



STUDIEREIS 2022 TURIJN EN BOLOGNA



HISTEchnica



COLOFON

Deze bundel is samengesteld door Ton Boele ter gelegenheid van de Studiereis Turijn en Bologna in 2022 van de Stichting Studiereizen Technisch Erfgoed, een initiatief van de Vereniging Histechnica (www.histechnica.nl) en het KIVI, afdeling Geschiedenis der Techniek (<https://www.kivi.nl/afdelingen/geschiedenis-der-techniek>). Tenzij anders vermeld is de samenstelling voor een groot deel gebaseerd op vrij toegankelijke bronnen in het internet. Teksten in het Engels en het Italiaans werden vertaald door www.deepl.com en het Nederlands door de samensteller zo veel mogelijk gereviseerd.

Histechnica en KIVI GdT organiseren jaarlijks een achttal boeiende voordrachten en andere activiteiten met speciale aandacht voor de Geschiedenis der techniek en Industrieel Erfgoed.

STUDIEREIS TURIJN EN BOLOGNA

18 - 24 september 2022

Vereniging HISTEchnica
KIVI afd. Geschiedenis der Techniek



HISTEchnica

INHOUD

Inhoud	2
Deelnemers	4
Hotels	6
Gedetailleerd programma	8
Informatie Locaties	12
Zondag 18 september	14
Mole Antonelliana Tranvia Sassi – Superga	
Maandag 19 september	20
Olivetti Cavourkanaal	
Dinsdag 20 september	27
Iveco Aurora Lingoto	

Woensdag 21 september 34

SMAT
Spina
Frecciarossa
Wandeling Bologna

Donderdag 22 september 49

Museo Patrimonio Industriale
Ducati
Canale di Bologna
MAST

Vrijdag 23 september 58

Carpigiani
Museo Marconi
Museo della Macchina a Vapore

Zaterdag 24 september 65

San Marino

Hotels

18-21 september in Turijn



achterzijde

Best Western Hotel Piemontese
Via Bertholet 21, 10125 Torino
tel 00390116698101
www.hotelpiemontese.it
info@hotelpiemontese.it

21-24 september in Bologna



Zanhotel Regina
Via Indipendenza 51, 40121 Bologna
tel 0039051248878
www.zanhotel.it/hotel-regina-bologna
hotelregina@zanhotel.it

Programma Turijn en Bologna 18 t/m 24 september 2022

Exacte tijden worden tijdens de reis gespecificeerd.
(o.v. = onder voorbehoud)

TURIJN

Zondag 18 september

- 13:30 - 13:50 Registratie in lobby Hotel Piemontese
- 14:10 Vertrek touringcar
- 14:40 - 17:00 Mole Antonelliana + Museo del cinema
(2 groepen)
- 17:30 - 19:00 Tandradbaan Sassi – Superga (o.v.)
- 19:30 - 21:30 Diner in Ristorante “Bocciofila Crimea”
- 21:45 Aankomst Hotel

Maandag 19 september

- 08:30 Vertrek touringcar naar Ivrea
- 09:30 - 15:00 Olivetti, Unesco Industrieel Erfgoed
- 15:00 - 15:40 Ivrea naar Chivasso
- 16:00 - 17:00 Stuw in Cavour-kanaal
- 18:00 Aankomst Hotel
Diner op eigen gelegenheid

Dinsdag 20 september

- 08:15/30 Vertrek per touringcar
- 09:00 - 11:30 Fabriek bedrijfsauto's Iveco (o.v.)
of alternatief
- 12:00 - 13:10 Lunch in CNH Industrial Village Bistro
- 13:30 - 14:30 Officine Scrittura (museum Aurora)
- 14:30 - 15:30 Fabriek Aurora
- 16:00 - 17:15 Lingoto (Centro Storico FIAT)
- 18:15 Aankomst Hotel
- 19:30 Diner in Ristorante "Piemonte in bolla"
(naast hotel)

