veniva in campagna a procurarsi del cibo, sia pure al "mercato nero". Altri ancora facevano la spola città - campagna, perché sfollati a causa dei bombardamenti su Mestre.

Anche per quanto riguarda i passeggeri marconesi, c'è da dire che il flusso era sia pur lievemente aumentato anche se, la maggior parte di quelli che si recavano a Mestre usava la bicicletta.

Negli ultimi mesi di guerra, i Tedeschi portarono alla stazione di Gaggio molto

materiale proveniente dalle case distrutte dai bombardamenti per costruire dei bunker nelle campagne limitrofe e ostacolare così l'avanzata degli Alleati.

Tra la fine del 1944 e l'inizio del 1945, fecero togliere dai prigionieri polacchi il binario dei treni dispari da Mestre fino a San Michele del Quarto; questo binario fu rifatto negli anni tra il 1950 ed il 1955.

I mesi che precedettero la fine della guerra videro la stazione di Gaggio senza più treni, a causa del bombardamento dei ponti.

IL DOPOGUERRA

Alla fine del conflitto, le cose cambiarono profondamente: tornarono i treni ed i passeggeri divennero più numerosi: erano soprattutto pendolari che si recavano a Mestre per lavorare alla sua ricostruzione.

I treni che si fermavano a Gaggio, da sei che erano, diventarono nove. Erano sempre pieni ed erano chiamati "treni della polenta", perché in questo consisteva il pasto della maggior parte dei passeggeri: il pane era poco ed era ancora costoso.

I passeggeri appartenevano a varie categorie: c'erano non solo operai, ma anche studenti, insegnanti e viaggiatori occasionali.

Cambiò anche la situazione di mio padre: da contrattista assunto, diventò come tutti gli altri e grazie alle lotte sindacali, ferroviere stabile.

A prestare servizio alla stazione c'erano adesso 3 persone, più un cambio.



*Poianon primi anni '50:
Roberto Bubacco in Vespa*

OGGI

Arriviamo così ai giorni nostri. I passeggeri sono circa 200 al giorno. La piccola stazione di Gaggio è disabitata ed è diventata un qualunque anonimo luogo, dove si aspetta il treno. “Ea stassion de Gajo” è diventata, da luogo d'incontro e di dialogo che era, una semplice fermata ferroviaria.

Restano i ricordi di chi ha vissuto nei paraggi.



Estate 2000 - Fermata di Gaggio: la panchina

FRAMMENTI DI MEMORIA

UNA STAZIONE E . . .

Le caramelle

Alessandro Dalla Tor - 92 anni - ricorda che, da ragazzino, metteva sulle rotaie una monetina di rame da 5 centesimi perchè le ruote del treno, schiacciandola, la facessero diventare più grande; andava poi da una bottegaia quasi cieca che, toccandola, la scambiava per una moneta da 10, così...le caramelle raddoppiavano!

I fiori

La signora Irma Dalla Tor ricorda che, quando andava alla fontana ad attingere l'acqua, a colpirla erano i fiori, i tanti fiori che ornavano la stazioncina.

Quattro chiacchiere tra amici

Per il signor Angelo Davanzo, quello era invece un luogo d'incontro: c'era sempre modo di scambiare quattro chiacchiere con i coniugi Stival.

I capelli

Molte signore si ricordano che, sempre nella piccola stazione, andavano a "farsi belle" da Rosetta, la figlia del capofermata, che faceva la parrucchiera.

Andando alla messa

Molti anziani di San Liberale ricordano che, la domenica, andando a messa a Gaggio, passavano per la stazione, che era per loro un luogo "diverso", il segno che la campagna era finita. Era lì che lasciavano gli zoccoli infangati per presentarsi, vestiti a festa, in paese.

Venezia

Da lì Benedetta Antonello, classe 1907, partiva per Venezia con il padre, per portare i soldi dell'affitto al proprietario del fondo che lavoravano: era un evento.

Dal fotografo

Sempre Benedetta Antonello ricorda un viaggio in treno, compiuto nel lontano 1917 con la mamma e la sorella minore. Erano scese a Carpenedo, poi avevano percorso un lungo tratto a piedi, con la piccola in braccio che pesava, per raggiungere lo studio del fotografo Paggiaro, poi si erano messe in posa con il loro vestito della festa. Quella foto era importante, doveva arrivare a suo padre, al fronte.



Mestre 1917

Benedetta Antonello in Bubacco con la madre e la sorellina

Il rispetto

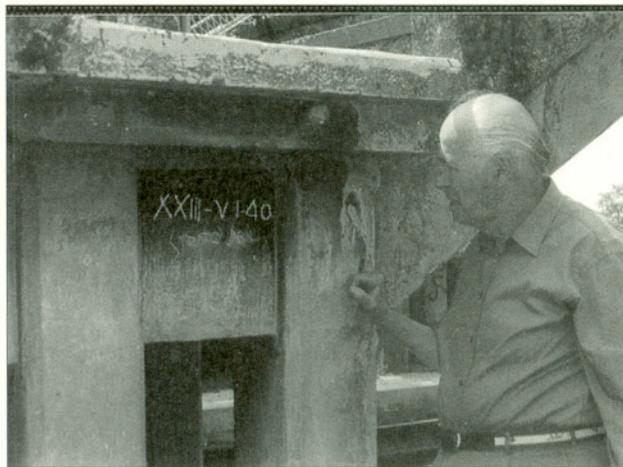
Angelo Vecchiato, 90 anni, ricorda quando la stazione era isolata, come "il casello di una strada che corre" e ci arrivavi a piedi - la bicicletta era per pochi. Ti dicevano a che ora passava il treno e dovevi aspettare fuori, estate e inverno. Il cavalcaferrovia ancora non c'era - "l'hanno costruito nel 1922" - e più avanti c'era un "caselletto", che poi hanno tolto e buttato via, con una donna che controllava le sbarre - "ma non era competente" -. Con Toni Stival le cose sono cambiate: c'era rispetto.

Non tutti i treni . . .

A pochi giorni dal matrimonio, il marito della signora Agnese Fassina era stato preso, assieme a molti altri giovani, durante il rastrellamento seguito ai fatti di Zuccarello (sei fascisti giustiziati dai partigiani). La condanna a morte, seguita alla cattura, era stata commutata per tutti in condanna alla deportazione, grazie all'intervento della baronessa Bianchi che aveva interceduto per loro.

Agnese si era recata a Venezia nella speranza di poter incontrare il marito, ma il permesso di visita le era stato negato. Era stata poi informata che sarebbe partito in treno per la Germania il giorno seguente.

Per poterlo rivedere, anche se solo per un attimo, aveva atteso a lungo, invano, il convoglio dei prigionieri alla fermata di Gaggio: non sapeva che non tutti i treni passavano di là.



Carlo Stival

è nato a San Stino di Livenza il 26 febbraio 1927 da Antonio e Adalgisa Furlanetto.

Nel 1930 la sua famiglia si trasferisce a Gaggio, dove suo padre ha ottenuto il posto di capofermata nella piccola stazione.

All'età di 14 anni, inizia l'apprendistato come elettricista a Mestre. Nel 1943 viene assunto dalle FF.SS. e mandato in una piccola stazione presso Bolzano. L'8 settembre di quello stesso anno ritorna a Gaggio e, nei primi mesi del 1945 entra a far parte del Movimento di Liberazione, partecipando anche ad un combattimento presso Campalto.

A guerra finita, viene riassunto dalle FF.SS. ed inviato, ancora una volta, a Bolzano. Trasferito a Gaggio nel 1949, inizia a lavorare con il padre.

Nel 1957 sposa Idelma Dalla Tor, dalla quale ha 4 figli.

Lavora per vent'anni presso la LAVAL, svolgendo attività sindacali.

Partecipa alla vita politica di Marcon: viene eletto per due volte consigliere comunale e ricopre anche l'incarico di assessore.

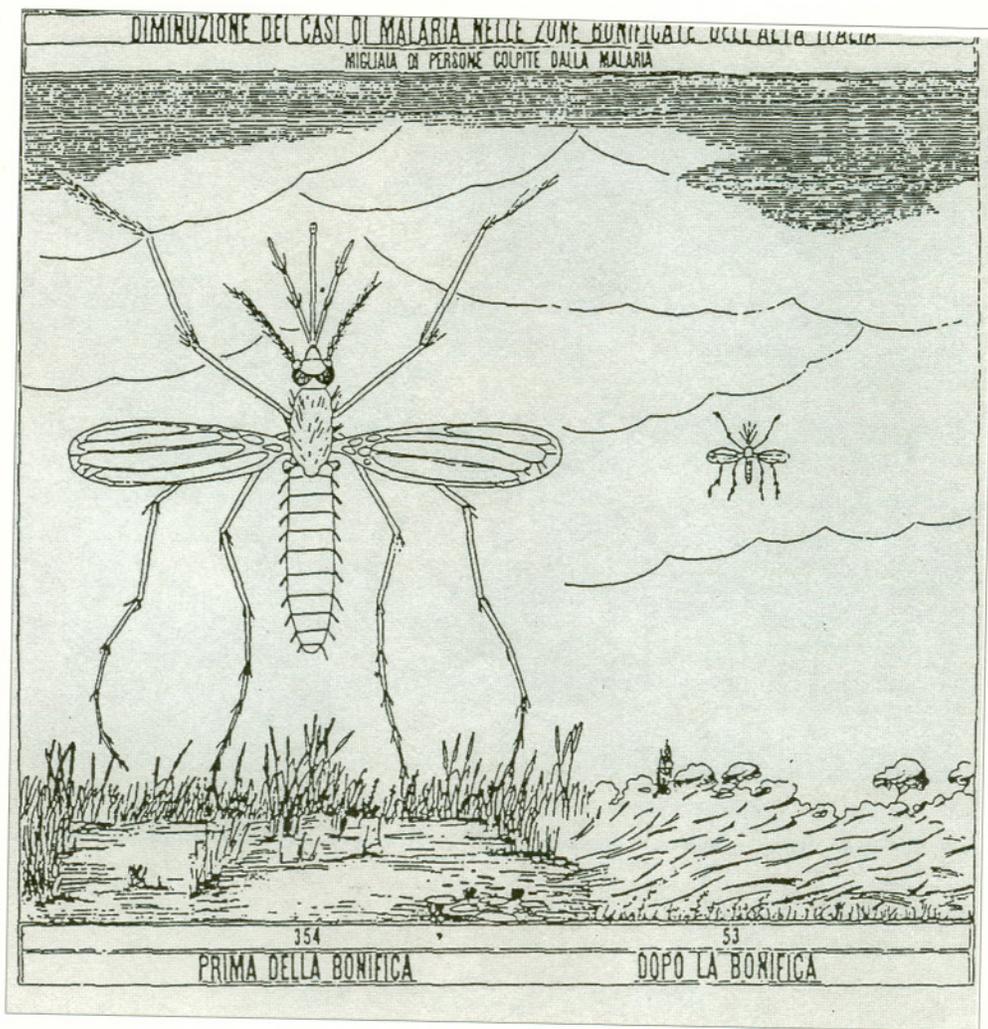
Molti sono i suoi interessi: dal teatro - nei primi anni '50 dà vita ad una piccola filodrammatica e, da dilettante, fa l'attore, lo scenografo, il regista - alla pittura - frequenta la "scuola di nudo presso l'Accademia di Belle Arti di Venezia, partecipa con i suoi quadri a numerose mostre, è promotore e presidente del gruppo Tavolozza Marconese. Sua è la copia del Guercino che si può ammirare nella chiesa di Gaggio, sempre suoi il progetto e l'esecuzione del capitello in via Ceolin, con un bassorilievo in bronzo raffigurante la Madonna.

