



VOCI & VISIONI

IL VIAGGIO dalla Carrozza al Web

Un progetto di ECO – ETS diretto da
Lorena Matic e Sabrina Zannier

VOCI & VISIONI
IL VIAGGIO dalla Carrozza al Web

PRODUZIONE VIDEO

video production

Dal Web alla bici

Dal Web alla Carrozza

Dal Web al Treno

PRODUZIONE CORTOMETRAGGIO

short film production

VOCI & VISIONI

IL VIAGGIO dalla Carrozza al Web

CONVEGNO

conference

VOCI & VISIONI

IL VIAGGIO dalla Carrozza al Web

Centro culturale Aldo Moro,

Cordenons (PN)

28 aprile / April 2026

DIREZIONE ARTISTICA

art direction by

Lorena Matic, Sabrina Zannier

PRODUZIONE

production



CON IL SOSTEGNO DELLA
with the support of



CON IL PARTENARIATO E LA
COLLABORAZIONE DI
with the partnership and collaboration of



MEDIA PARTNER

teleantenna.it

REGIA VIDEO E CORTOMETRAGGIO

video e shot film directed by

Daide Salucci

SCENEGGIATURE

screenplays

Sabrina Zannier

Lorena Matic

VOCI NARRANTI E INTERPRETI

narrative voices and interpreters

Marco Ghersetich

Ilaria Vecchiet

RIPRESE

video footage

Hari Bertoja

MONTAGGIO E ANIMAZIONI

video editing and animation

Daide Salucci

ILLUSTRAZIONI

illustrations by

Studenti della classe 2F

Liceo Artistico Statale "Enrico Galvani"
di Codenons:

Edoardo Barbarotto, Valerio Bertani,
Nives Bortolin, Matilda Teresa Cacciò,
Stella Carlucci, Ornella Costenaro,
Desiree Durat, Alessandro Giacalone,
Giulia Illiano, Francesca Masone,
Eden Mehmeti, Adele Miraglia,
Damiano Pignat, Beatrice Spoletini,
Eric Tomazzoni, Lucilla Trevisan,
Marco Verardo, Valentina Zecchini,
Virginia Zille

IMMAGINE COORDINATA

graphic design

Alessia Marzona

SITO WEB

website

BI@WORK

CON LA COLLABORAZIONE DI

in collaboration with

Comune di Codroipo

Museo Civico delle Carrozze d'Epoca

di Codroipo

Liceo Artistico Statale "Enrico Galvani"

di Cordenons

Ortoteatro Società Cooperativa

Club Triestino Federmodellisti

Mitteleuropa

RINGRAZIAMENT

thanks to

Mario Ghidini, Donatella Guarneri,

J. Kaplan, Sara Marzari, Guido Nardini,

Sergio Palmieri, Moira Piemonte,

Sonia Pellizzoni, Enrico Quattrin,

Fabio Scaramucci, Roberta Tossutto

info@eco-ets.it

www.eco-ets.it



eco-ets



Instagram eco_ets



@Eco_Ets

CATALOGO

catalogue

A CURA DI

edited by

Alessia Marzona, Sabrina Zannier

IMPAGINAZIONE

layout

Alessia Marzona

TRADUZIONI

translations

Simonetta Caporale

Chris Gilmour

FOTOGRAFIE

photographs

Luca Valenta

SHOOTING in

Museo Civico delle Carrozze d'Epoca

di Codroipo

Club Triestino Federmodellisti

Mitteleuropa

STAMPATO NEL MESE DI APRILE 2026

printed in April 2026

Lito Immagine

ISBN



INDICE / CONTENTS

- 7** Testo Associazione culturale ECO _ ETS
Text by Cultural Association ECO _ ETS
- 9** Testo Vicepresidente e Assessore alla Cultura e allo Sport della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Text by the Vice President and Regional Councillor for Culture and Sport of the Autonomous Region of Friuli Venezia Giulia
- 11** CONCEPT
- 15** ILLUSTRAZIONI
ILLUSTRATIONS
- 38** DAL WEB ALLA CARROZZA
FROM THE WEB TO THE CARRIAGE
- 40** Breve storia della carrozza
di *Donatella Guarneri*
A Brief History of the Carriage
by *Donatella Guarneri*
- 74** DAL WEB AL TRENO
FROM THE WEB TO THE TRAIN
- 76** Il viaggio dalla carrozza al web. Il treno
di *Romano Vecchiet*
The Journey from the Carriage to the Web. The Train
by *Romano Vecchiet*



Con la produzione di tre Video, un Cortometraggio e un Convegno, il format VOCI & VISIONI propone un suggestivo Viaggio dalla Carrozza al Web, per sondare la contrapposizione fra viaggio lento di attraversamento fisico-esperienziale e istantanea percorribilità extra-territoriale ed extra-temporale.

E' stata fondamentale la ricerca sui contenuti scientifici messi a disposizione dal Museo Civico delle Carrozze d'epoca di Codroipo, che conserva 44 carrozze del XIX e XX secolo, e del Club Federmodellisti Mitteleuropa di Trieste, dotato di grandi plastici che ricostruiscono fedelmente modelli e stazioni ferroviarie.

Grazie ai contenuti e alle riprese nelle loro sedi, il progetto ha potuto avvalersi di preziosi materiali per l'elaborazione culturale e artistica finalizzata alla divulgazione umanistica dell'esperienzialità e della percezione del viaggio, che attraverso l'evoluzione dei mezzi di trasporto modifica l'identità sociale.

Un sentito grazie a tutti coloro che hanno reso possibile questo viaggio!

ECO _ ETS Associazione culturale

With the production of three videos, a Short Film and a conference, the VOCI & VISIONI project presents an evocative Journey from the Carriage to the Web, exploring the contrast between the journeys that are slow, physical and experiential, and those that travel instantly, outside time and physical restraints.

Invaluable information was provided by the Museo Civico delle Carrozze d'epoca in Codroipo with its collection of forty-four 19th and 20th century coaches, and by the Club Federmodellisti Mitteleuropa in Trieste, offering a wealth of large-scale models that faithfully reconstruct different trains and railway stations.

That information, and the possibility of filming at their locations, meant that the project could use these valuable resources to develop cultural and artistic material to share the experience and perception of travelling, which has modified our social identity alongside the evolution of different means of transport.

A heartfelt thanks to all the people who have made this journey possible.

Cultural Association ECO _ ETS

The Journey from the Carriage to the Web offers an insightful reflection on the concept of the journey, one of the most remarkable human experiences, which is not only about movement through space, but also an opportunity for growth, discovery and relationships. The transition from carriage to train and then to the web, offers a particularly effective narrative key for this project, that invites us to observe how the relationship with distance, the perception of waiting, the meaning of the encounter, and the ways of crossing the world have changed over time.

Friuli Venezia Giulia understands the value of this very well, because this land has made travelling, encounters and dialogue between cultures a distinctive feature of its identity. In this context, borders no longer represent a geographical limit, instead, over time, they have become a space for openness, mutual value and shared opportunity. This awareness has also nurtured a specific cultural point of view, based on the ability to transform differences into opportunities for learning, and recognising plurality as a precious resource.

This perspective includes the attention that the Regional Administration pays to humanistic cultural projects aimed at engaging the public, and in particular the younger generations, with the themes of memory, history, imagination and self-awareness. Cultural dissemination has its highest value when it brings

together well-researched content with the power of storytelling, and high-quality research with the ability to speak in accessible and contemporary languages.

VOCI & VISIONI offers a sensitive interpretation of this goal, creating a journey in which visual experience, learning and participation are intertwined in a coherent way. The choice to examine the present through the lens of the past is particularly significant. As is the involvement of young people, not only sharing knowledge, but also allowing them to interpret it and express it through images, words and illustrations.