Woensdag 21 september

- 08:30 Vertrek uit Hotel met bagage
- 09:00 - 11:00 SMAT Waterzuiveringscomplex Turijn
- 11:15 – 12:15 Spina 4 – herinrichting industriegebied
Gids Arch. Christiana Chiorino o.v.
met eigen touringcar
- 12:30 – 13:10 Lunch op Stazione di Porta Nuova
op eigen gelegenheid
- 13:00 Vertrek Frecciarossa 9543 naar Bologna

BOLOGNA

Woensdag 21 september

- 15:24 Aankomst Frecciarossa in Bologna
- 15:50 Te voet naar hotel 700 m
- 16:15/30 Aankomst Hotel Regina
- 17:15 - 17:35 Te voet naar Nettuno-fontein 600 m
- 17:35 - 19:30 Old City Walking tour met gids
- 19:30 - 19:50 Te voet naar Ristorante "Moro" (o.v.)
- 20:00 Diner (hotel 100 m)

Donderdag 22 september

- 08:35 Vertrek uit Hotel per touringcar
- 09:05 - 10:40 Museo Patrimonio Industriale
- 11:00 - 12:35 Ducati (museum en fabriek), 3 groepen
- 13:00 - 14:00 Lunch Ristorante "Sfoglia"
in Casalecchio di Reno.
- 14:15 - 15:15 Historische Canali di Bologna
Stuw Chiusa di Casalecchio
- 15:30 - 16:50 Waterkrachtcentrale Canonica
- 17:30 - 19:00 Fondazione MAST, ontvangst
- 19.20 Aankomst hotel
Diner op eigen gelegenheid

Vrijdag 23 september

- 08:30/09:00 Vertrek uit hotel per touringcar
- 09:00 - 10:25 Onbekende bestemming per touringcar
- 10:30 - 12:00 Carpigniani, Techtour en museum
- 12:30 - 13:30 Lunch in Ristorante "Ca'Vecchia"
- 13:40 - 15:40 Museum Marconi
- 16:00 - 17:10 Museo della Macchina a Vapore
- 18:00 Aankomst in Hotel
- 19:15 250 m te voet
- 19:30 - Afsluitend diner in Ristorante "Diana"

Zaterdag 24 september

- 08:30 Vertrek uit Hotel
- 08:30 - 10:40 Touringcar naar San Marino
- 10:50 - 13:15 San Marino
Sightseeing en lunch op eigen gelegenheid
- 15:25 Aankomst Marconi Airport
(KL1592 Vertrek 17:25)
- 16:00 Aankomst Stazione Centrale Bologna
- 16:20 Aankomst Hotel Regina

TURIJN

Turijn is hoofdstad van de regio Piemonte en bevindt zich in het noordwesten van Italië. Turijn is langs de west- en noordkant omflankt door de Alpen, langs de zuidkant door de heuvels van Monferrato. Vier rivieren stromen door de stad: de Po, de Dora Riparia, de Stura di Lanzo en de Sangone.

Turijn heeft een bevolking van ruim 900.000 inwoners. Met de agglomeratie inbegrepen is het bevolkingsaantal 2,3 miljoen inwoners. Het is na Rome en Milaan de “rijkste” stad van Italië.

Geschiedenis en economie

Op de plek waar nu Turijn ligt, werd rond 28 v.Chr. door de Romeinen een militaire nederzetting gebouwd, Castra Taurinorum geheten, maar historici vermoeden dat er daarvoor al significante aantallen mensen woonden. Uit de Romeinse tijd dateert de Porta Palatina en ook in het typische orthogonale stratenplan van het huidige centrum is de Romeinse invloed terug te zien.

Al in de middeleeuwen werd er een universiteit gesticht, maar Turijn werd pas echt belangrijk toen in 1563 Emanuel Filibert van Savoye er de hoofdstad van zijn hertogdom van maakte. Op het Piazza San Carlo staat een standbeeld van hem.