PARTE II

Scenari

a cura di
Maura Mosena

Gaggio anni '30



Piccola serie di documenti

LA POPOLAZIONE: La gente è povera . . .



*Azienda Zuccarello fine anni '20: operai agricoli
(In piedi a sinistra Giulio Bubacco, in piedi a destra Giovanni Ceccon, seduto a destra Pasqualato)*

Dalla cronaca parrocchiale

1929: Rilievi di ordine generale

La Parrocchia conta famiglie 180 all'incirca con poco meno di 1600 Anime.

Religiosamente la popolazione è buona e affezionata al Sacerdote. I più gravi disagi dipendono da forza maggiore, con distanze fino a Km. 6/7 dalla chiesa, difficoltà di strade, immigrazione ed emigrazione continue, con prevalenza della prima.(...)

Demograficamente un aumento notevolissimo data solo da pochi anni in dipendenza della bonifica e del dissodamento delle terre.

Il paese consta in maggioranza di contadini a mezzadria o a fitto, di proprietari in minor numero e di un numero considerevole di braccianti e salariati e di operai a stabilimento e a impresa.

Economicamente la gente è povera; ricchi residenti non ve ne sono affatto. Attualmente figurano proprietari delle maggiori estensioni il Conte Gerolamo Brandolini di Venezia, il Conte Arnaldo Malvolti di Carpenedo e il Cav. Carlo Veronese di Venezia.

Le condizioni generali di salute non sono cattive. La malaria non è del tutto scomparsa, ma colpisce quasi esclusivamente in Zuccarello, dove col fervore delle bonifiche sono i maggiori disagi e sofferenze. Di anno in anno la situazione migliora.

*Da "Gaggio - Cronaca Parrocchiale" Rilievi di ordine generale (al vic. 1929)
(copia conforme all'originale)*

POLITICA E AMMINISTRAZIONE: Il Federale a Marcon



Gaggio 1935: la scuola

da "Il Gazzettino" venerdì 18.1.1935 - XIII

Il Federale al rapporto di Marcon (venerdì 18.1.1935)

"Il rapporto è stato tenuto nella sala delle scuole della frazione di Gaggio. Sala gremita."

"Fedele e compatto Fascio della Provincia, Marcon, il piccolo Comune ricco di energie, a ridosso, quasi, della Zona Mestrina, ha, l'altra sera, accolto il Federale, che veniva a presiedere il rapporto annuale del Fascio, con una schietta, intensa manifestazione di devozione al Duce, di salda fede fascista".

La situazione politica (...) Il Comune ha camminato con i suoi mezzi verso un progressivo miglioramento.

La popolazione è andata aumentando notevolmente e specie nella frazione di Gaggio ha beneficiato della bonifica, opera grandiosa, anche questa e provvidenziale: aumentando è andato il numero di iscritti al Partito, le organizzazioni giovanili che oggi formano del Fascio di Marcon un magnifico, ammirevole blocco.

Il Federale dà la parola al Podestà che riferisce brevemente sulla situazione del Comune nei suoi vari aspetti e sull'opera svolta dall'Amministrazione Comunale.

La popolazione al 31 dicembre del 1934 era di abitanti 3306 così divisa: a Marcon 1570 abitanti, a Gaggio 1746 (..)

Le opere pubbliche. Furono costruiti nel 1933 due pozzi artesiani a Gaggio Centro e a Marcon Scuole per l'importo complessivo di L. 12.000, vennero costruiti n. 4 pozzi in Marcon-Chiesa, Marcon-Pialoj, Marcon-Colmello e Gaggio-Ca' Rossa per il complessivo importo di L. 24.000; i sei pozzi danno acqua abbondante e potabile.

Nel 1934 furono restaurati i fabbricati scolastici di Gaggio-Centro e Gaggio-Ca' Rossa (...)

I progetti. Si avrà il nuovo fabbricato per il Municipio e avrà una più ampia sede il Fascio e le altre istituzioni fasciste, il Consultorio della Maternità ed Infanzia; verrà trasportato l'Ufficio Postale e telegrafico.

LA PIAZZA
ovvero dei rapporti tra il Comune di Marcon
e la Parrocchia di Gaggio



Dalla cronaca parrocchiale

Novembre 16. - Paracarri nel Piazzale della Chiesa.

Il lavoro si rese necessario in seguito alla invadenza per cui il Comune di Marcon credette avere sulla Piazza della Chiesa di Gaggio tutti e pieni diritti, lasciando alla Chiesa la nuda proprietà e, se mai, il carico di spese per la pulitura od altro. La innovazione slealmente pretesa dal Prof. Carlo Combi, prima Commissario Prefettizio, poi Podestà di Marcon, causò incresciosa vertenza e rottura di rapporti. Durante la sagra annuale del 1932 si riscossero dal Comune - in forma sibillina - perfino i posteggi (nella ricevuta figuravano solo cifra e firma; l'incasso si devolveva a opere assistenziali; a voce l'esattore era incaricato di dire che è il posteggio, onde ne derivasse eliminato il diritto del Parroco). Sulla direttiva dell'Ufficio Ammin. Diocesano il Parroco si accordò con la Provincia onde fossero collocati, a linea di confine parallela alla strada, i N. 14 paracarri, forniti cortesemente dalla stessa Amministrazione Provinciale di Venezia. Sopra di essi col benestare dell'Autorità Provinciale fu incisa verso la strada la parola "Sacrum".

Così s'intendono rivendicati i diritti della Chiesa, per cui detta Piazza, come sempre in passato, può e deve, anche pel tempo dell'annuale sagra, disporre il Parroco col diritto di dare il consenso per l'occupazione dello spazio e di esigere regolarmente i posteggi.

Saranno competenza del Comune l'autorizzazione per l'esercizio e le normali attribuzioni di P.S., non mai il diritto di occupazione nel senso di poter immettere in occupazione indipendentemente dal Parroco.

Il lavoro procedette indisturbato, eseguito da operai della Provincia insieme con operai comandati dal Parroco.

Da Gaggio - Cronache Parrocchiali 1933

(copia conforme all'originale)

LA CHIESA E LA CANONICA
descritte da Don Giuseppe Duregon, già parroco di Gaggio



Gaggio: la vecchia canonica

Dalla cronaca parrocchiale e dal giornalino «Gaggio 1965»

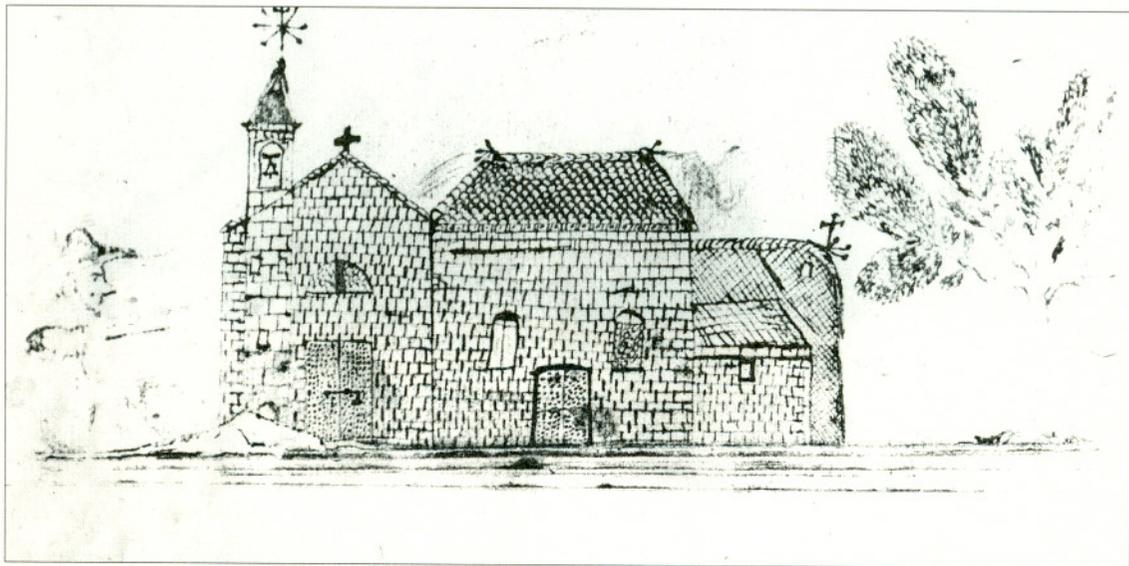
1929: LA CHIESA

La chiesa parrocchiale - a 1 Km. circa dalla ferrovia, verso Marcon - è assai eccentrica con grave disagio della popolazione. Materialmente all'esterno si presenta decente; internamente è indecentissima ed estremamente bisognevole di ripassatura e di ripulitura generale dal tetto in giù.

Il campanile nuovo fu costruito nel 1921. Per esso gravava sulla Fabbriceria un debito di poco inferiore, con gli interessi, a lire sessantamila, per il recupero delle quali il creditore, Sig. Casarin Carlo di Carpenedo, dava corso a pratiche legali a mezzo dell'avvocato Vessier di Venezia. Recentemente fu raggiunta, come sopra risulta, una vantaggiosa transazione di reciproca soddisfazione.

Da "Gaggio - Cronaca Parrocchiale"

(copia conforme all'originale)



La chiesa di Gaggio nell'Ottocento disegnata da un muratore

La canonica

1929
**“dov'è la casa
del parroco?”**

(...) Il 1929 la canonica aveva congedato un Ospite; e ne doveva accogliere un altro (successore) che destinatovi - proprio lui Parroco nuovo - non riuscì ad individuarla senza domandare. Fu sicuro solo quando, chiedendo: - Dov'è la casa del Parroco?- ne ebbe cortese indicazione: non appariva proprio invitante. Se guardando l'esterno cadevano le braccia, entrando, cadeva il capo per i pensieri: era puntellata sotto e sopra, a dritto e a diagonale - costruita a evidenza in 3 - 4 riprese di tempi distanziati - a congiunture mal riuscite, rabberciate alla meglio, con statica mal sicura e senza nessuna estetica, con 4 diverse altezze del tetto, con infiltrazioni verticali (pioggia) e orizzontali (vento); il sole s'infiltrava in più parti a improvvisar meridiane sui muri opposti...poveretta! (...)