My warmest congratulations to Associazione culturale ECO-ETS for having promoted an initiative that brings together research, artistic sensitivity and dissemination, while showcasing significant aspects of our regional territory.

avv. Mario Anzil
Vice-President and Councillor
for Culture and Sport Regione
Autonoma Friuli Venezia Giulia

Il viaggio dalla Carrozza al Web propone una riflessione intensa su una delle esperienze più particolari dell'esistenza umana, il viaggio, inteso non soltanto come spostamento nello spazio ma come occasione di crescita, scoperta e relazione. Attraverso il passaggio dalla carrozza al treno fino al web l'iniziativa individua una chiave narrativa particolarmente efficace per osservare come siano cambiati nel tempo il rapporto con la distanza, la percezione dell'attesa, il senso dell'incontro e il modo stesso di attraversare il mondo.

Il Friuli Venezia Giulia conosce a fondo il valore di questa riflessione perché è una terra che ha fatto del passaggio, dell'incontro e del dialogo tra culture un tratto distintivo della propria identità. In questo contesto il confine non rappresenta più un limite geografico, ma nel corso del tempo è diventato spazio di apertura, valore reciproco e opportunità condivisa. Da questa consapevolezza è nata anche una precisa visione culturale, fondata sulla capacità di trasformare le differenze in occasione di confronto e di riconoscere nella pluralità una risorsa preziosa.

Si inserisce in questa prospettiva l'attenzione che l'Amministrazione regionale riserva ai progetti di divulgazione umanistica capaci di avvicinare il pubblico, e in particolare le giovani generazioni, ai temi della memoria, della storia, dell'immaginazione e della propria consapevolezza. La divulgazione culturale esprime infatti il suo valore più alto quando unisce il rigore dei

contenuti alla forza del racconto, la qualità della ricerca alla capacità di parlare con linguaggi accessibili e contemporanei.

VOCI & VISIONI interpreta con sensibilità questa direzione perché si pone l'obiettivo di costruire un percorso nel quale esperienza visiva, approfondimento culturale e partecipazione si intrecciano in modo coerente. Particolarmente significativa risulta la scelta di interrogare il presente attraverso lo sguardo rivolto al passato. Di particolare rilievo è anche il coinvolgimento dei giovani, chiamati non solo a ricevere contenuti, ma a interpretarli e restituirli attraverso immagini, parole e illustrazioni.

Rivolgo quindi il mio apprezzamento all'Associazione culturale ECO-ETS per aver promosso un'iniziativa capace di coniugare ricerca, sensibilità artistica e capacità divulgativa, valorizzando al tempo stesso realtà significative del territorio regionale.

avv. Mario Anzil
Vicepresidente e Assessore alla
Cultura e allo Sport della Regione
Autonoma Friuli Venezia Giulia

CONCEPT

IL VIAGGIO dalla Carrozza al Web

Dalla Carrozza al Web è un viaggio costruito a ritroso nel tempo. Un viaggio compiuto dai giovani protagonisti dei Video e del Cortometraggio: due amici che s'interrogano sull'esperienza del viaggio nel passato e che a ridosso delle loro passioni – l'una per le fiabe e le carrozze, l'altro per i treni, la velocità e gli incontri – in una giornata qualunque viaggiano dall'oggi alla storia: andata e ritorno. Navigando nel web sentono la necessità di spegnere il computer e uscire in bici, respirare, scoprire, osservare. Dalla visita a un museo allo studio e all'osservazione dei modellini di treni, il viaggio conduce alle diverse tipologie di carrozze nell'800, per uso pubblico e uso privato, da quelle progettate per le signore alle carrozze per le attività sportive.

Dalla prima locomotiva a vapore del 1804 al superlusso dell'Orient Express e poi al '900 con le innovazioni tecniche, il design e la velocità.

È uno storytelling in tre capitoli - *Dal Web alla Bici; Dal Web alla Carrozza; Dal Web al Treno* – che attraversa la storia dei mezzi di trasporto per riscoprire, nei pensieri e nelle voci dei giovani, il sapore dell'incontro e della socializzazione. Un viaggio che in questa pubblicazione riattraversa il work in progress della parte visiva dei video e del corto: dalle illustrazioni, che nei montaggi sono state animate, alle fotografie scattate nel corso delle riprese. I sintetici testi delle sceneggiature, invece, qui trovano sviluppo negli interventi degli esperti Donatella Guarneri per le carrozze e Romano Vecchiet per i treni quali relatori del Convegno.

From the Carriage to the Web is a journey travelling backwards in time. The young protagonists of the Videos and the Short Film set off on a journey: two friends, curious about what the experience of traveling was like in the past, bring their passions – one for fairy tales and carriages, the other for trains, speed and meeting people – to take a journey from today into history.

A round trip in a single day. While surfing the web one day, they suddenly feel the urge to turn their computer off and go out for a bike ride, to get a bit of fresh air and explore. From visiting a museum, to studying and looking at model trains, the journey leads them to learn about different types of carriages in the 19th century - from public to private use, from those designed for ladies to carriages designed for sporting activities. They look at many examples, from the first steam locomotive in 1804, to the luxury of the Orient Express, to the 1900s with technical innovations, design and speed. The storytelling develops over three chapters - From the Web to the Bicycle; From the Web to the Carriage; From the Web to the Train – a journey through the history of transport, rediscovering what it means to meet people and socialise, seen through the thoughts and voices of young people.

This journey captures the “work in progress” of the visual aspects of the videos and the short film: from the illustrations which were animated in the montages, to the photographs taken during filming. It also includes texts by experts Donatella Guarneri for the carriages and Romano Vecchiet for the trains, expanding at the Conference the much shorter video texts.





ILLUSTRAZIONI

di/by:

Edoardo Barbarotto, Valerio Bertani, Nives Bortolin, Matilde Teresa Cacciò, Stella Carlucci, Ornella Costenaro, Desiree Durat, Alessandro Giacalone, Giulia Illiano, Francesca Masone, Eden Mehmeti, Adele Miraglia, Damiano Pignat, Beatrice Spoletini, Eric Tomazzoni, Lucilla Trevisan, Marco Verardo, Valentina Zecchini, Virginia Zille.