De meeste beroemde gebouwen in Turijn behoren dan ook tot de barok; een van de weinige voorbeelden van renaissance-architectuur is de van rond 1500 daterende Duomo, waar zich de controversiële Lijkwade van Turijn bevindt. In opdracht van de 18e-eeuwse hertog Victor Amadeus II van Sardinië werden het Jachtpaleis Stupinigi en de Basiliek van Superga gebouwd, waar in het mausoleum

vele Savoyes begraven liggen. Het hoogelegen Superga wordt op de eerste dag bezocht. Van hieruit heeft men een mooi uitzicht over de stad.

In het Palazzo dell'Accademia delle Scienze bevinden zich het Museo Egizio, het egyptologisch museum, een van de belangrijkste in zijn soort ter wereld, en de Galleria Sabauda, die de schilderijencollectie van de Savoyes herbergt. De Galleria Sabauda heeft onder andere werken van de Vlaamse primitieven, zoals Van Eyck en Memling. Omdat een Savoye, Victor Emanuel II, in 1861 de eerste koning van Italië werd, is de geschiedenis van Turijn sterk verbonden met de Italiaanse eenwording, de Risorgimento. Turijn was tot 1865 zelfs de eerste hoofdstad van het verenigde Italië. Tussen de 17e eeuw en 1870 zetelden de Savoyes in het barokke Koninklijk Paleis. Als mooiste gebouw van Turijn geldt het 17e-eeuwse Palazzo Carignano, het geboortehuis van Victor Emanuel II. Tegenwoordig herbergt het het Museo Nazionale del Risorgimento.

Turijn en de omgeving van Marseille betwisten elkaar de uitvinding van de drank vermout, maar zeker is dat verreweg de meeste producenten zich in Turijn bevinden, waaronder de grootste: Martini.

In 1899 werd in Turijn het automerk FIAT opgericht door de familie Agnelli, het bedrijf dat nog steeds van groot belang is voor de Turijnse economie. De Agnelli's hebben sindsdien hun stempel gedrukt op de stad. Zo is de familie ook eigenaar van voetbalclub Juventus. Turijn was tot het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog bovendien de filmstad van Italië. De gebroeders Lumière gaven hier de eerste Italiaanse filmvoorstellingen. Na de Eerste Wereldoorlog verhuisde de

filmindustrie echter naar Rome. Turijn heeft nog wel een belangrijk filmmuseum. Dit is gevestigd in een van de opvallendste bouwwerken van de stad: de 19e-eeuwse 167 meter hoge Mole Antonelliana, die net als de Parijse Eiffeltoren het stadsgezicht domineert.

Andere ondernemingen die in Turijn gevestigd zijn, zijn Invicta (producent van rugzakken, gesticht in 1821), Superga (gym schoenen) en Robe di Kappa (sportkleding), De Fonseca (schoenen), Borbonese (lederwaren), Ferrero Rocher en niet te vergeten Lavazza (koffie en espresso).

Zondag 18 september 2022

Mole Antonelliana

(onderstaande tekst is gereviseerd door Architectura Henny Brouwer)

Bouwgeschiedenis

Aanvankelijk bedoeld als een Synagoge.

Dit zeer bijzondere, geheel in classicistische architectuur opgetrokken bouwwerk wordt beschouwd als typisch voor het werk van de 19^{de} eeuwse Italiaanse architect Alessandro Antonelli (1798–1888).

Het gebouw werd oorspronkelijk ontworpen als synagoge. De bouw startte in 1863.

De architect wijzigde echter de plannen, stuurde aan op een veel grootschaliger ontwerp dan de opdrachtgevers voor ogen stond met als gevolg geldgebrek, constructieproblemen en een breuk met de opdrachtgever. De bouw werd in 1869 stilgelegd.

In 1873 kon het werk worden hervat dankzij financiële steun van de stad Turijn en in 1884 werd het opgeleverd, nu echter als monument ter ere van Victor Emanuel II.

Mole Antonelli behoort tot de grootste baksteen gebouwen in klassieke stijl.



Museo del Cinema

Tegenwoordig is hier het Museo del Cinema gehuisvest.