1938
“fra case di
contadini, . . .”

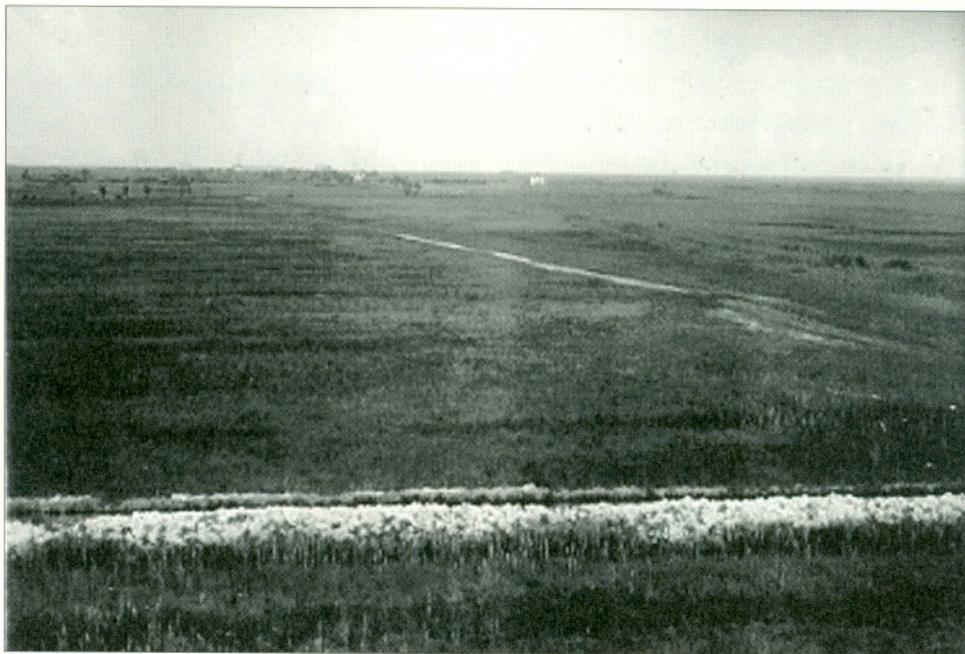
E per essere elevata all'aspetto di “casa comune”, il 1938 ne fu rassicurata statica e portata per le previste necessità (di abitarla e di ripararvi generi di questue e tant'altro), fu allineato il tetto ad unica altezza e fra case di contadini, appariva almeno una di quelle.

“bachi da seta
e muccherelle”

(...) con l'Ospite primario accolse, in ultimi tempi, bachi da seta e muccherelle e anche migliaia di polli in allevamento razionale o quant'altro in agricoltura; e già prima, in altri reparti, era stata aperta per Ufficio Postale (di Stato!), per macelleria (solo vendita, per carità!), per barbieria pre-moderno, dove poi fu sistemata per servizio più parrocchiale servendo a riunioni di apostolato, a scuola, anche per rifugio di profughi di inondazioni, infine, con apposita sistemazione, anche per Asilo (...)

Don Giuseppe Duregon -Da "Inaugurazione canonica abbellimento chiesa" Gaggio 1965

LE STRADE
raccontate da Mons. E. Fusaro



Zuccarello: la palude

Dal giornalino "Gaggio 1965"

La strada “vera” di Gaggio

Sono passati 50 anni! Eppure non dimenticherò il primo incontro con il Paese e la Parrocchia di Gaggio. Fu a Poian, dove da bambino venivo accompagnato a trovare gli zii. Erano gli anni 1919/20. Si evitava la strada di Gaggio, lunga e polverosa, per fare la scorciatoia delle “casette”, presso il campo d’aviazione e poi attraverso i viottoli di campagna. Era un viaggetto a piedi scalzi, naturalmente, ma atteso e allegro, perché si attraversava la strada “ferrata”, che era per noi piccini una grande attrattiva e si attendeva il passaggio del treno a 40 all’ora!

Era per me una grande festa e ci faceva un po’ sognare, fuori dall’umile, monotona e povera vita del nostro povero piccolo mondo.

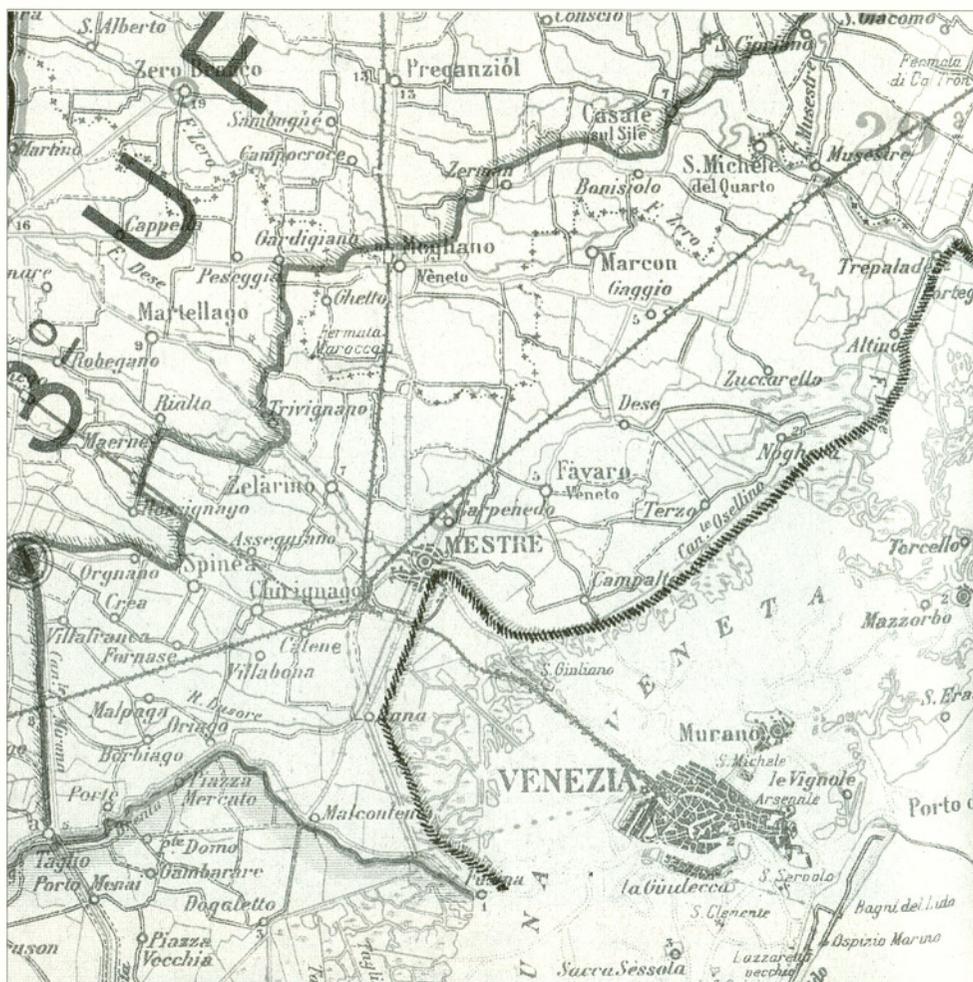
Ed ogni volta la mamma mi diceva: - Se sarai buono, quando sarai grande, ti farò montare, anche tu in treno e ti porterò al Santo di Padova! -

La promessa fu da lei mantenuta il 7 agosto 1931, dopo circa 12 anni.

A 7 - 8 anni cominciai a percorrere la strada vera di Gaggio o a piedi, o sul carro dei buoi, o in carrettina tirata dalla “moretta”.. Progresso enorme. Erano gli anni 1920/21 e su, saltuariamente fino al 1930, sia per andare in “volpera”, fu proprio lì che un giorno triste una vipera avvelenò a morte la cara “perlina”; sia per rastrellare col papà e i fratelli l’erba falciata ai bordi della strada, tra polveroni immensi (e che tosse...da fieno), sia per andare “in palù”, con i parenti ai “granai” in vallesina, o a fare grollo, al ponte Alto del Dese, presso il forte, a Zuccarello, a Ca’ Noghera tra l’acqua e il fango, e zanzare mordenti e tafani terribili che facevano “saltare” anche le povere bestie.

Tornando carichi si passava per Gaggio e ci si segnava davanti alla Chiesetta e sempre più ci si considerava un po’ di Gaggio, anche se “Marconesi e Gaggiarioli”, per stare alle tradizioni, non si risparmiavano pretesti di facile campanilismo...

Monsignor E. Fusaro Da "Inaugurazione canonica abbellimento chiesa" Gaggio 1965



Particolare carta tratta da Comando Supremo del Regio Esercito
 "L'Esercito per la rinascita delle Terre liberate- Dicembre 1918 - Aprile 1919" Bologna 1919

LE CASE



*Comune di Marcon - Ufficio tecnico - Case rurali
Edificio 30 - Sez 15/A (loc. Fermata di Gaggio -ex casa Boschiero)*

Da 1908 - “Norme di massima per la costruzione di nuove case rurali
e per la abitabilità di quelle esistenti”

PER LE CASE COLONICHE

6° - Le case coloniche devono essere situate possibilmente colla fronte principale verso mezzogiorno od a levante e contenere locali di abitazione igienicamente atti ad accogliere gli operai addetti alla coltivazione dei fondi relativi.

10° - Il focolaio nella cucina dovrà essere fornito di cappa e di fumaiolo esteso quest'ultimo fin sopra il tetto, in modo da poter sollecitamente smaltire i prodotti della combustione.

11° - Ogni casa di abitazione per una famiglia sarà provvista di uno acquaio e di una latrina. La latrina dovrà essere eretta con muri propri dal lato di tramontana, all'esterno del fabbricato, potrà comunicare col medesimo mediante un passaggio coperto facilmente ventilabile.