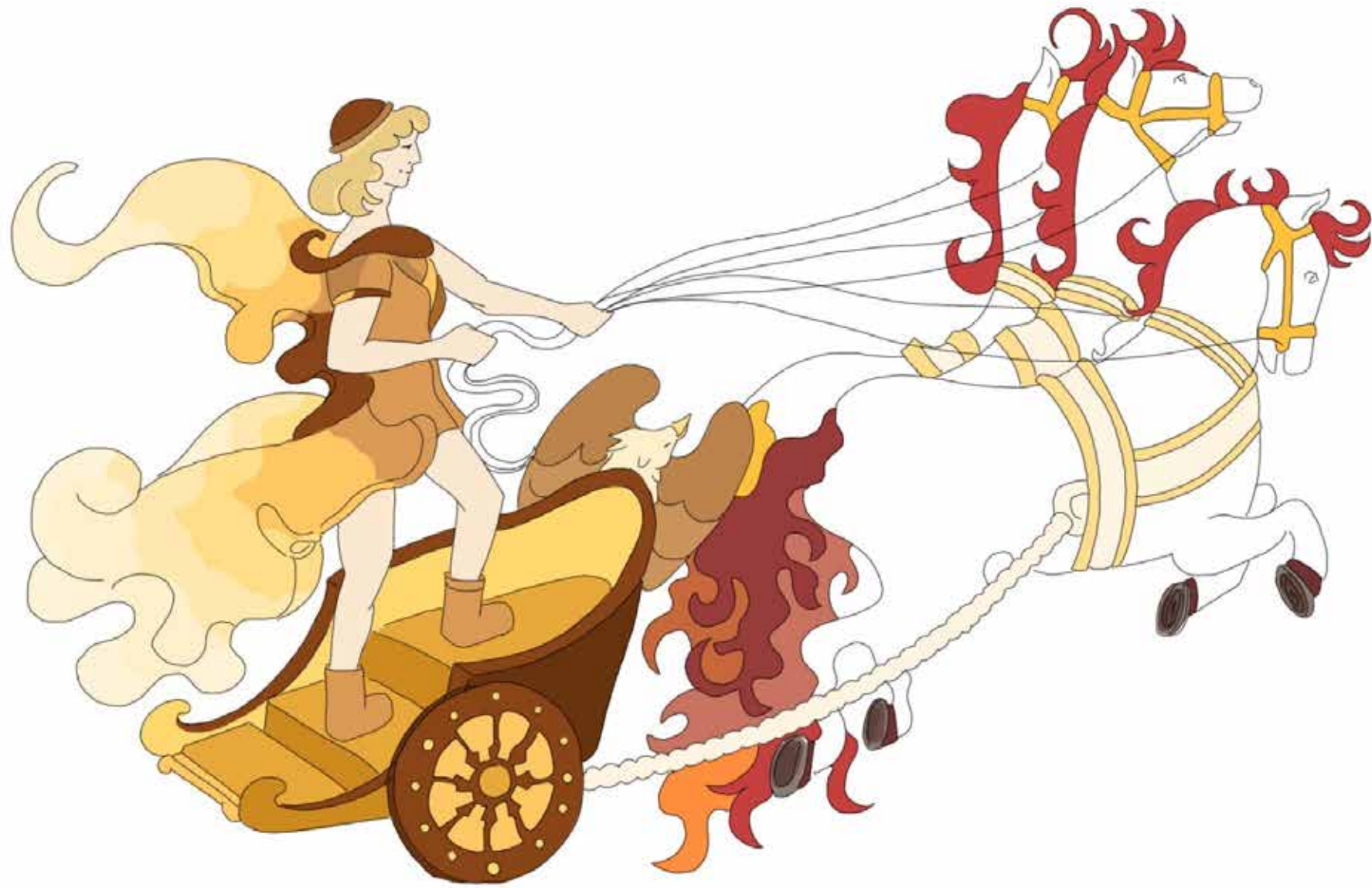
Studenti del Liceo Artistico Statale "Enrico Galvani" di Cordenons

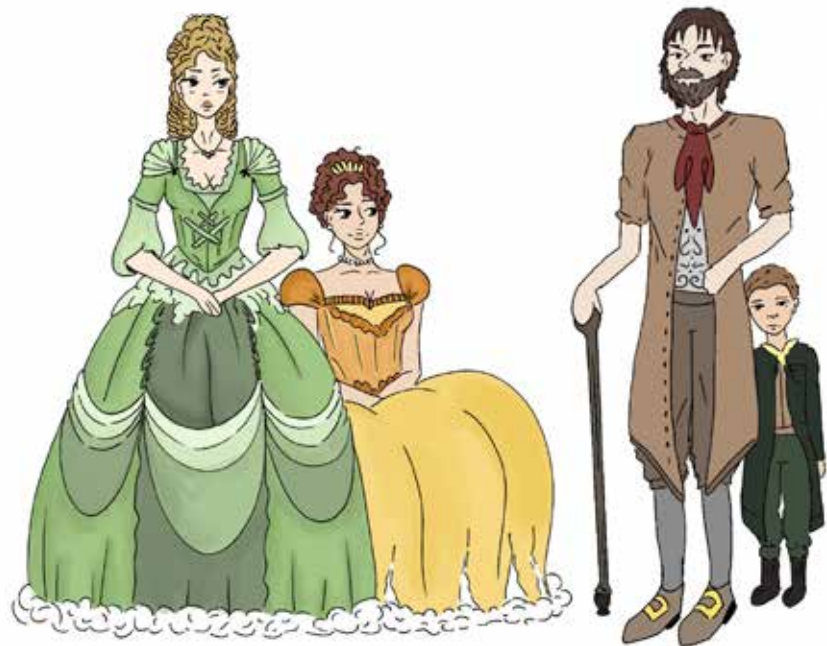
Con l'intento di estendere il Viaggio dalla Carrozza al Web anche ai giovanissimi coinvolgendoli in modo produttivo, è stato richiesto agli studenti di realizzare illustrazioni di persone e personaggi con abiti delle epoche attraversate, di oggetti e scenari.

Le illustrazioni sono state animate nei montaggi dei video sulle carrozze e sui treni, poi confluiti nel cortometraggio.

With the hope of engaging the creativity of younger children with the Journey from the Carriage to the Web, students were asked to create illustrations of people and characters wearing clothes from those eras, as well as objects and scenarios.

