IL PONTE

INFORMAZIONI DA PRO NATURA NOVARA odv

fondata a Novara nel 1976

Odv (Organizzazione di Volontariato) iscritta al Registro delle Associazioni di Volontariato della Regione Piemonte D.D. 34/1997. Fondata il 25/11/1976 – Aderente alla Pro Natura Piemonte e alla Federazione Nazionale Pro Natura
Codice fiscale 00439000035 - Sito dell'Associazione : https://www.pronaturanovara.it
e-mail : novara@pro-natura.it - Segreteria: Via Monte San Gabriele,19/c – 28100 NOVARA
(aperta i mercoledì feriali dalle ore 16 alle 18, tranne agosto).
Tel. 0321 461342 - Cell. 3894588002

Fantasmagoria al Bosco Est Sesia di Agognate (foto Gaboli novembre 2022)

Indice di questo numero:

Il Cadorna: un residuato bellico della prima guerra mondiale azionato a legna *(Silvano Paracchini)*…….. pag. 2
La Panchinona : un dibattito aperto *(Anna Cheli)*…… pag. 4

Questa circolare, inviata gratuitamente ai soci e ai simpatizzanti di Pro Natura Novara, non rappresenta una testata giornalistica in quanto viene aggiornata senza alcuna periodicità. Non può pertanto considerarsi un prodotto editoriale ai sensi della legge n° 62/7-3-2001. *Coordinamento redazionale di Paola Gregis.*

Stampato gratuitamente dal CST, Centro "Solidarietà e Sussidiarietà – Servizi per il Territorio" Novara e VCO.

Il Cadorna : un residuato bellico della prima guerra mondiale azionato dalla combustione della legna.

(Silvano Paracchini – Vice presidente di Pro Natura Novara - ottobre 2022 - foto da Internet)

Premessa : La crisi energetica che oggi si manifesta con l'ingiustificato enorme aumento del costo dell'energia elettrica e del metano, mi ha portato a ricordare la fine della seconda guerra mondiale quando le sole fonti energetiche erano la legna, un po' di carbone e qualche fusto di benzina.

La legna, oltre che per uso domestico, necessitava agli opifici per ottenere vapore necessario al funzionamento dei loro macchinari.
E' così che le uniche due persone munite di patente di guida del mio paese, una delle quali era mio padre, decisero di farsi soci per acquistare un camion ***adatto*** al trasporto di legna.

La loro lungimiranza cadde su un residuato bellico della prima guerra mondiale e tanta fu la gioia dei due che lo battezzarono **Cadorna.** L'autocarro era un FIAT18 BLR

Il Cadorna – (FIAT 18 BLR)

Servivano operazioni manuali per l'accensione del motore. Come sopra detto a quel tempo di benzina ce ne era pochissima, per cui anche il Cadorna fu dotato, utilizzando parte del cassone, di una grande stufa a legna, chiamata ***gasogeno*** da cui si estraeva, dai fumi della combustione, quel poco di metano che veniva poi inviato al motore, vedi foto sotto.

Anche le auto erano costrette ad utilizzare il gasogeno, di cui un esempio nella foto accanto.

Il gasogeno occupava circa un metro quadro del cassone del Cadorna. Era alto un metro e mezzo circa con un coperchio a tenuta stagna dal quale veniva introdotta una grande quantità di legna (faggio) tagliata in piccoli pezzi per favorirne la combustione.
Per riuscire a mettere in funzione il motore, al mattino occorreva circa un'ora e mezza di preparazione.
Si iniziava a riempire il gasogeno di legna, a metà altezza del medesimo c'era un foro per la presa di aria e da quel foro si introduceva uno straccio imbevuto di olio (meccanico), gli si dava fuoco e lo si introduceva acceso nello stesso foro. Subito dopo si iniettava aria con una ventola azionata a mano per favorirne la combustione.

Ma non è finita. A combustione avviata occorreva immettere nel carburatore un mezzo bicchiere di benzina, a quel punto con una robusta manovella fissata anteriormente si tentava di mettere in moto il motore. La fortuna dei due soci è che quando arrivavano a casa a fine giornata posizionavano il Cadorna su una discesa che con piccole variazioni di pendenza era lunga circa tre Km. Loro la sfruttavano al fine di avviare il motore, cosa che avveniva sempre.

Particolarità meccaniche: la cabina non aveva vetri laterali, il riscaldamento zero. Il volante aveva un diametro pari a una ruota di bicicletta, leva delle marce e del freno a mano molto lunghe e sistemate a lato dell'autista ma fuori cabina. I fari erano alimentati da acetilene prodotta da carburo immerso in acqua ma per un motivo o per un altro non funzionavano mai.
Il freno era meccanico, a pedale, che agiva su una serie di leve fino alle ganasce sistemate dietro le ruote che erano di ferro con incollato sopra una strato di gomma.
Non c'era differenziale e la trasmissione della potenza del motore arrivava alle ruote posteriori attraverso un robusto sistema di catene. La velocità massima in pianura e a vuoto era di quaranta Km ora circa. In salita era a passo d'uomo con la variante che uno dei soci accompagnava il camion a piedi armato di un grosso cuneo da infilare sotto una ruota nel caso in cui il motore si fermasse dato che sui freni non si poteva fare affidamento.
Nonostante tutto, per quel tempo, il Cadorna era competitivo con il più diffuso mezzo di trasporto di allora ovvero carri trainati da cavalli.