Dit “Bioscoopmuseum” bezit o.a. een unieke historische verzameling die een compleet beeld omvat van de historische ontwikkeling vanaf de pre-cinema optische machines, toverlantaarns tot met de projectoren.

Voorts zijn stukken van decors van vroege films, zowel Italiaanse als buitenlandse, in een nogal suggestief decor tentoongesteld.

Architectuur

Exterieur

Het gebouw bestaat uit 3 delen, een vierkante (50 x 50 m) ca 30m hoge onderbouw, een colonnade en een strook met boogvensters die tezamen de vierkante basis vormen voor een 40 m hoge vierzijdige langgerekte koepel bekroond door een tempeltje (20m!) - "Tempietto" - met dubbele colonnade en terras.

Hierboven bevindt zich de ronde "Lanterna", eveneens met een terras. Op een hoogte van 113 meter, rijst een achthoekige Neogotische torenspits op, met nog eens 8 terrassen, en een 12-puntige ster op de top (met diameter van 2,4 meter). Het gebouw meet nu 167 m hoog.

De ingang aan de Via Montebello wordt gemarkeerd door een 30 m hoge portico, een portiek met zuilen en fronton.

Het gebouw is in baksteen opgetrokken, maar de decoratieve geleding van de gevels, kolommen, pilasters en kroonlijsten, is uitgevoerd in roze graniet afkomstig uit Baveno, een dorp bij het Lago Maggiore. De gehele geleding is gedetailleerd naar de Compositie Orde, het eenvoudigst te herkennen aan het kapiteel met het acanthusblad van de Korintische Orde gecombineerd met de "krullen" van de Ionische Orde.

Interieur

De langgerekte koepel overdekt een enorme centrale hal. In de onderbouw wordt deze hal omsloten door de ruimten grenzend aan de buitengevels, daarboven valt het licht binnen door de halfronde vensters en de "Tempietto". De uit 12cm dunne bakstenen gewelfvlakken bestaande koepel wordt gedragen door een beeldbepalend ijzeren ruimtevakwerk met

16 kolommen. Hier vindt een voor die tijd spectaculaire ontmoeting plaats tussen twee totaal verschillende wijzen van bouwen: de stapelbouw tegenover de skeletbouw, de baksteen tegenover het ijzer. Oorspronkelijk waren deze ijzerconstructies waarschijnlijk alleen geschilderd, tegenwoordig zijn zij afgedekt met een cementlaag ter bescherming tegen brand. Zij missen hierdoor niet hun authentieke expressie!

In de tijd van de bouw van de Mole verrees in Parijs de Eiffeltoren (1889). De belangstelling voor ijzer-constructies was breed verspreid. Ook Antonelli experimenteerde hiermee echter zonder de traditionele architectonische taal voor het exterieur te verliezen!

De Mole is vaak beschouwd als een bizarre poging om te bemiddelen tussen Neoklassieke en Neogotische vormen, vermengd met de technologische vernieuwingen van die tijd.

Panoramische lift

Vanuit het midden van de hal kunnen bezoekers met een lift de onderste verdieping van de “Tempietto” bereiken.

De eerste interne lift werd in 1964 gebouwd. De huidige lift, is in 2000 in gebruik genomen. Hij heeft volledig doorzichtige zijwanden van veiligheidsglas. De lift heeft geen stalen geleidingsconstructie, maar wordt stabiel gehouden tussen dikke stalen kabels tussen dak en vloer. Hierdoor is een 360 graden zicht op het interieur van de koepel.

De liftcabine brengt u in slechts 1 minuut, met een snelheid van ongeveer 1,5 m/s (5,4 km/u); naar de onderste galerij van de “Tempietto”, op 85 meter hoogte, van waaruit u een mooi uitzicht over Turijn heeft.

Tranvia van Sassi naar Superga

Het reserveren van treinkaartjes voor een retourrit was niet mogelijk, ook niet voor groepen. Het is weliswaar een zondag maar de "Tranvia" en het uitzicht zijn echter interessant genoeg om toch een poging te wagen dit mee te maken, eventueel met wat improvisatie.