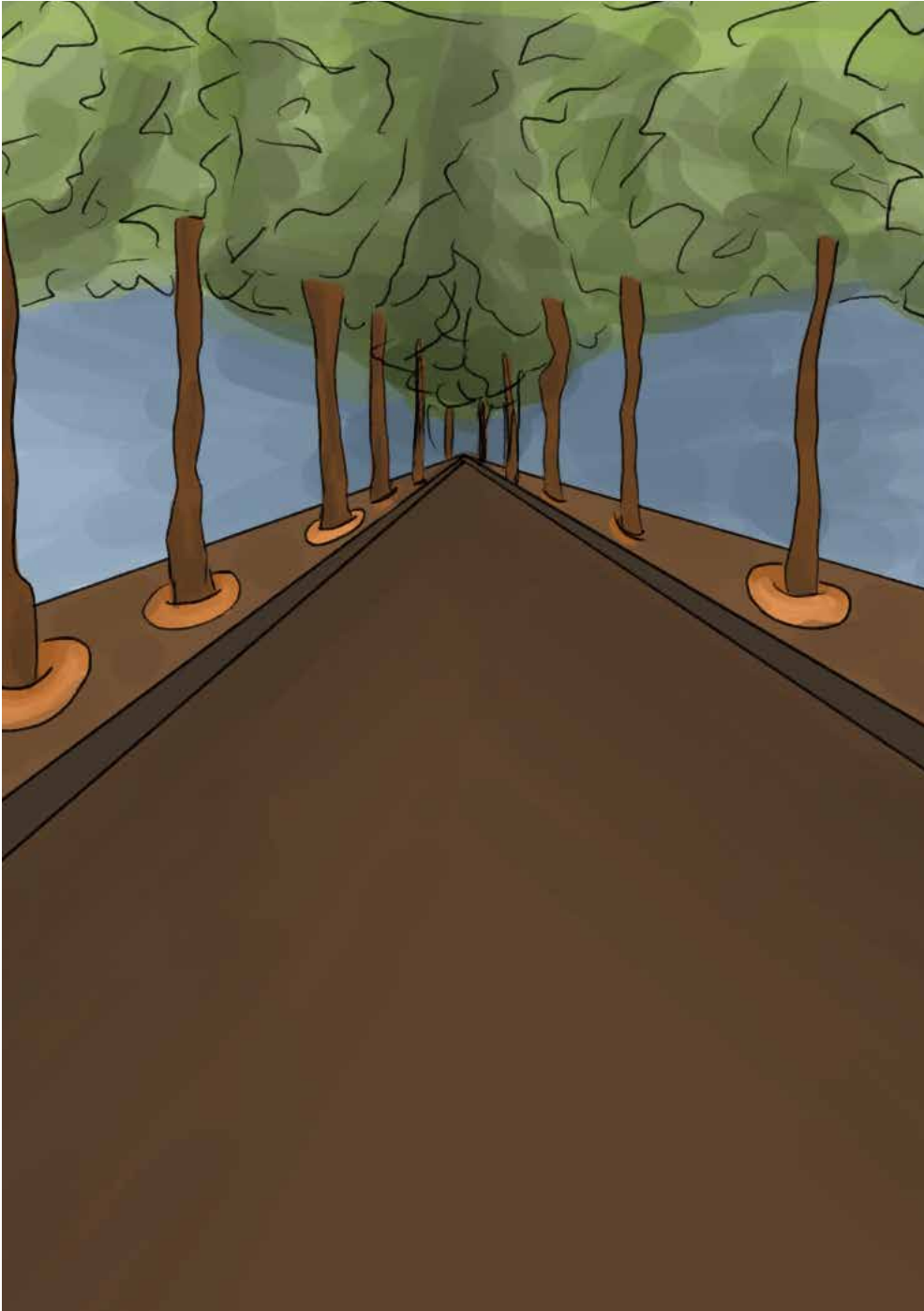
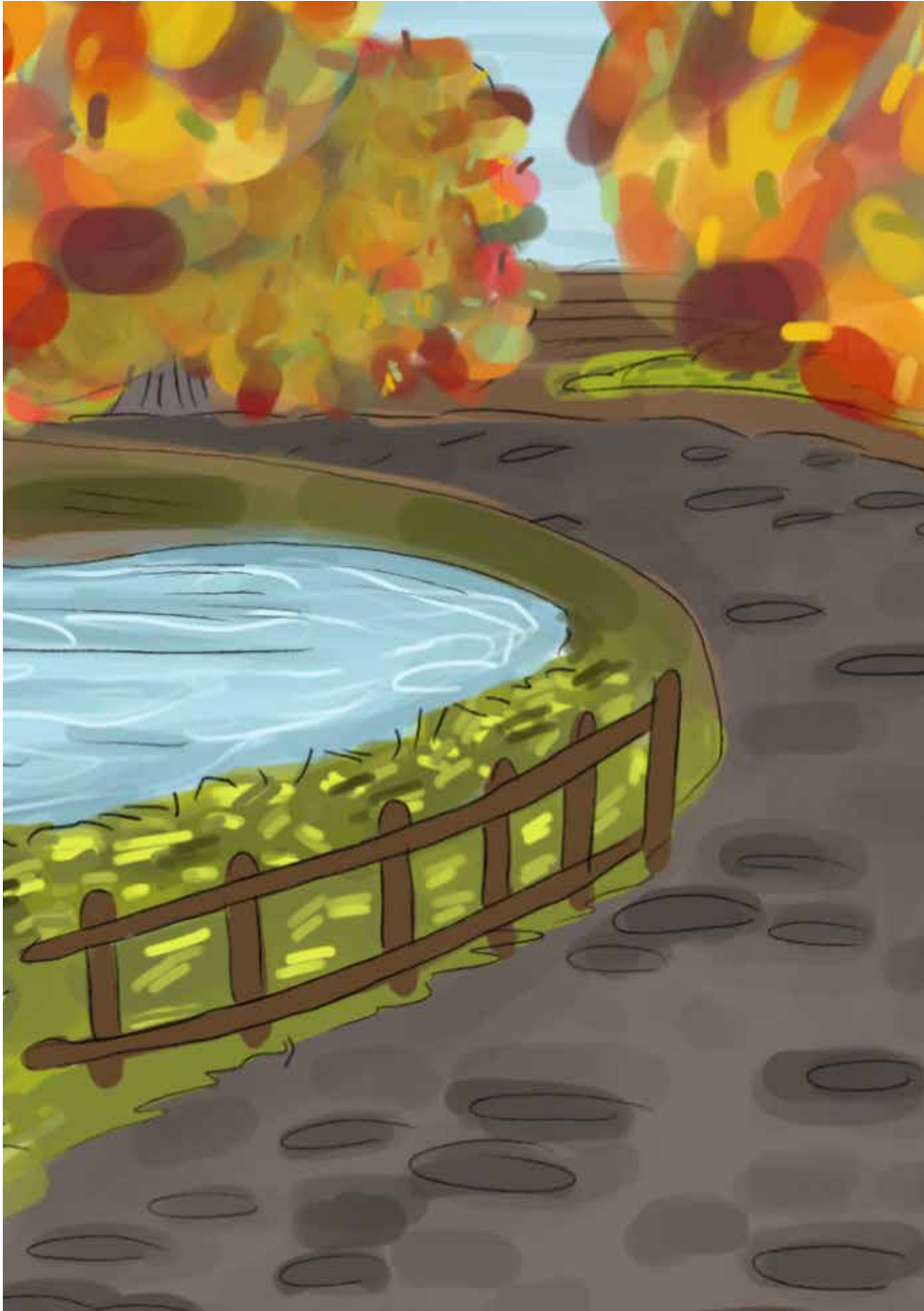
During the editing of the videos, the illustrations were then animated onto the carriages and trains, and then included in the short film.



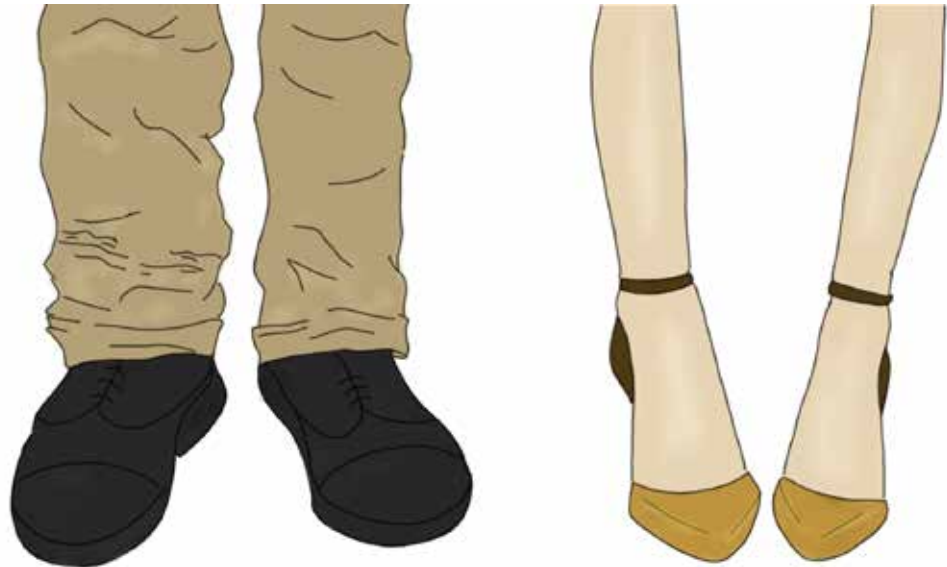
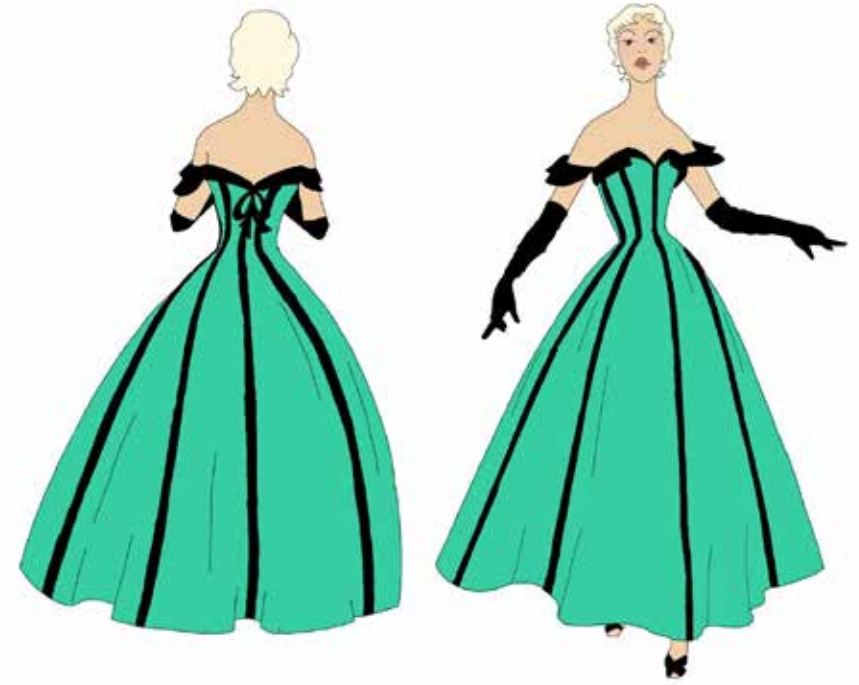