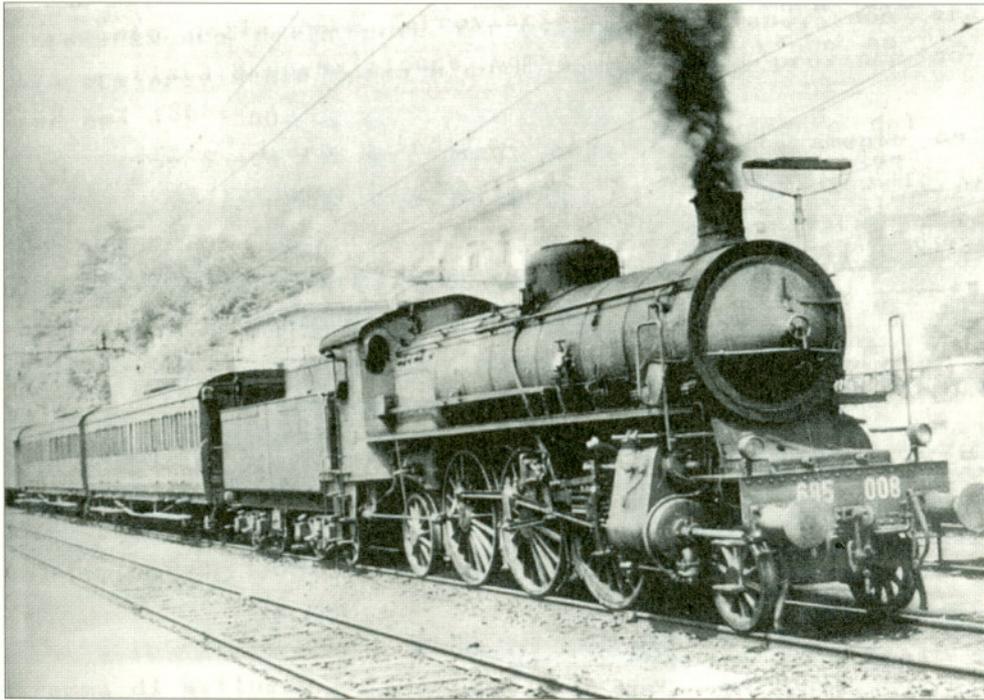
13° - Nelle case comprese nelle zone malariche è fatto obbligo ai proprietari di provvedere alla difesa dalla penetrazione negli ambienti degli insetti aerei malarici, nei modi indicati nelle vigenti discipline intorno alla profilassi malarica. Le piantagioni dovranno essere discoste dalle case suddette di almeno metri 10.

16° Gli ovili, i porcili, i pollai tenuti separati dalla casa di abitazione. (...)

Da Comune di Marcon: "NORME DI MASSIMA PER LA COSTRUZIONE DI NUOVE CASE RURALI E PER LA ABITABILITA' DI QUELLE ESISTENTI"

1908 - Archivio Comunale Marcon

Sui treni



Sfogliando vecchi libri

Passeggieri e . . .

Contadini e contadine
Nu viagemmo in terza classe
Come fussimo scoasse
Tuti nu se ne fregghemo,
in vagon se stravachemo,
ciacoemo del formento
de le vegne , delle tasse,
della piova, dei fruttari,
de la luna che se desfa
de la luna che se fa.

(...)

poro treno de paese
poro treno de stracani,
i sensali le comari
i piovani che ronchisa
i pitochi del me logo
serve muneghe soldà,
contadini e contadine
co' le ceste del mercà.

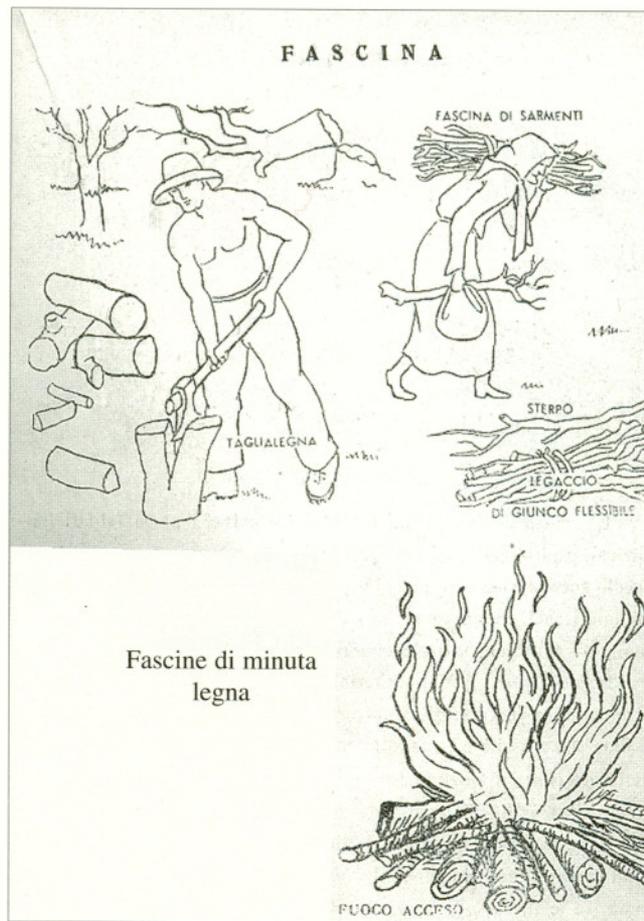
(...)

Ferdinando Palmieri

Cose di . . . altro mondo

da E. Pelizzaro

Trasporti - Tariffe e reclami ferroviari: elenco delle stazioni del regno
 Norme e regole per il contratto di trasporto - Nomenclatura delle merci e tariffe applicabili
 Tabelle e moduli dei prezzi fatti, 1 ed. Milano, Ulrico Hoepli, 1913



Selezione a cura di Bruno Zanchetta

Nomenclatura delle merci: qualche esempio

Acqua: (...) dolce, di mare e da bagni in botti e barili e, se a vagone completo, anche in recipienti di tela impermeabile e senza garanzia per le eventuali dispersioni.

Aghi da cucire e spilli

Aglione, anche alla rinfusa se a vagone completo.

Apparecchi inodori con meccanismi (latrine).

- inodori (vasi per) senza meccanismo, di ghisa anche smaltata.
- inodori (vasi per) senza meccanismo di semplice maiolica o porcellana. (...)

Attrezzi rurali formati in tutto o in parte di acciaio, di ferro o di ghisa, anche con parti di legno, come: aratri ordinari esclusi quelli a macchina, badili, erpici o estirpatoi esclusi quelli a macchina, falci falcetti o falciuoli, mazze da aratro, rastrelli, ronconi, vanghe, vomeri zappe, zapponi e simili (...)

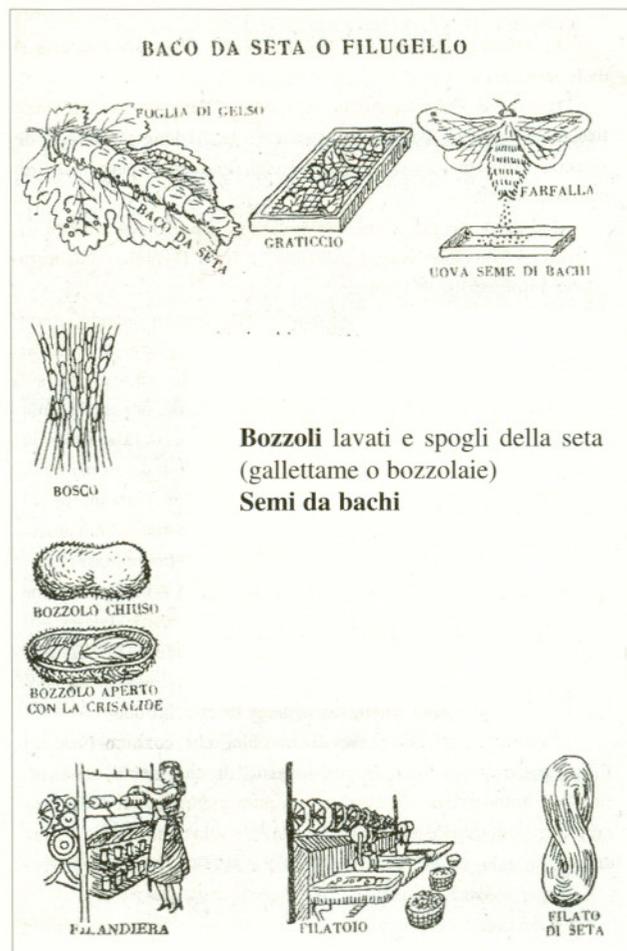
Bigoncie (sic) o **bigonciuoli** di legno, vuoti.

Le bigoncie, i mastelli, le navasse, le zangole, non sfatti non saranno accettati per trasporto se non sono contrassegnati da apposite marche fatte con colore a vernice sui fondi o sulle altre parti in modo visibile; tali marche devono constare di almeno due lettere dell'alfabeto con un numero progressivo. Detti recipienti vuoti non cerchiati in ferro, usati, si spediscono soltanto in porto franco

bigonciuoli di legno, sfatti, legati in fasci.

Bombe e palle da cannone, granate vuote, vecchie ed inservibili, da rifondere.

Budella fresche e salate.



Bozzoli lavati e spogli della seta (gallettame o bozzolame) in balle

Caffè

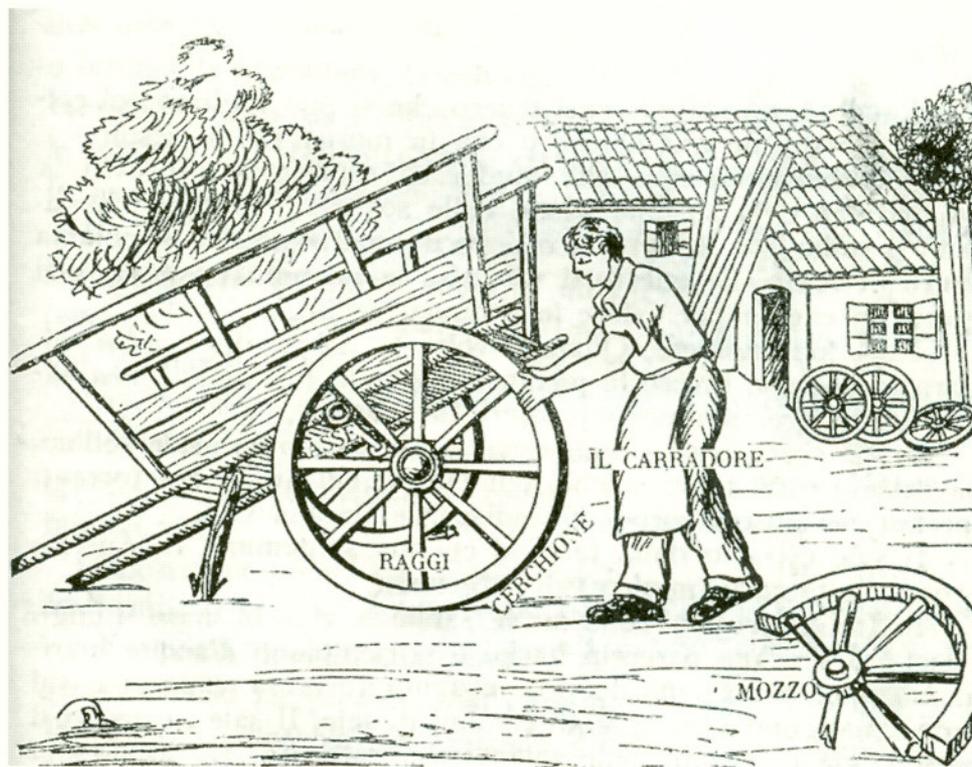
artificiali o surrogati del caffè

Candele di cera (sic)

- Di sego
- Di spermaceto, di paraffina, di ceresina, di cera vegetale e candele di simili materie miste
- Steariche

Canne da fucili o da pistola, anche non bucate.