De historische tandradbaan Sassi - Superga is uniek in zijn soort. Het is de voortzetting van een eeuwenoude traditie die begon op 26 april 1884 met de eerste rit van de kabelbaan gebouwd met het Agudio systeem: de trein werd aangedreven door een motor die een staalkabel aandreef die parallel liep aan het spoor op katrollen langs het traject. De lijn werd vervolgens, in 1934, omgevormd tot een tandradbaan met centrale spoortractie. De originele rijtuigen zijn enige jaren geleden volledig gerestaureerd. Het traject loopt over een afstand van 3.100 meter tussen het station Sassi (gelegen in

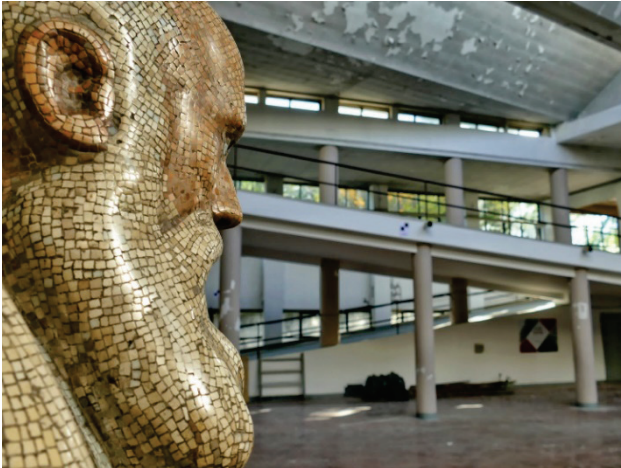
Turijn op de Piazza Modena, 225 meter boven de zeespiegel) en het station Superga (650 meter boven de zeespiegel). Het totale hoogteverschil van 425 meter wordt afgelegd met een gemiddeld stijgingspercentage van 13,5%, met pieken van 21% in het laatste stuk tussen Pian Gambino en het station van Superga. De tramverbinding wordt verzorgd door een trein die bestaat uit een trekker en maximaal twee getrokken wagons, met een totale capaciteit van 210 passagiers.



Bij aankomst in Superga kunt u genieten van een prachtig uitzicht over Turijn met op de achtergrond de Alpen. Direct naast het bergstation bevindt zich de Basiliek van Superga gebouwd door Juvarra en de koninklijke graftombes van de Savoie. In het station Sassi is een bar, restaurant annex een klein historisch trammuseum.

Maandag 19 september 2022

Olivetti



Olivetti is in 1908 nabij Turijn opgericht door Camillo Olivetti als fabriek van schrijfmachines. Het bedrijf ontwikkelde zich voornamelijk onder zijn zoon Adriano Olivetti, die ook beroemd is geworden wegens het ontwikkelen van een nieuw managementsysteem. De eerste overzeese vestiging werd in 1930 geopend. In 1948 bracht Olivetti een elektrische rekenmachine op de markt, de Divisumma. Het bedrijf produceerde in 1959 de eerste elektronische computer uit Italië, de met transistors uitgeruste Elea 9003. In datzelfde jaar nam Olivetti de Amerikaanse schrijfmachinefabrikant Underwood over. In 1964 verkocht het bedrijf zijn elektronica-divisie aan General Electric, hoewel het nieuwe computerproducten bleef ontwikkelen.

In 1982 kwam de eerste pc van Olivetti op de markt, de M20 met een Zilog Z8000-CPU. In 1985 verwierf Olivetti een deel van de Britse computerfabrikant Acorn Computers; een derde partner was Thomson. Olivetti verkocht de Thomson MO6 en de BBC Master Compact (door Acorn ontwikkeld voor een computercursus van de BBC) onder de naam "Olivetti Prodest" PC128, respectievelijk PC128s. Het bedrijf ontwikkelde personal computers tot het in 1997 de PC-divisie verkocht, en produceerde voor AT&T de PC 6300. Dit was de eerste IBM-compatible PC van AT&T, met een Intel 8086 processor. Het was in feite een Olivetti M24 die onder het merk AT&T werd verkocht.[1] Ook de AT&T EO is door Olivetti geproduceerd, maar uitgebracht onder AT&T's naam.