Aveva una portata di circa settanta quintali contro i dieci/quindici di quella dei carri.
Il 90% del lavoro era per il trasporto di legna che, utilizzando strade militari sterrate, andavano a caricare in Val Cannobina o nella valle Intrasca. Un viaggio al giorno. Un paio di volte i due soci mi concessero di andare con loro, le manovre che dovevano fare per superare ogni tornante me le ricordo molto bene.

Chiaramente non c'era il servo sterzo, per cui, per ogni tornante, quel cuneo era un continuo metterlo sotto una ruota posteriore una volta dietro una volta d'avanti.
Per girare le ruote anteriori si doveva usare un palanchino infilato tra i raggi in aiuto all'addetto al volante. Il tempo necessario a superare un tornante poteva essere valutato almeno 15 minuti.

Pellegrinaggi: subito appena finita la guerra ripresero i pellegrinaggi ai vari santuari, si andava rigorosamente a piedi.
Ma perché farli a piedi quando c'era a disposizione il Cadorna? Quattro o cinque assidue frequentatrici di messe, in accordo con il parroco, chiesero di utilizzare il mezzo per alcuni pellegrinaggi.

Santuario del Boden - Ornavasso

La prima uscita ebbe come obiettivo il Santuario del Boden sopra Ornavasso con 25 pellegrini più il parroco.
La sera prima i due soci, coadiuvati da volontari, cercarono di abbellire il più possibile il camion.
Si puliva il cassone e si mettevano le panche prelevate dalla chiesa. L'equipaggiamento era dotato anche di una scaletta per salire e scendere; in più per sicurezza, furono montate anche le sponde.

Al mattino della domenica prefissata i pellegrini erano già pronti un'ora prima di quella prefissata per la partenza. Tutti erano euforici e una volta a bordo, il Cadorna partiva accompagnato da canti religiosi. Durante il viaggio poi non mancavano un'infinità di rosari.
Le strade non erano asfaltate, le buche non si contavano, il mezzo e la velocità erano quelli sopra descritti. Il cassone non era coperto per cui in caso di pioggia l'unico riparo era l'ombrello.

Nonostante tutti questi disagi al ritorno la gente era soddisfatta, tant'è che mi ricordo che furono organizzati altri pellegrinaggi tra i quali quelli a Re in Val Vigezzo, a Boca e a Caravaggio.

Fine dell'avventura. L'attività del Cadorna andò avanti fino al 1948, poi le cose migliorarono sempre più e cominciavano a circolare camion a nafta così che il povero Cadorna perdette molto della sua competitività.
I due soci decisero di sciogliere la società per ritrovarsi poi come operai, nello stabilimento Rhodiatoce di Pallanza.

Panchinona : un dibattito aperto

(Anna Cheli – socia di Pro Natura Novara)

L'articolo che ha scritto Mauro Carlesso sul "il Ponte" n. 20 ci fa riflettere molto riguardo le Panchine Giganti ed i suoi lati svantaggiosi ma……se non ci fosse una panchina gigante a Barengo (No) io non mi sarei neppure sognata di andare a visitarla sul piccolo cucuzzolo dove è stata posizionata.
Oltre alla sorprendente panchinona mi sono stupita del paesaggio circostante. Davanti a me una distesa di pianura novarese gradevole, con tanto verde, tanto riso, filari di alberi con tutti i colori autunnali: giallo, arancione, rosso, marrone e beige. Con gli occhi mi sono gustata quello che non ho la possibilità di vedere in città. Dietro alla panchinona una distesa di piccole collinette con tante vigne ben curate e cariche di grappoli d'uva, pronti per un gustoso bicchiere di buon vino.
Girando lo sguardo ecco il Castello di Barengo che ci ricorda come l'Italia sia piena di importanti edifici storici di profonda cultura ed architettura.

Tanti i visitatori in una normale giornata di primo autunno, tutti estasiati davanti alla simpatica panchinona ma soprattutto davanti al paesaggio.
Tanti bambini increduli per la grandezza della panchinona ed anziani che non potrebbero più fare faticose camminate in montagna e che si accontentano, si godono così un paesaggio rilassante.

C'è pure un bambino diversamente abile, su una sedia a rotelle, che è stato fatto sedere sulla panchinona, che gioia e che felicità quel bambino ha provato nell'essere seduto come un re, quante foto gli sono state fatte. Torniamo anche noi bambini quando ci arrampichiamo sulla panchinona? Forse una parte del nostro animo è sempre rimasto bambino e lo nascondiamo e custodiamo gelosamente.

Arriva la bianca e impalpabile nebbiolina e il paesaggio ne acquista bellezza. Scendendo dolcemente dalla collinetta ho visitato il paese di Barengo, semplice e tranquillo. Una graziosa roggia lo attraversa con la sua acqua cristallina. Questa è arricchita ai lati da ringhiere in ferro battuto e fiori variopinti. Passo davanti ad una chiesetta con opere d'arte finemente realizzate da artisti locali. Poi una merenda alla trattoria con caffè caldo e una gustosa fetta di torta di mele.
Beh che dire!.…benvenuta Big Bench che fai apprezzare e gustare i piccoli e umili scorci della nostra Italia e fai godere di una giornata all'insegna della serenità.

AUGURI DI BUONE FESTE!!!!!!!!