Cappelli di paglia, di truciolo e di scorza.



Carretti a mano a due ruote per uso stradale e rurale, oppure di magazzino, di ferro o di ferro e legno

Carriole da arrotino e carriole a mano da sterro.

Coca boliviana (foglie di).

Congelatore (frigorifero) *Il congelatore consiste in cloruro di sodio, ossia sale marino, misto ad altri sali terrosi*

Corna di bue, di bufalo, di montone e simili

Erba comune, fresca o secca

– Palustre, spontanea, sala, pitta o altre erbe filamentose

Esca preparata

Fascine di minuta legna

Legna da ardere non comprese le fascine

Favi con miele

– Vuoti

Fieno ed altri foraggi in balle

Foglie secche di castagno, di faggio, di rovere

– Di gelso

– Di palma non lavorate (...)

– Per tinta o per concia non nominate

– Di tamerici

Le foglie di tamerici comunemente dette anche erba brusca, assomigliano assai alle foglie di cipresso e sono di colore glauco (celeste verdognolo)

Foglie di formentone o grano turco in balle

Forme per zucchero

Forme di legno da scarpe per calzolaio grossolane, lavorate e non del tutto finite



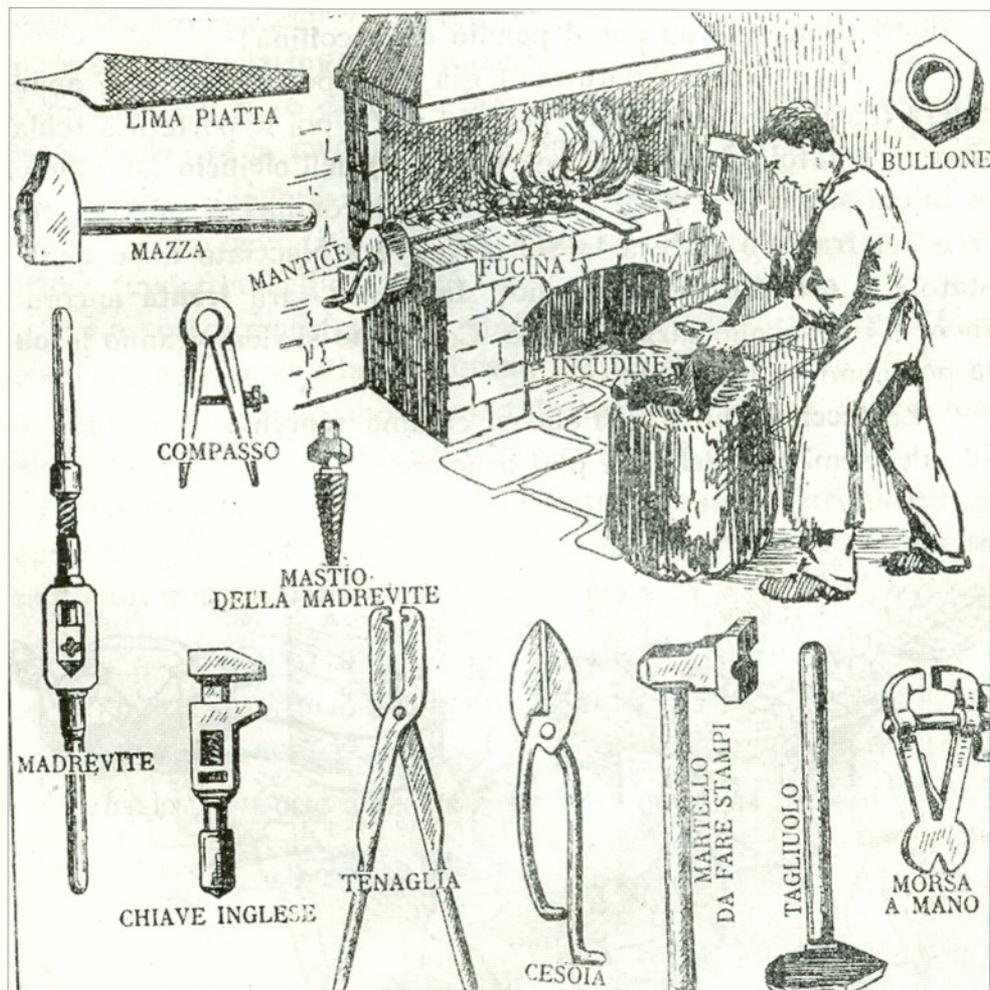
Fuligine anche alla rinfusa se a vagone completo

Ghiaccio

Incenso

Inchiostro

Incudini



Libri stampati

- Stampati o scritti fuori d'uso per involgere
- Stampati o scritti, f. d'uso da macero (...)

Lardo e lardoni

Lavagne o ardesie artificiali costituite da un impasto di cemento con materie minerali diverse

- Od ardesie levigate
- Od ardesie in lastre grezze
- Per scrivere

Lumi e lucerne

Si intendono compresi in questa voce gli apparecchi di illuminazione che vengono ordinariamente usati senza tubi, globi o campane di vetro, porcellana e simili

Lumini da notte

Manichi (sic) per fruste verniciati, lavorati e ricoperti

Macchine da cucire (...)

Macchinette di cristallo o di vetro e apparati per fare acqua gazzosa, acqua di selz e simili

Neve

Penne di pollame, d'oca, ecc. (escluso il piumino d'oca e le penne d'oca per scrivere) scelte per la fabbricazione di guanciali, trapunte, e simili (...)

Pietra da sarto

Scorze di agrumi in acqua di mare o salata

Semi:

- Da bachi
- Di comino o cimino
- Di coriandoli

- Di finocchio
- Non nominati
- Oleosi di arachide, di alisso, di canapa, di colza o ravizzone, di cotone, di dattilo, di girasole, di lino, di papavero, di ricino, di sesamo e simili
- Oleosi (non spremuti), di arachide, di alisso, di canapa, di colza o ravizzone, di cotone, di crotone, di dattilo, di girasole, di lino, di papavero, di ricino, di sesamo e simili
- Da prato, di melone, di zucca, di barbabietole, d'erba medica, di loglio, di trifoglio, di ortaglie, da vivaio e simili
- Di sabadiglia
- Di senapa (sic)
- Da tinta e da concia non nominati

Spazzature e scopature d'orificeria (sic)

Tartaruga greggia

Unghie e unghioni d'animali, vuote o pulite

Unto da ruote

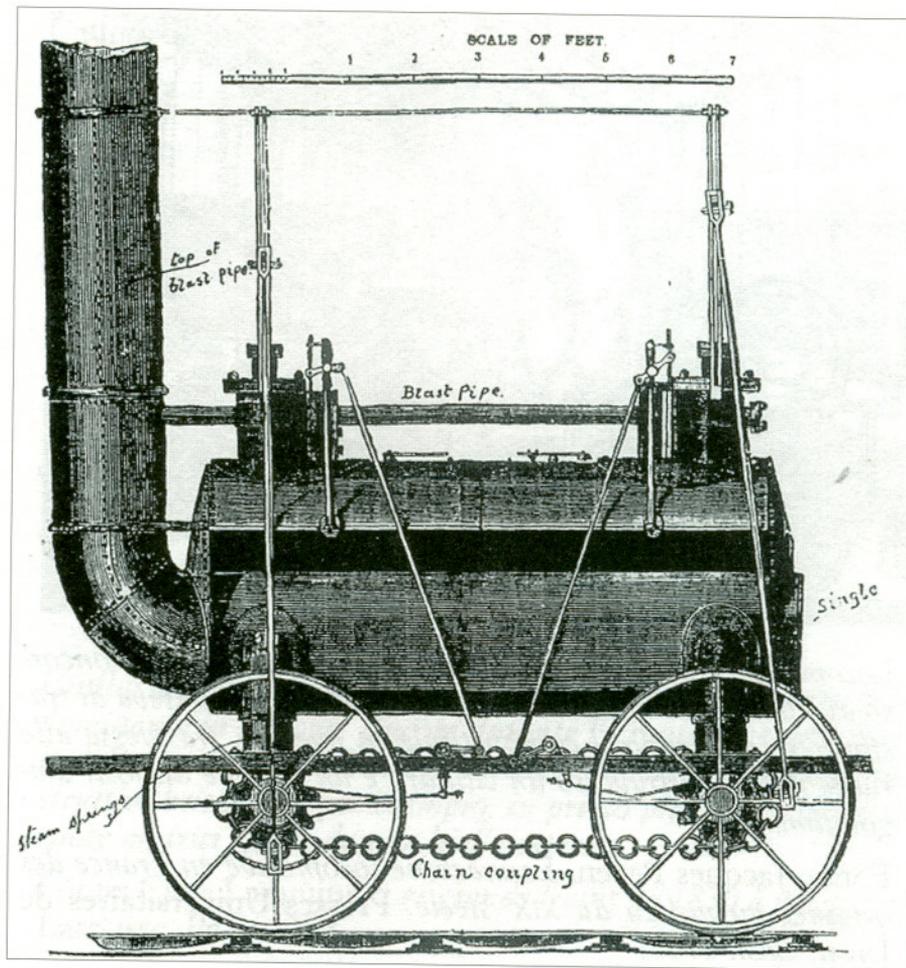
Vesciche fresche o salate

Zoccoli di legno finiti, non finiti, o semplicemente sagomati

Zucche in acqua salata

Illustrazioni tratte da G.M. Facco "Vocabolario figurato" Ed. R.A.D.A.R., 1952
(copia conforme all'originale)