Het Luxemburgse bedrijf Bell S.A. verwierf in 1999 een controlerend belang in Olivetti, maar verkocht dit twee jaar later aan een consortium waarvan onder andere Pirelli en Benetton deel uitmaakten. In 1999 deed eigenaar Roberto Colaninno van Olivetti met steun van politicus Massimo D'Alema (die gigantische leningen verstrekke) een vijandig bod op de Telecom Italia-groep, dat leidde tot een van de grootste aankopen in de Italiaanse geschiedenis; voor omgerekend 65 miljard dollar werd iets meer dan 50% van de aandelen van het vijfmaal zo grote Telecom Italia overgenomen. Colaninno liet zich aanstellen tot hoofd van de Raad van Bestuur van de gefuseerde onderneming. Toen Pirelli in 2001 echter de macht over het bedrijf verkreeg door 27% van de aandelen te kopen, liet Pirelli-baas Marco Tronchetti Provera Colaninno vervangen door zichzelf.

In 2003 werd Olivetti daarop opgenomen in de Telecom Italia-groep, met behoud van een eigen identiteit onder de naam Olivetti Tecnost.

Design

Olivetti was beroemd door de aandacht die het bedrijf schonk aan industriële vormgeving en architectuur. In 1952 hield het Museum of Modern Art in New York een tentoonstelling onder de titel Olivetti: Design in Industry. Veel producten van Olivetti zijn in de permanente collectie van het museum opgenomen. Een tentoonstelling van het Musée des Arts Décoratifs in Paris maakte een tournee langs vijf andere steden in 1969. Olivetti stond ook bekend om het inschakelen van beroemde architecten. Onder anderen Le Corbusier, Louis Kahn en Gae Aulenti ontwierpen fabrieken en kantoren voor het bedrijf.

Van de jaren veertig tot de jaren zestig werd de design-afdeling van Olivetti geleid door Marcello Nizzoli, die verantwoordelijk was voor de Lexikon 80 (1948) en de beroemde draagbare schrijfmachine Lettera 22 (1950). Later werd het design bepaald door Mario Bellini en Ettore Sottsass. Bellini ontwierp onder andere de rekenmachines Programma 101 (1965), Divisumma 18 (1973) en Logos 68 (1973), en de monitor TCV-250 (1966). Sottsass ontwierp de Tekne 3 schrijfmachine (1958), de Elea 9003 computer (1959), de Praxis 48 schrijfmachine (1964), de beroemde Olivetti Valentine draagbare schrijfmachine (1969). Michele De Lucchi ontwierp de Art Jet 10 ink-jet printer (1999) (die de Compasso d'Oro prijs won) en de Gioconda rekenmachine (2001).

Het bezoek

De rondleiding van ongeveer drie uur tussen de Olivetti Architecture van het Werelderfgoed van Via Jervis langs de MaAM route. In de jaren '40 en '50 realiseerde Adriano Olivetti in Ivrea zijn visie van de "Fabriek van de mens", waardoor de

stad een uniek industrieel en sociaal laboratorium werd. De uitzonderlijke industriële en residentiële Unesco-gebouwen, getuigen van een unieke ervaring van diepgaande sociale veranderingen, geleid door de sociale fabriek waar vrijheid van denken, de beste technici en architecten aantrok. De gedachte was dat deze technici ook de beste revolutionaire en innovatieve producten en gebouwen zouden voortbrengen. Adriano Olivetti omringde de arbeiders met een perfect netwerk van sociale voorzieningen: van kleuterschool, tot medische centra, tot het eigen familiehuis.



Residencias Talponia

De Olivetti rondleiding brengt u binnen in de belangrijkste historische gebouwen van Olivetti (exclusieve ingangen hierboven vermeld), die bijna onveranderd zijn gebleven uit het verleden, om u de sfeer van de “Tijden van Adriano” te

laten herbeleven. De gidsen in elke omgeving zullen beschrijven.