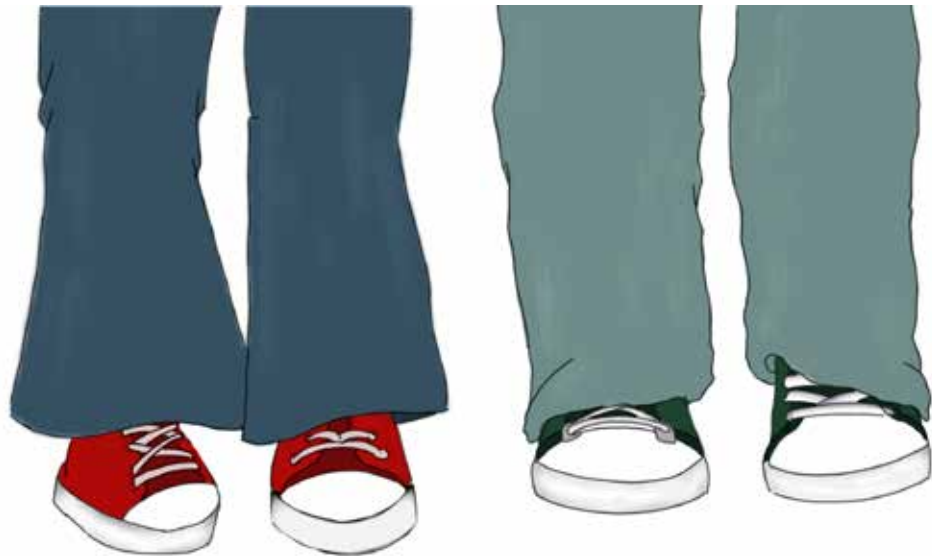
















DAL WEB ALLA CARROZZA

Facendo riferimento ai video e al cortometraggio, in cui nel capitolo dedicato alle carrozze la protagonista passa dalla navigazione nel web all'uscita in bicicletta, in queste pagine il viaggio visivo scorre da una carrozza all'altra, soffermandosi sui dettagli esterni e sugli interni.

Per offrire un ulteriore sguardo su questi mezzi di trasporto d'epoca: lo sguardo del fotografo, che da questa pubblicazione ai video affianca lo sguardo del videomaker.

In the carriage section of the videos and the short film, the protagonist goes from browsing the web to cycling, in these pages the visual journey flows from one carriage to another, focusing on the external and internal details.

We can also see this subject through a photographer's eyes, to give us another perspective on these vintage means of transport, with the inclusion of the photographs that accompany the video work.



Breve storia della carrozza dal XV sec. all'epoca d'oro del XIX sec.

La carrozza autoportante del XIX sec. trae origine e si evolve dal prototipo di carrozza ungherese, la rhaeda sospesa, la prima carrozza sospesa con catene ai montanti in ferro fissati sui treni anteriori e posteriori del telaio, utilizzata dalla regina madre d'Ungheria, Elisabetta, nel suo ingresso a Napoli nel 1343. I primi cocchi all'ongaresca furono costruiti intorno alla metà del 1400 nella città ungherese di Kotcze da cui dette "coze" o "cozo" e in seguito cocchio e si diffusero in Italia grazie ai legami dinastici tra la casa regnante d'Ungheria e le corti di Ferrara e Napoli.

Nel corso di tutto il Cinquecento il primato della produzione di carrozze appartenne alle corti principesche italiane ed in particolare a quelle della regione ferrarese alla corte di Ippolito d'Este. Nella seconda metà del Seicento fu messo a punto un modello di massima diffusione ed eleganza, la BERLINA, su progetto di un architetto italiano, Filippo Chiese, alla corte di Brandeburgo di Federico Guglielmo.

Il Seicento fu il secolo che apportò alcuni progressi della tecnica come l'avantreno girevole e le prime sospensioni in acciaio a "S" dette alla Daleine dal suo inventore. Vengono fissati proprio tra il secolo XVI e XVII altri modelli che resteranno sostanzialmente immutati fino all'Ottocento: oltre alla BERLINA, il CALÉCHE, il Caléche an Gondle e il COUPÈ che ricorda una berlina tagliata nella parte anteriore della cassa e quindi con soli due posti. La Francia acquistò il predominio nell'ideazione ed esecuzione di carrozze e dalla fine del Seicento vengono progettate le carrozze destinate a trasporto pubblico da viaggio e vengono chiamate DILIGENZE, per trasporto passeggeri con relativi bagagli ad orari fissi.

La prima "diligence" fu la Parigi-Lione che percorreva la distanza in cinque giorni. In Francia con il Seicento fa la sua prima comparsa il FIACRE di Parigi come carrozza a pagamento come il taxi e i primi OMNIBUS su percorsi stabiliti a tariffa fissa.

Il Settecento è il secolo del "grand tour" verso l'Italia o comunque verso le testimonianze dell'antichità classica, pertanto si spostano nobili e ricchi borghesi con le proprie carrozze dall'Europa verso l'Italia e allo stesso tempo si incentiva la produzione di veicoli per l'uso pubblico che siano più veloci della diligenza e saranno i modelli Stages francesi. Con il Settecento si favoriscono interventi a favore della funzionalità, come i perfezionamenti tecnici tra i quali il freno e le sospensioni. I modelli che si confermano nel secolo sono la BERLINA molto elegante a cassa chiusa e quattro posti, il CALÉCHE e il LANDAU a cassa chiusa con due mantici contrapposti reclinabili a 45 gradi che avrà nell'Ottocento il successo della carrozza da cerimonia prestigiosa per le casate nobiliari e famiglie reali.

Compaiono i primi PHAETON come carrozze per l'attività sportiva, guidate dal proprietario a cassa aperta e quattro ruote. Milano, Bologna, Napoli sono

centri di rinomate carrozzerie e in Inghilterra si sviluppano le tecnologie per la produzione di carrozze più leggere e veloci. Verso fine secolo l'Inghilterra introdusse per il trasporto pubblico extraurbano il modello più veloce e leggero degli STAGE francesi, il MAIL-COACH grazie a John Palmer nel 1784, che ne avrebbe decretato il successo in seguito per tutto l'Ottocento.

L'Ottocento, "l'epoca d'oro della carrozza", si caratterizza per la grande differenziazione dei veicoli e l'evoluzione tecnologica apportata, in primo luogo le balestre o molle ellittiche di Obadiah Elliot del 1804.

L'invenzione di Elliot consentirà di posare la cassa sulle sospensioni in modo da renderla auto portante. L'Inghilterra in questo secolo detiene il primato della produzione e la carrozza si diffonde nella prima metà dell'Ottocento tra le classi borghesi che la utilizzano per trasporto pubblico e privato come status sociale e culturale. L'anglomania dell'Ottocento è favorita anche dalla paternità delle diverse invenzioni apportate, tra le quali anche l'uso dei cerchi in gomma con la vulcanizzazione, di Goodyear USA (1839) e della verniciatura impermeabilizzante. La BERLINA viene ridimensionata nelle forme e diventa la vettura da viaggio e da città più usata insieme al COUPÈ che era nato come berlina tagliata per due posti a cassa chiusa o decappottabile.