Strade ferrate



Cronologia essenziale

| DATA | PRIME LINEE FERROVIARIE | LINEE FERROVIARIE SUL TERRITORIO NAZIONALE |
|------|--|---|
| 1825 | Stockton-Darlington (passeggeri e merci) GRAN BRETAGNA | |
| 1830 | Liverpool-Manchester – GRAN BRETAGNA | |
| 1831 | Charleston-Hamburg – STATI UNITI Belgio: per la prima volta nel mondo si progetta una rete ferroviaria nazionale | |
| 1832 | Saint Etienne-Lione – FRANCIA | |
| 1834 | Dublino Kingstown – IRLANDA | |
| 1835 | Bruxelles-Malines – BELGIO | |
| 1835 | Norimberga-Furth – GERMANIA | |
| 1836 | Laprairie-Saint John – CANADA | |
| 1837 | Petroburgo-Tzaerskoe Selo – RUSSIA | |
| 1838 | Vienna-Florisdorf – AUSTRIA | |
| 1839 | Napoli-Portici – ITALIA | |
| 1840 | Amsterdam-Haarlem – OLANDA | Milano-Monza |
| 1842 | | Viene iniziata la Imperial Regia ferrovia Ferdinandea(Milano-Venezia) |
| 1846 | Pest-Vacz – UNGHERIA | Viene costruito il ponte translagunare di Venezia |
| 1847 | Copenaghen-Roskilde – DANIMARCA Zurigo-Baden – SVIZZERA | Firenze - Livorno |
| 1848 | Barcellona-Matarò – SPAGNA | |

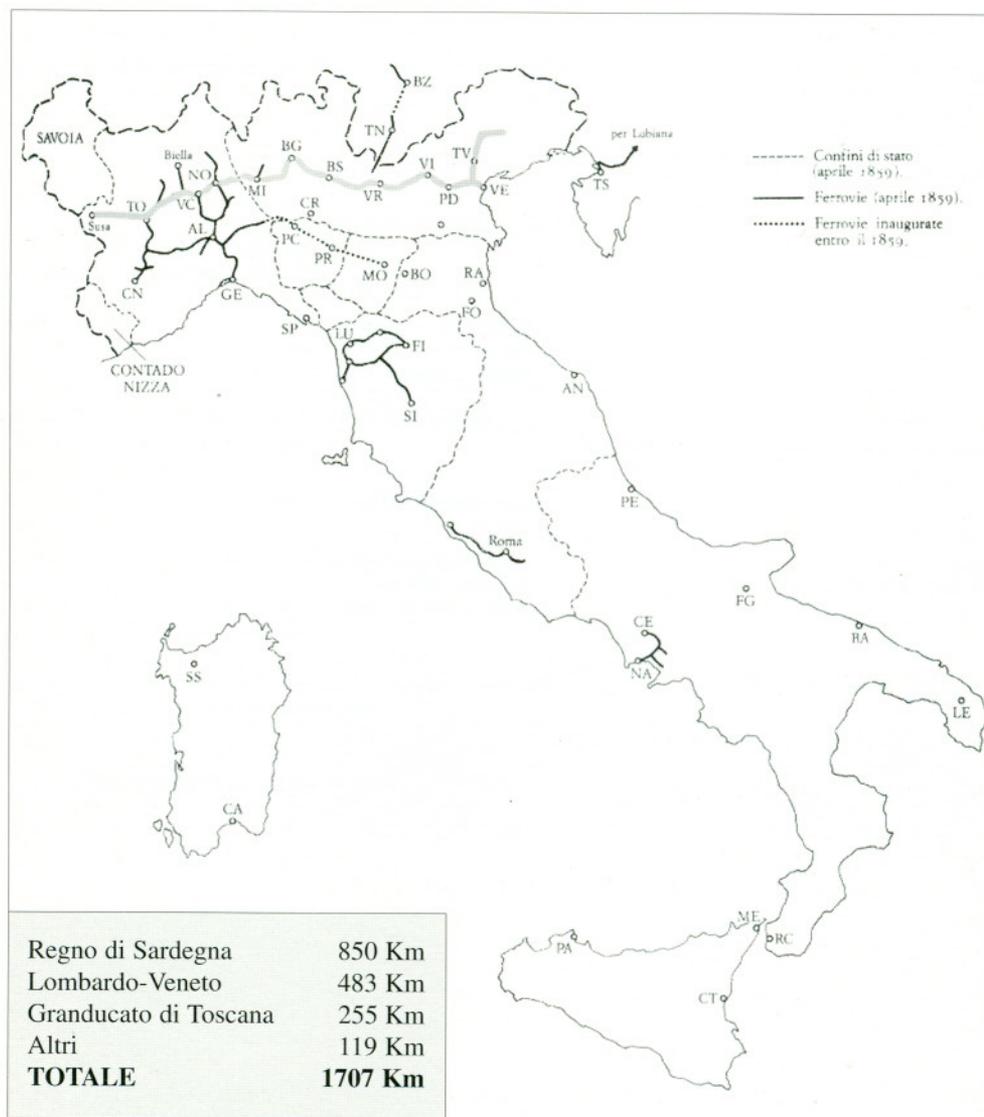
1849 Sviluppo della rete ferroviaria negli stati italiani



in evidenza le strade ferrate venete

| DATA | PRIME LINEE FERROVIARIE | LINEE FERROVIARIE SUL TERRITORIO NAZIONALE |
|------|--|--|
| 1851 | | Mestre - Treviso primo tratto della Mestre - Udine |
| 1853 | Bombay-Thana – INDIA | Viene costruita la Vienna-Trieste (prima linea ferroviaria ad attraversare le Alpi) |
| 1854 | Oslo-Eidsvoll – NORVEGIA | |
| 1854 | Milburne-Port Melbourne – AUSTRALIA | |
| 1855 | | Inaugurazione della Torino - Genova Treviso - Casarsa secondo tratto della Mestre - Udine |
| 1856 | | – Alessandria - Arona – Accordo per la costruzione della Novara - Milano – Roma - Foligno - Ancona - Bologna |
| 1857 | Il Cairo-Alessandria – EGITTO Buenos Aires-San José de Flores – ARGENTINA | Viene completata la Imperial Regia ferrovia Ferdinandea (Milano - Venezia) |
| 1858 | | Viene completata la stazione di Trieste |
| 1859 | Si inizia la costruzione del Canale di Suez completato nel 1869 | – Completamento della Milano - Torino – Bologna - Alessandria – Viene portato a termine il collegamento tra la rete Piemontese e quella Lombarda Verona - Trento |
| 1860 | Durban-Thae Point – SUD AFRICA | Piacenza - Milano: si completa il collegamento tra rete emiliana e lombarda Completamento Mestre - Udine |
| 1861 | | NASCITA DEL REGNO D'ITALIA |

1859 Sviluppo della rete ferroviaria negli stati italiani



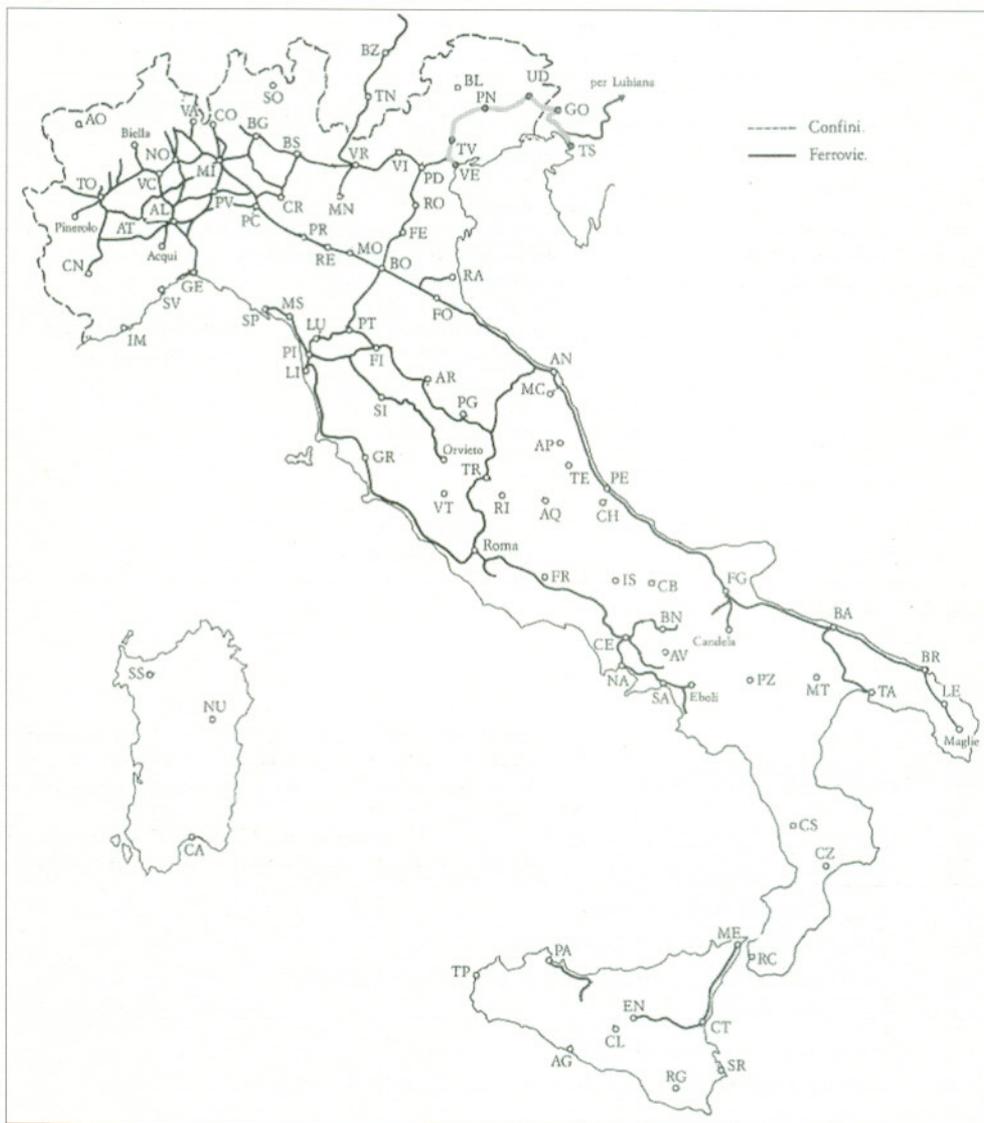
in evidenza le strade ferrate venete o di interesse per il Veneto

| DATA | PRIME LINEE FERROVIARIE | LINEE FERROVIARIE SUL TERRITORIO NAZIONALE |
|------|-------------------------|---|
| 1862 | | Napoli - Benevento - Foggia |
| 1863 | | Costiera adriatica fino a Foggia – Roma - Napoli Venezia - Trieste con percorso Treviso - Pordenone - Udine - Gorizia |
| 1864 | | Bologna - Firenze |
| 1865 | | 14 maggio <i>con la legge "pel riordinamento delle strade ferrate del Regno con cessione di quelle governative" lo Stato cede ai privati le proprie linee ferroviarie:</i> A Venezia viene completata la stazione di Santa Lucia |
| 1866 | | – Foggia-Lecce – Ancona-Foligno-Roma – Padova-Bologna |