U kunt alle gebouwen met beschrijving zien en de toelichting nalezen in het gidsje dat u met onderstaande link kunt ophalen. Hierbij is tevens een toepasselijk kaartje beschikbaar.

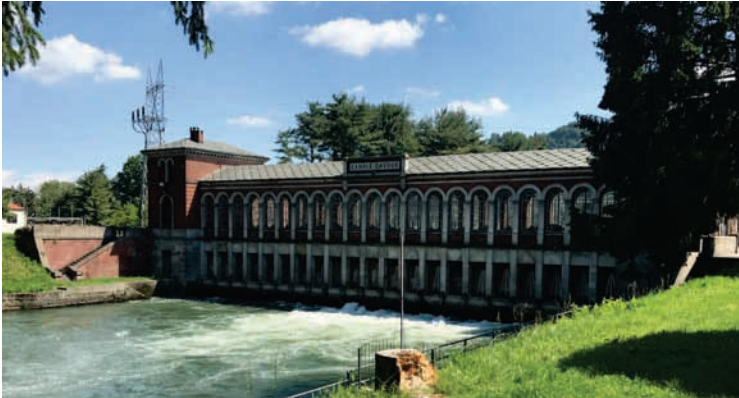
file:///Users/teunisboele/Downloads/iMap_2020-12-23.pdf

Museo Tecnologicamente



Dit museum is gehuisvest in het Unesco-Olivetticomplex. Het is klein museum met een interessante collectie van historische schrijf- en rekenmachines. De schrijfmachine van de foto is een unicum en zou het oudste schrijfmachine ter wereld zijn. De naald moet per symbool op het (hoofd)letter- en cijferkaartje worden gezet voordat men een aanslag kan doen.

Cavourkanaal



Het kanaal, dat zijn naam ontleent aan graaf Camillo Benso di Cavour (1810-1861), eerste minister van Piemonte en de schepper van de moderne Italiaanse natie, is een opmerkelijk staaltje van waterbouwkunde. Hij werd ontworpen om water van de Po af te leiden om het land in het noorden te irrigeren, met name de Vercellese regio, waar de teelt werd bemoeilijkt door droge zomers.

Al in de Middeleeuwen werden in dit gebied irrigatie-kanalen aangelegd, maar in de jaren 1840 ontwikkelde Francesco Rossi een plan voor een kanaal dat de Po bij Chivasso zou verbinden met zijn zijrivier, de Ticino bij Galliate, meer dan 80 km naar het noordoosten. Onder de bescherming van Cavour, de toenmalige voorzitter van de ministerraad van Piemonte, die grote stukken land in de Vercellese bezat, werd het plan in de jaren 1850 gewijzigd door Carlo Noe (Noah) en werd het kanaal tussen 1863 en 1866 met verbazingwekkende snelheid aangelegd, waardoor het een van de symbolen van het nieuwe Italië werd. Ongeveer 300.000 hectare landbouwgrond werd

geïrrigeerd, voornamelijk voor de rijstteelt, en op sommige plaatsen werd ook waterkracht geleverd. Hoewel het kanaal zijn doel bereikte, ging de onderneming in 1868 failliet en vanaf 1874 werd het door de staat beheerd.



Het kanaal begint bij Chivasso aan de rivier de Po, ontvangt meer water van de rivier de Dora Baltea, gaat bij Greggio onder de rivier de Sessia door, en volgt een traject ten noorden van de stad Novaro voordat het bij Galliate, 85 km van Chivasso, in de rivier de Ticino uitmondt. Het meest spectaculaire technische kenmerk van het kanaal is de stuw (presa) in Chivasso, waar het water uit de Po wordt gehaald. Het is een monumentaal bouwwerk van baksteen en steen, 40 m lang, met een arcade van 20 bogen boven de sluizen, en draagt de inscriptie "Canale Cavour".

Het kanaal is nog steeds een belangrijk onderdeel van de waterhuishouding van de regio, en in 2003 werd in Chivasso een rivierpark ingehuldigd, genoemd naar de bricel, het traditionele vaartuig voor de Povaart.