Il secolo introduce svariati modelli per la caccia - BREAK-CHASSE, BREAK-WAGONETTE, DOG-CART, PHAETON - con la guida diretta del proprietario molto diffusa come moda dall'Inghilterra a tutta Europa.

I primi trent'anni dell'Ottocento vedono le maggiori città d'Europa popolate dalle vetture di piazza o noleggio, che corrispondono ai moderni taxi, e sono i famosi FIACRE di Parigi o Vienna, i CABS di Londra e i BRUM italiani con i brumisti come conducenti. Altri modelli molto utilizzati a cassa aperta per la passeggiata cittadina e nei parchi o lungo i boulevards delle capitali europee sono i VICTORIA, MILORD, DUC VICTORIA, DUC DE DAME, VIS À VIS.

Con la metà del secolo, a seguito dell'applicazione della locomotiva a vapore, si sviluppò e diffuse vertiginosamente il sistema ferroviario in gran parte d'Europa determinando, entro gli anni Ottanta dell'800, un lento e graduale abbandono del trasporto a trazione animale e della carrozza elegante a cavalli. Le tipologie di maggior successo nell'Ottocento, come i Victoria, i Brum e gli Omnibus, verranno riproposte nelle forme dei primi modelli HP, motore a vapore di fine secolo, per cui cominciarono a circolare i primi Milord, Victoria, Brum e Omnibus semoventi a motore con vetturino o autista privato.

Donatella Guarneri

Conservatrice del Museo Civico delle Carrozze d'Epoca di Codroipo

Testo concesso dal Museo e tratto da Guarneri D. (a cura di), Museo Civico delle Carrozze d'Epoca di Codroipo, Edizioni L'Orto della Cultura, Pasian di Prato UD, 2021

A brief history of the carriage from the 15 th century to the golden age in the 19 th century

The freestanding carriage of the nineteenth century originates and evolves from the prototype of the Hungarian carriage, the suspended raeda, the first carriage to be suspended by chains attached to the iron uprights at the front and rear of the frame, used by Elizabeth the Queen Mother of Hungary when she came to Naples in 1343. The first Hungarian-style coaches were built around the middle of the 1400s in the Hungarian city of Kötze. Known as the cart of Kocs, they spread to Italy thanks to the dynastic ties between the ruling house of Hungary and the courts of Ferrara and Naples, morphing into the Italian 'cocchio', or 'coach' in English.

Throughout the sixteenth century, the leading manufacturers of carriages were linked to the Italian princely courts, in particular those in Ferrara at the court of Ippolito d'Este. In the second half of the seventeenth century, an Italian architect, Filippo Chiese, designed a very elegant and popular model for Prince Federigo Wilhelm of Brandenburg, known as the BERLIN.

The seventeenth century saw a number of advances in technology, such as the pivoting front axle and the first "S" shaped steel suspension, named Daleine after its inventor. Other models developed between the sixteenth and seventeenth centuries, which remained substantially unchanged until the nineteenth century. These included the BERLIN, the CALÉCHE, the CALÉCHE EN GONDLE and the COUPÉ, which was like a BERLIN with the front of the body cut off so it only had two seats. France became a leader in the design and construction of carriages, and the end of the seventeenth century saw the development of carriages intended for public transport known as DILIGENCE or STAGECOACHES, which transported passengers and their luggage according to a fixed timetable. The first "DILIGENCE" went from Paris to Lyon, covering the distance in five days. Seventeenth century France saw the first appearance of the Paris FIACRE, a carriage that could be paid for much like a taxi and the first OMNIBUSES running fixed-fare routes.

The eighteenth century was the period of the "grand tour" to Italy and other locations of classical antiquity, which saw the nobility and the rich travelling in their own carriages from Europe to Italy. This also encouraged the production of vehicles for public use that were faster than stagecoaches, such as the French 'Stage' models. Developments in the eighteenth century increased functionality, such as technical improvements like brakes and suspension. This century saw the success of models such as the very elegant four-seater ENCLOSED-BODY BERLIN, the CALÉCHE and the closed-body LANDAU. This had two opposing cloth tops that folded down at 45 degrees. In the nineteenth century, this became extremely popular for prestigious ceremonial carriages for the nobility and royal families.

The first PHAETONS were used as carriages for sporting activities, they had an open body and four wheels and were usually driven by the owner. Milan, Bologna

and Naples were renowned centres of coachbuilding, while at the same time the technologies for the production of lighter and faster carriages were being developed in England. Towards the end of the century, England introduced the fastest and lightest model of the French STAGES for city-to-city public transport, the MAIL-COACH. This was invented by John Palmer in 1784, and enjoyed tremendous success well into the nineteenth century.

The nineteenth century was "the golden age of the carriage", and is notable for the great variety of vehicles and the evolution of the technology behind them, in particular the leaf spring (or elliptical spring) invented by Obadiah Elliot in 1804. Elliot's invention made it possible to attach the body onto the suspension in order to make it self-supporting.

England in this century led the world in production and in the first half of the nineteenth century, carriages became popular among the middle classes, who used them for public and private transport, as well as a symbol of social and cultural status. The predominance of the English-speaking world in the nineteenth century was also thanks to the patenting of the various inventions, including vulcanised rubber wheel rims by Goodyear USA (1839) and waterproof paint. The BERLIN was available in various shapes and sizes and became the most used form of transport in towns, alongside the coupé that developed from a Berlin cut down to provide two seats with a closed cab or convertible top. This century saw the introduction of several models for hunting - BREAK DE CHASSE, WAGONETTE BREAK, DOG-CART and PHAETON - driven directly by the owner and all the rage from England to the whole of Europe.

The first thirty years of the nineteenth century saw the largest cities in Europe filled with carriages that could be hailed down and rented much like modern taxis. These include the famous Fiacres in Paris or Vienna, the CABS of London and the Italian BRUMS (Brougham) driven by Brumisti. Other open-body models widely used for trips around town, through parks or along the boulevards of European capitals include the VICTORIA, MILORD, DUC VICTORIA, DUC DE DAME, and the VIS À VIS.

After the invention of the steam locomotive, by the middle of the century the railway system had developed and spread rapidly throughout much of Europe. This led to a slow and gradual decline of animal-drawn transport and the elegant horse-drawn carriage by the 1880's. The most successful models of the nineteenth century, such as the Victoria, the Brum and the Omnibus, were echoed in the design of the first steam-powered HP models at the end of the century, which saw the first self-propelled Milord, Victoria, Brum and Omnibus take to the streets with a cab man or private driver.