III GUERRA D'INDIPENDENZA

- giugno - guerra tra Austria e Prussia
- 24 giugno - sconfitta dell'Italia, alleata della Prussia, a Custoza
- 20 luglio - sconfitta dell'Italia a Lissa
- 21 luglio - vittoria di Garibaldi a Bezzecca
- 8 agosto - Garibaldi, giunto a liberare il Trentino deve ritirarsi
- 3 ottobre - pace di Vienna tra Italia e Austria. L'Austria cede il Veneto a Napoleone III, che, a sua volta, lo cede all'Italia
- 21 ottobre - Con un plebiscito il Veneto sancisce la propria annessione all'Italia

1868 Sviluppo della rete ferroviaria negli stati italiani



in evidenza le strade ferrate venete

| DATA | PRIME LINEE FERROVIARIE | LINEE FERROVIARIE SUL TERRITORIO NAZIONALE |
|------|---------------------------|---|
| 1867 | | – Pisa - Roma Completamento della linea transalpina per il Brennero |
| 1868 | | |
| 1870 | | – Napoli-Foggia |
| 1871 | | – Viene completato il traforo del Frejus – Viene iniziato il tunnel ferroviario del San Gottardo – 1853/1871 traforo Moncenisio |
| 1872 | Tokyo-Yokohama – GIAPPONE | Roma-Arezzo-Orvieto-Orte-Firenze |
| 1873 | | Legge 1473 <i>Viene accordata all'industria privata, alle province, ai comuni la concessione e l'esercizio di molte delle linee richieste, fra le quali.</i> – Vicenza - Schio – Vicenza - Treviso – Padova - Bassano – Conegliano - Vittorio Veneto |
| 1874 | | – Genova- Pisa – Taranto-Reggio Calabria – Valico San Candido |
| 1876 | Shanghai-Wu-sung CINA | |
| 1877 | | |
| 1879 | | – Traforo del Tarvisio – <i>Piano ferroviario (Legge n°2279 del 14 maggio "pel riordinamento delle strade ferrate") basato sul concetto di "elaborare un vasto e organico programma di costruzioni complementari che vale a rafforzare ancor più l'unità del Paese"</i> Vengono elencate 62 ferrovie divise in 3 categorie Tra le 36 strade ferrate di interesse locale anche la Venezia - Portogruaro |

1873 Sviluppo della rete ferroviaria negli stati italiani

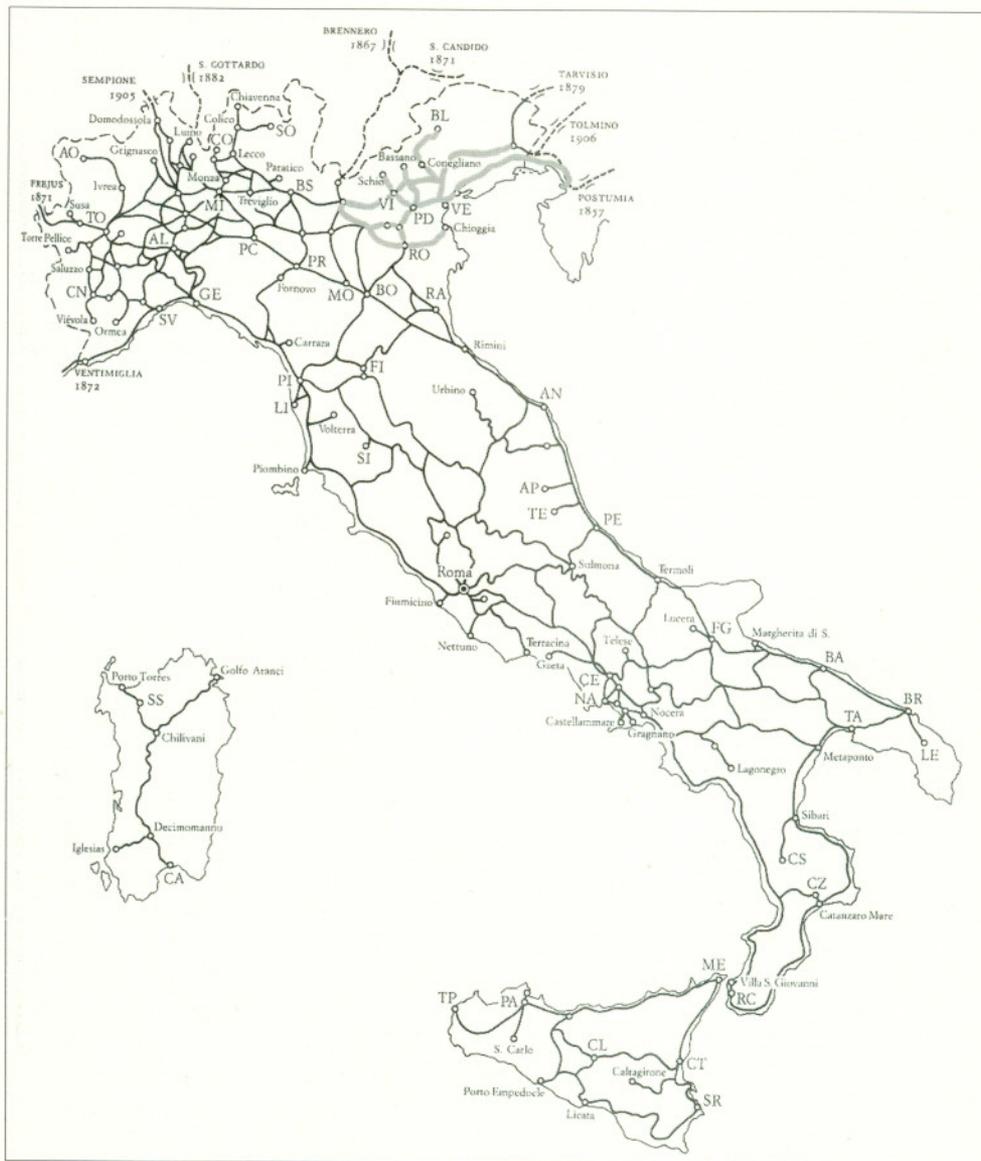


in evidenza le strade ferrate venete

| DATA | PRIME LINEE FERROVIARIE | LINEE FERROVIARIE SUL TERRITORIO NAZIONALE |
|------|--|--|
| 1880 | | Venezia - Portogruaro: inizio lavori |
| 1881 | | - Viene terminato il tunnel ferroviario del San Gottardo |
| 1883 | Primo viaggio dell'Oriente Express Parigi-Istanbul | |
| 1885 | | 29 giugno Viene completato il tratto Mestre - San Donà |
| 1886 | | 16 giugno Viene inaugurata la Venezia - Portogruaro |
| 1888 | | 31 dicembre Venezia - Portogruaro Viene aperta al traffico la Portogruaro - San Giorgio di N. |
| 1891 | Inizia la costruzione della Transiberiana | |
| 1894 | | Aperta al traffico la Cervignano - Monfalcone |
| 1897 | | Aperta al traffico la San Giorgio N. - Cervignano |

| | Lunghezza linee Migliaia di Km | Viaggiatori (milioni) | Merci a piccola velocità (milioni di q) |
|------|-----------------------------------|--------------------------|--|
| 1865 | 4,42 | ? | ? |
| 1870 | 6,07 | 18,2 | 42,0 |
| 1875 | 7,67 | 28,0 | 68,0 |
| 1880 | 8,71 | 32,5 | 93,3 |
| 1885 | 10,53 | 40,8 | 133,9 |
| 1890 | 13,16 | 50,9 | 164,8 |
| 1895 | 15,48 | 52,0 | 180,0 |
| 1900 | 15,88 | 59,0 | ? |

1906 Sviluppo della rete ferroviaria negli stati italiani



in evidenza le strade ferrate venete

1939 Sviluppo della rete ferroviaria negli stati italiani



in evidenza la linea Venezia - Trieste

Indice

PARTE I

Prefazione pag. 9

I RAGAZZI DELLA FERROVIA

| | |
|--|---------|
| - La fermata di Gaggio | pag. 13 |
| - Come mio padre ottenne il posto di lavoro | pag. 15 |
| - Il traffico ferroviario | pag. 16 |
| - I ragazzi della ferrovia | pag. 18 |
| - Il passaggio a livello | pag. 20 |
| - La strada | pag. 21 |
| - Treni | pag. 23 |
| - La manutenzione | pag. 25 |
| - La guerra: l'armistizio | pag. 27 |
| - La guerra: mitragliamento ad un treno passeggeri | pag. 31 |
| - La guerra: i passeggeri | pag. 32 |
| - Il dopoguerra | pag. 34 |
| - Oggi | pag. 35 |
| - Frammenti di memoria | pag. 36 |

PARTE II

SCENARI

| | |
|--|---------|
| - Gaggio anni '30 | pag. 45 |
| - La popolazione | pag. 47 |
| - Politica e amministrazione | pag. 49 |
| - La piazza | pag. 51 |
| - La chiesa e la canonica | pag. 53 |
| - Le strade | pag. 57 |
| - Le case | pag. 60 |

SUI TRENI

- Passeggeri pag. 65
- E cose di . . . altro mondo pag. 66

STRADE FERRATE

- 1849 Sviluppo della rete ferroviaria negli stati italiani pag. 78
- 1859 Sviluppo della rete ferroviaria negli stati italiani pag. 80
- 1868 Sviluppo della rete ferroviaria negli stati italiani pag. 82
- 1873 Sviluppo della rete ferroviaria negli stati italiani pag. 84
- 1906 Sviluppo della rete ferroviaria negli stati italiani pag. 86
- 1939 Sviluppo della rete ferroviaria negli stati italiani pag. 87

FONTI

I RAGAZZI DELLA FERROVIA di Carlo Stival

- Immagini tratte da:
- Album fotografico di Carlo Stival
 - Archivio fotografico Biblioteca Comunale Marcon
 - Album Famiglia Antonello - Bubacco

GAGGIO ANNI '30

- Fonti:
- don G. Duregun "Gaggio - Cronaca Parrocchiale" - Archivio Parrocchiale San Liberale
 - "Il Gazzettino" 18.1.1935 XIII
 - Inaugurazione canonica e abbellimento chiesa "Gaggio1965"
 - "Norme di massima per la costruzione di nuove case rurali e per la abitabilità di quelle esistenti - 1908" - Arch. Com. Marcon
 - Archivio fotografico Biblioteca Comunale Marcon

Cartografia: Comando Supremo del R. E. "L'Esercito per la rinascita delle Terre Liberate - Dicembre 1918 - aprile 1919" - Bologna, 1919 - Particolare Album Famiglia Antonello - Bubacco

SUI TRENI

Selezione da: - E. Pelizzaro "Trasporti - Tariffe e reclami ferroviari: delle stazioni del Regno" Milano, 1913

Immagini tratte da: - G.M. Facco "Vocabolario figurato" - Ed. R.A.D.A.R., 1952

CRONOLOGIA ESSENZIALE

Informazioni tratte da:

- E. Sereni: "Il capitalismo nelle campagne" - Einaudi 1980
- E. Sereni: "Storia del paesaggio agrario italiano" - Laterza 1979
- M. Berengo: "L'agricoltura veneta dalla caduta della Repubblica all'Unità" - Milano 1963
- L. Bortolotti: " Viabilità e sistemi infrastrutturali" - in "Storia d'Italia - Annali 8" - Einaudi 1985
- M Reberschak: "L'economia" in "Venezia" - Laterza 1986
- P. Coppola "Geografia politica delle regioni italiane" Biblioteca Einaudi, 1997
- AA.VV. : "Cronologia universale" - Rizzoli 1987
- F. Casasola V. Lambertini:(a cura di) : "Centenario della Venezia Mestre - Portogruaro - Nascita di una linea" Portogruaro 1986
- AA.VV. "Grande Enciclopedia Universale Illustrata " Rizzoli 1990
- B. Bersaglio: "Il treno per le Valli del Bellunese" Belluno 1975

Tavole:

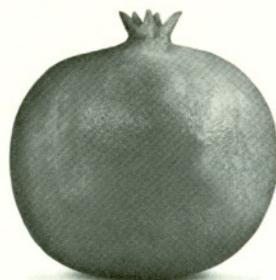
rielaborazione grafica della cartografia in L. Bortolotti: " Viabilità e sistemi infrastrutturali" - in "Storia d'Italia - Annali 8 " Einaudi 1985

Illustrazioni:

terzo modello di locomotiva progettato da Stephenson nel 1816 in: S. Ciriaco "La rivoluzione industriale" - Bruno Mondadori, 2000

In copertina:

le illustrazioni sono opera di Carlo Stival



Il Credito Cooperativo visto da fuori.



Il Credito Cooperativo visto da dentro.



Differente per forza.

**BANCA DI CREDITO COOPERATIVO
DI MARCON - VENEZIA**

PIAZZA MUNICIPIO, 22 - 30020 MARCON (VE)
TEL. 041.5986111 - FAX 041.5950062

Filiali e Agenzie: FAVARO VENETO (VE) - CHIRIGNAGO (VE) - GAZZERA (VE)
QUARTO D'ALTINO (VE) - PORTEGRANDI DI QUARTO D'ALTINO (VE) - JESOLO (VE)
Sito Internet: www.bccmarconvenezia.it - e-mail: info@bccmarconvenezia.it



GENERALE SERVIZI srl
TRASPORTI - DEPOSITI

MARCON (VE) - VIA MATTEI 33/35 - TEL. 041 5952195 - 4568166



- Durante Aldo - *Poveri ladri ma onorati*. Montebellunesi dal 1806 al 1870. 1980 - L. 16.000 brossura - L. 50.000 rilegato.
- Zanetti Danilo - *Vocabolario del dialetto di Caerano e di Montebelluna*. 1989 - L. 35.000.
- Schiavon Giancarlo - Cristanini Laura - *Il dizionario del manager*. 1994 - L. 18.000.
- Turrin Serena - *Idee per festeggiare marroni e castagne*. 1997 - L.25.000.
- Minute Mario - Damin Elvio - *Le cime più belle*. 38 itinerari nel Parco Nazionale Dolomiti Bellunesi. 1998
L. 38.000 brossura - L. 48.000 rilegato.
- Chiericato Giorgio - *In vettura signori si parte*. La tramvia Montebelluna, Valdobbiadene, Asolo. 1998 - L. 50.000.
- I Posagnot - *Canti del Grappa*. Il canto popolare nella tradizione orale della Pedemontana del Grappa.
A cura di Gabriele Vardanega. 1999 - L. 35.000.
- Coppe Alberto - Gazzi Daniele - *Cargar montagna*. Uomini e animali sul Massiccio del Grappa. 1999 - L. 30.000.
- Fabris Corrado - *Asolo*. Breve guida turistica. 2000 - L. 15.000.
- Fabris Corrado - *Asolo*. A Brief Tourist Guide. 2000 - L. 15.000.
- Fabris Corrado - *Asolo*. Kleiner Stadtführer. 2000 - L. 15.000.
- Da Ponte Augusto - *Belluno*. Storia arte cultura civiltà. 2000. L. 45.000.
- Alpago Novello Alberto - *Da Altino a Maia*. Sulla Via Claudia Augusta. 2001 - L. 40.000.
- Campi Diego - Lobba Beppe - Cogato Beppe - *H₂O Cascade di ghiaccio*. 2001. - L. 18.000.
- Coral Paolo - Coral Claudio - *Infortunistica stradale*. 2001. - Euro 18.
- Iris di Marcon - *Fermata di Gaggio*. 2001 - L. 15.000.
- Bianchi Antonio - *Asma e disturbi respiratori.*. 2001 - L. 4.000.

Collana "Poesia e prosa"

- Zizola Franco - *Il sogno di Orfeo*. 1998 - L. 20.000.
- Cernuschi Bruno - *Di profilo*. 1998 L. 20.000.
- Ladri di fuoco - *Poesie*. 2000 - L. 10.000.
- Prest Roberto - *I Racconti del Motore*. 2000 - L. 20.000.

Collana "Millepiedi"

- Donetto Fabio - *Monte Grappa, Dolomiti Bellunesi, Lagorai*. Quaranta escursioni scelte sui monti della Grande Guerra. 2000 - L. 28.000.
- Paolillo Antonio - Zanetti Danilo - *Il Montello*. Storia ambiente e cultura. Itinerari a piedi e in bicicletta. Guida del museo di Montebelluna.
Guida del Museo di Crocetta del Montello. 2001 - L. 28.000.
- Paolillo Antonio - Zanetti Danilo - *I Colli Asolani*. (di prossima pubblicazione).
- Tremonti Silvio - *I sentieri di una vita. Vol. 1 - Le Prealpi Trivenete*. 2001 - L. 28.000.
- Tremonti Silvio - *I sentieri di una vita. Vol. 2 - Le Dolomiti e le Alpi Trivenete*. 2001 - L. 28.000.

Collana "Paradossi della fragilità"

- Velo Nunzio - *La forza dell'amore e della speranza*. 2000 - L. 20.000.
- Panciera Silvana - *Talitha Qoum*. 2001 - L. 15.000.

Cartografia

- Colli Asolani - Monte Grappa - Monte Tomba. Scala 1:30.000 - L. 8.000.
- Il Montello. Scala 1:30.000 - L. 8.000.
- Provincia di Treviso. Scala 1:130.000 - L. 8.000.
- Provincia di Venezia. Scala 1:130.000 - L. 8.000.
- Primiero - Vanoi - Mis. Scala 1:40.000 - L. 7.000.
- Il Montello. Scala 1:30.000 (con allegato opuscolo itinerari ciclo turistici) - L. 14.000

PIAZZA EDITORE - LIBRI PUBBLICATI

- Bruno M. Romano - *Oltre il mare.*
- Domenico Morace - *Una piccola storia.*
- Luca Molin - *Senza destino.*
- Anonimo - *El Vangeo secondo S. Teonisto. Ossia el Vangeo dei trevisani bechi e cie.*
- Luciano Amiselli - *Un amore ritrovato.*
- Francesca Massarotto Raouik - *Brasile per sempre. Donne venete in Rio Grande do Sul.*
- Bruno Milliaccio - *Per spigoli e cantoni della Serenissima.*

Collana "I noni"

- Riccardo Masini - *Il paese delle rondini.*
- Antonio Silvestri - *La profezia del Moro.*
- Franco Paludetto - *Il profumo delle mele.*
- Wanda Casellato - *Se l'uragano ci riunisce.*
- Luciano Amiselli - *Figlio di N.N.*

Collana di storia locale

- Ivano Sartor - *Storia di Cendon.*
- Danilo Scomparin - *La Pieve di Casale sul Sile.*
- Ivano Sartor - *L'abbazia di Santa Maria di Pero.*
- Bruno Pederoda - *Tra macerie e miserie di una regione sacrificata. Veneto 1916-1924.*

Collana di cultura veneta

- Bruno Lorenzon - *Drio a restera.*
- Bruno Lorenzon - *L'inverno di Toni. Favole e leggende venete.*
- Bruno Lorenzon - *Galleria roncadese.*

Collana di poesie

- Autori vari - *Poesie in scatola.*
- Tiziano Spigariol - *Par dir chelcossa anca mi.*
- Tiziano Spigariol - *Missiotti.*

EDIZIONI ANTILIA - LIBRI PUBBLICATI

- Giorgio Tomaso Bagni - *Matematici.* - L. 27.000.
- Chiara Visentin - *Il pranzo felice. Ricette.* - L. 18.000.
- Svilena Christova - *Trevigiani si nasce.* - L. 18.000.
- Letizia Ortica - Olivia Orgnacco Di Toma - *Treviso, casa nostra.* - L. 14.000.
- Gianraimondo Congia - *Normale? No grazie, meglio matto.* - L. 25.000.
- Federico De Nardi - *La spiaggia elettrica.* - L. 15.000.
- Cosetta Endrizzi - *L'Abbazia di Sant'Eustachio a Nervesa della Battaglia. Vicende storico - architettoniche.* - L. 40.000.
- Pier Luigi Bagatin - *Antonio Maria da Villafora. Un miniatore ritrovato.* - L. 30.000.

Collana di studi storici

- Elena Pessot - *1805-1813. Treviso e il dipartimento del Tagliamento. Amministrazione pubblica e società in epoca napoleonica.* - L. 34.000.

Collana "Paesi nella storia"

- Luisa Cigagna - Rosanna Mutton - *Barbisano sul filo dei ricordi.* - L. 40.000.

Collana "Riscoprire Treviso"

- Bruno De Donà - *Personaggi di Marca.* - L. 26.000.
- Bruno De Donà - *Vie di Treviso. Tra strade e contrade a passeggio per la Treviso di un tempo.* - L. 18.000.

Collana "Policinenses selectae chartae"

- A cura di Pier Luigi Bagatin - *L'anima dei giorni. Un libro d'ore parigino del primo Cinquecento.* - L. 25.000.

Collana "Strumenti dell'Università di Trieste"

- *Inter et inter, "L'Attrice". Opera pseudonima di Kierkegaard.* - L. 28.000.
- Alessandro Cortese. *Nota critica su "Responsabilità per il creato", in margine al Convegno del Centro di Studi Filosofici di Gallarate dell'11-13 aprile 1996.* - L. 28.000.



Editore
del Veneto



Editore
del Veneto

Poligrafica Montebellunese snc - agosto 2001



Questa copia è di uso strettamente interno, pertanto non commerciabile. Prodotto dall'associazione IRIS FENIX per i propri aderenti, in forma gratuita e per la promozione e la diffusione della cultura.