Donatella Guarneri

Curator of the Civic Museum of Vintage Coaches of Codroipo

Text provided with kind permission of the Museum and taken from Guarneri D. (edited by), Museo Civico delle Carrozze d'Epoca di Codroipo, Edizioni L'Orto della Cultura, Pasian di Prato UD, 2021

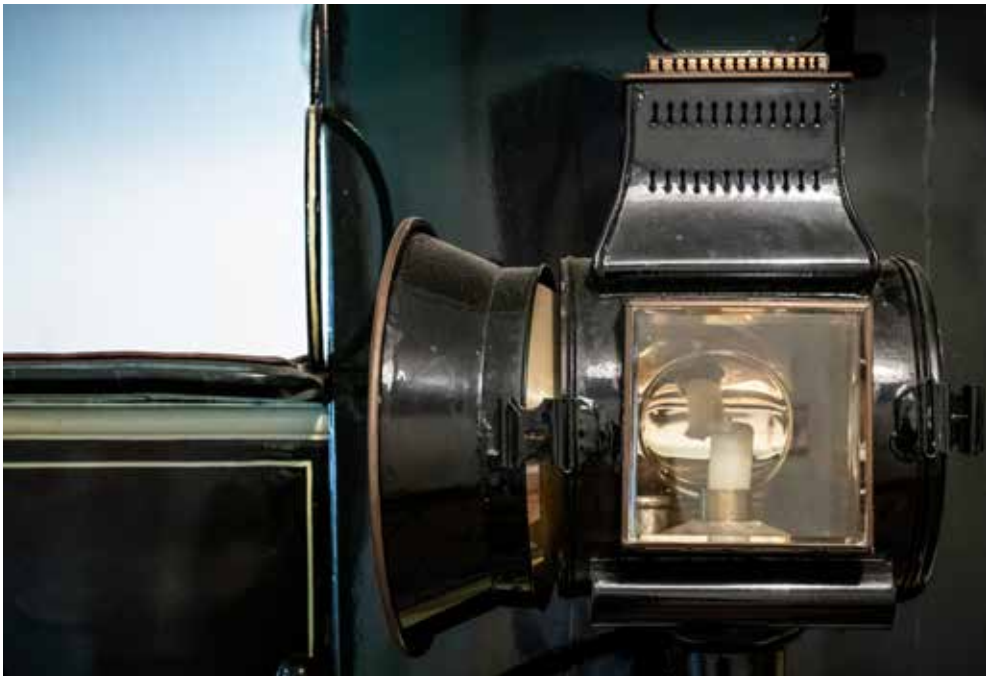














A. LAUDA



1

Carriage, Appuntamento
CANTIERI DI SERVIZIO PUBBLICO E NOTTURNO

1

Carriage, Appuntamento
CANTIERI DI SERVIZIO PUBBLICO E NOTTURNO













• A. LAUDA •







DAL WEB AL TRENO

Facendo riferimento ai video e al cortometraggio, in cui nel capitolo dedicato ai treni il protagonista passa dalla navigazione nel web all'uscita in bicicletta, in queste pagine il viaggio visivo scorre da un modellino all'altro, dai singoli treni ad ampie viste sui binari e sul paesaggio circostante. Per offrire un ulteriore sguardo su questi mezzi di trasporto d'epoche diverse: lo sguardo del fotografo, che da questa pubblicazione ai video affianca lo sguardo del videomaker.

In the train section of the videos and the short film, the protagonist goes from browsing the web to cycling, in these pages the visual journey flows from one model to another, moving from individual trains to extensive views of the tracks and the surrounding landscape. We can also see this through a photographer's eyes, to give us another perspective on these means of transport from different eras, with the inclusion of the photographs that accompany the video work.



Il viaggio dalla carrozza al web. Il treno

Il treno è il mezzo più lungo e più pesante che si muova sulla terra, capace di trasportare centinaia di viaggiatori da un paese a una città, da una città a una metropoli e all'interno di una stessa metropoli, lungo chilometri di gallerie sotterranee, o ancora dalla montagna al mare, da una costa all'altra di un continente. Volendo, si possono percorrere migliaia di chilometri lungo tutta l'Eurasia dall'Atlantico al Pacifico e l'America del Nord, da un oceano all'altro, per intere giornate, anzi, per intere settimane, senza quasi mai scendere dal treno su cui si è saliti.

Il treno sembra costruito apposta per favorire la conversazione, il dialogo, quanto meno quei treni realizzati fino a qualche anno fa, perché avevano i sedili posizionati l'uno di fronte all'altro, e la dimensione intima dello scompartimento, una sorta di stanzetta attrezzata per il viaggio, un po' la replica dell'interno di una vecchia carrozza, sollecitava la reciproca osservazione. Sedersi di fronte a un altro passeggero, osservarlo nei suoi piccoli movimenti, ascoltarlo parlare, sbirciare con assoluta discrezione quello che legge, riflettere su com'è vestito (con dignitosa sobrietà o con esagerato sfarzo), accennare a una conversazione nell'arco delle due, tre ore di viaggio, scoprire i gusti comuni, sono esperienze che difficilmente possono capitare in altri ambienti, in altri "beni comuni".

Forse a volte il parco pubblico e la biblioteca consentono questi contatti, ma più raramente. Il treno mette in relazione generazioni diverse, non esistono scompartimenti per adolescenti, carrozze per ottuagenari, altre ancora per signori o signore di mezza età in carriera. È imperante la promiscuità, anche dei generi. Laddove la prenotazione dei posti non è obbligatoria, ci si accomoda nei posti liberi privilegiando la simpatia di uno sguardo incrociato, quasi una sorta di sottile complicità messa in pratica senza troppe esitazioni. Oppure la scelta ricadrà su una seduta che dovrebbe garantire tranquillità e silenzio, senza inopportune interferenze nelle solitarie letture sui propri dispositivi elettronici, o sul proprio amato libro.

Certo, mi si obietterà a questo punto, ormai viaggiare significa rincattucciarsi in un posto isolato, non si ricerca più il compagno di viaggio, lo si rifugge, per paura che la propria bolla in cui ci siamo rifugiati non sia più tale e non ci permetta di rimanere immersi nei nostri giochi, nelle nostre app, iniziando conversazioni reali che interromperebbero fatalmente quelle virtuali che tanto più ci attraggono.

Quando invece, proprio la persona che ti sta accanto o di fronte, che tu hai ignorato per tutto questo tempo, chissà quante cose avrebbe da dirti! Ma c'è un altro aspetto che, in treno, può destare la nostra insaziabile curiosità. Un professore di geografia, all'Università, amava ripetere agli studenti che quando viaggiava in treno lui non leggeva libri o riviste, non attaccava conversazione con gli sconosciuti, né correggeva le tesi dei suoi laureandi. Preferiva guardare fuori dal finestrino per capire com'era organizzata la campagna che il treno

stava attraversando, per leggere lo sviluppo industriale di un territorio, per scoprire com'erano cresciute le periferie delle città, ben consapevole che spesso al treno veniva rivolta la parte nascosta di quelle città, quella che non si voleva far vedere.

Questo per dire che il treno offre una visione laterale del paesaggio, che può essere più interessante o quantomeno complementare rispetto a una visione dall'alto (l'aeroplano), o frontale (l'automobile). La prima è però limitata ai pochi chilometri vicini alla pista di decollo e, a conclusione del viaggio, a quella di atterraggio, facendoci rimanere troppo lontani dalla campagna sottostante. La seconda fa vedere ossessivamente davanti a noi un nastro d'asfalto e la mutevole segnaletica stradale (e guai a distrarsi un po'). È indubbio il primato che dobbiamo concedere al treno, anche se tali prerogative sono insidiate ogni giorno dalle sempre più numerose gallerie che si realizzano per superare le catene montuose (il treno – si sa – non si vuole più far arrampicare sulle montagne, del resto ha sempre evitato le salite più erte), o dalle barriere anti rumore che riducono il treno, almeno per quei tratti, a un proiettile all'interno di una lunga canna da fucile.

Quanti villaggi, quante chiese, quanti campanili e quante montagne si stanno nascondendo dietro a quelle barriere! Ma c'è un treno che assecondava gli opposti modi di viaggiare e permetteva, fin dagli anni Cinquanta del secolo scorso, di osservare il panorama sia di fronte e sia di lato rispetto al suo avanzamento. Aveva due salotti alle due estremità al posto della cabina del macchinista (trasferita in alto, sull'imperiale), con varie poltroncine orientabili all'interno in una sorta di veranda molto luminosa e soleggiata. Con in mano il calice di un Martini servito nella carrozza bar, era impossibile ostentare indifferenza al tentativo di chi voleva iniziare una conversazione seduto sulle poltrone progettate da Gio Ponti e Giulio Minoletti, il top del design italiano di quegli anni.

E poi c'è il fascino dei treni notturni, quelli dove le carrozze letto sono accompagnate da una carrozza ristorante. È qui, e non serve proprio viaggiare sul mitico e super lussuoso Orient Express per accorgersene, che si consumano le più belle ma anche le più drammatiche avventure ferroviarie, dove le conoscenze si fanno subito intense, dove qualcosa si infiamma dentro e non lascia via di scampo. Qui si può dimenticare il web, è troppo ricco l'ambiente che ci circonda per non assaporarlo fino in fondo. Essere connessi è un'opzione del tutto secondaria, troppo intenso è comunicare con i propri simili. E lo stordimento che il treno provoca saltando sugli scambi è già una musica molto appagante.

Romano Vecchiet

Il viaggio dalla carrozza al web. The train

The train is the longest and heaviest means of transport on earth, capable of transporting hundreds of travellers from a village to a city, from a city to a metropolis or within a metropolis, along kilometres of underground tunnels, from the mountains to the sea or from one coast of a continent to the other.

You can travel thousands of kilometres throughout Eurasia from the Atlantic to the Pacific and North America, from one ocean to another, travelling for whole days, indeed, for whole weeks, almost without ever getting off the train you boarded.

Trains could almost have been built specifically to encourage conversation and dialogue, particularly as, until a few years ago, they were built with the seats facing each other: the intimate size of the compartment, a sort of room equipped for travel, a bit like the replica of the interior of an old, horse-drawn carriage, encouraged mutual observation. Sitting in front of another passenger, watching their small movements, listening to them speak, taking a peep at what they are reading, reflecting on how they are dressed (with dignified sobriety or with exaggerated pomp), starting a conversation and discovering common tastes over the course of two or three hours of travel.

These are experiences that can hardly happen in any other environments or in other shared spaces.

Perhaps something similar might sometimes happen in a public park or library, but much more rarely. Trains bring together different generations, there are no compartments for teenagers, carriages for octogenarians, or middle-aged men and business women. They all come together. When there is no need to reserve a seat, we simply take any free place, having felt a liking for those sitting there based on a passing glance, a kind of subtle complicity we put into practice without too much hesitation. Alternatively we might choose a seat that seems to offer peace and silence, without being disturbed reading our electronic devices, or a much loved book. Of course, one might object, saying that traveling means hiding in isolation, not looking for a travel companion but avoiding one, protecting the bubble we shelter in for fear that we will not be left in peace, immersed in our games, in our apps, and instead have to start real conversations that would fatally interrupt the virtual ones that attract us the most.

However, who knows how many things the person next to or in front of you, that you have been ignoring all this time, might be able to tell you! But there is another source of insatiable curiosity when travelling on a train. A university professor of geography liked to tell his students that when he traveled by train he wouldn't read books or magazines, start conversation with strangers, or correct his student's dissertations. He preferred to look out the window to understand how the countryside that the train was travelling through was organised, reading the industrial development of a territory, discovering how the suburbs of the cities had grown, well aware that often the hidden part of the cities, the ones that are kept out of sight, can be seen from trains.

This is to say that the train offers a different view of the landscape, which can be more interesting, or at least complementary, to a view from above (the airplane), or from the front (the car). The view from a plane is limited to a few kilometres from the runway and, at the end of the trip, to the landing strip - the rest is too far to really see the countryside below. The view a car trip offers is mostly of the asphalt belt and the changing road signs (and it's better not to get distracted). The superiority of train travel is undisputed, even if its prerogatives are threatened every day by the increasing number of tunnels that are built through mountain ranges (the train - it is known - no longer wants to climb mountains, having always avoided the steepest climbs), or by the noise barriers being built that make train travel, at least during those stretches, like being a bullet inside a long gun barrel.

How many villages, churches, bell towers and mountains are hidden by those barriers! However one train from the 1950s favoured the opposite way of traveling, by letting passengers enjoy the view from both the front and the side as the train travelled along. Instead of the driver's cab it had two lounges at both ends (on the Imperiale it was moved to the top), with a number of adjustable armchairs inside what looked like a very bright and sunny veranda. Holding a glass of Martini served at the carriage bar, it was impossible to feign indifference to someone wanting to start a conversation sitting in the armchairs designed by Gio Ponti and Giulio Minoletti, the leading Italian designers of the time.

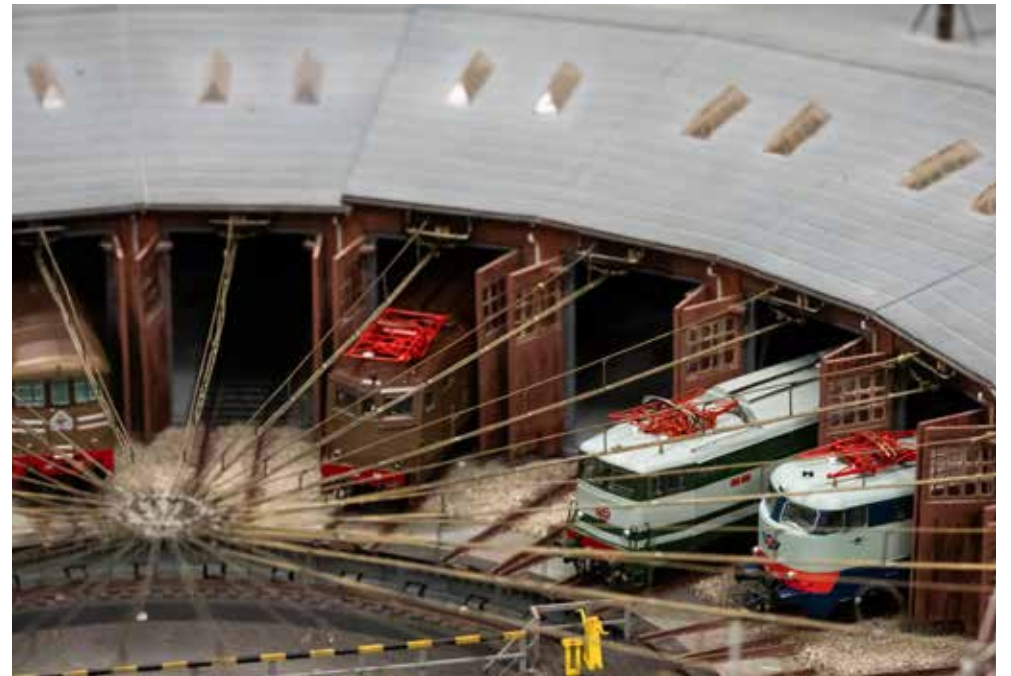
And then there is the charm of night trains, with sleeper carriages and a restaurant carriage. It is on these trains - and it doesn't have to be the mythical and super luxurious Orient Express to realise it - that the most beautiful and dramatic railway adventures take place, meetings immediately become intense, sparks fly and our hearts are captured. It's the right place to forget the web, the environment around us is too rich not to enjoy it to the fullest. Communicating with others is so intense, that staying connected becomes very much a second choice. And the mesmerising sound of the train clicking over the points is already the most exciting music.

Romano Vecchiet



















www.unitrans.at

UNITRANS
AUSTRIA - BELGIUM - ITALY - CZECH REP.
Tel. - FAX 0043 5412 / 66677

Trust in time

PERCAM

83 61 498 2 700-1 6
0181 Stadlaura













PRODUZIONE / production



CON IL SOSTEGNO DELLA / with the support of



CON IL PARTENARIATO E LA COLLABORAZIONE DI /
with the partnership and collaboration of



MEDIA PARTNER





Inquadra il QRcode e guarda il cortometraggio!

Scan the QR code and watch the short film!