Dinsdag 20 september 2022

Iveco

Bij het afsluiten van dit programmaboekje was het toelaten van bezoekers na de corona-periode bij Iveco nog niet mogelijk. Blijkt dit op deze dag nog steeds niet mogelijk, wordt een geschikte alternatieve locatie bezocht.

IVECO (van Industrial Vehicle Corporation) is een internationale producent van vrachtauto's en autobussen met het hoofdkantoor in Turijn. Het bedrijf was tot 3 januari 2022 onderdeel van CNH Industrial en is vanaf die dag als zelfstandige beursgenoteerd bedrijf verder gegaan.

Ontstaan uit een fusie tussen een aantal Europese vrachtautofabrikanten, is het bedrijf, met een productie van ongeveer 200.000 voertuigen per jaar, een van de grootste fabrikanten van vrachtauto's, autobussen en dieselmotoren in Europa. Iveco Group telt zo'n 34.000 medewerkers verdeeld over 28 fabrieken en 29 onderzoekscentra. Het zwaartepunt van de activiteiten ligt in Europa. In de Volksrepubliek China heeft Iveco al sinds 1986 een joint venture met SAIC. Het onderdeel Naveco produceert en verkoopt zo'n 30.000 bestelwagens op jaarbasis.

Het bedrijf ontstond in 1975 uit een fusie tussen vijf bedrijven die in Italië, Frankrijk en Duitsland gevestigd waren, te weten: FIAT Veicoli Industriali, Officine Meccaniche, Lancia Veicoli Speciali, Unic en Magirus-Deutz.

Aurora



Aurora is een Italiaanse fabrikant van verfijnde schrijf-instrumenten, vulpennen, papier en lederwaren, die in 1919 werd opgericht door de rijke textielhandelaar Isaia Levi. De producten van het bedrijf vertegenwoordigen de eerste echte Italiaanse vulpennen en worden nog steeds vervaardigd in hun oorspronkelijke fabriek in Turijn, Noord-Italië. Aurora maakt een aantal pennen in kleine series, waaronder de Aurora diamanté limited edition pen met diamant erin, waarvan de prijs ongeveer 1,46 miljoen US dollar bedraagt. De pen is ingelegd met 2000 diamanten.

Geschiedenis

In 1919, onmiddellijk na de Eerste Wereldoorlog, werd het bedrijf opgericht als de "Fabbrica Italiana di Penne a Serbatoio - Aurora", met de financiële steun van Isaia Levi, in Turijn. Aurora begon vulpennen te produceren, eerst alleen in zwart, daarna werden verschillende kleuren aan de modellen toegevoegd. In 1929 begon Aurora met haar uitbreiding naar

andere Europese landen, waardoor het bedrijf haar productie verhoogde en nieuwe series introduceerde. Door de schaarste van goud tijdens de Tweede Wereldoorlog, verving de firma het materiaal door een speciale legering genaamd "platiridio", geproduceerd en gebruikt in sommige goedkopere modellen voor studenten.

In 1943 werd de Aurora fabriek volledig verwoest door een bomaanslag. Het dwong de onderneming te verhuizen naar het noorden van de stad. Vier jaar later werd het meest bekende Aurora model, de "88", gelanceerd. Het was ontworpen door Marcello Nizzolli met het doel te concurreren met de Parker 51. Van de Aurora 88 werden meer dan 5 miljoen exemplaren verkocht over de hele wereld, en hij bleef in productie tot in de jaren 1970. Bovendien wordt het beschouwd als de meest succesvolle Italiaanse vulpen.[2] Een nieuw 88 model zou worden geproduceerd in de jaren 1990, maar de materialen en kenmerken waren anders, het leek op een meer conventionele vulpen en die brak met de Parker 51- model en meer gelijkenis vertoond met het oorspronkelijke model van 1947.



In 1954 werd de "Duo Cart" Aurora gelanceerd. Deze pen, ontworpen door Albe Steiner, was de eerste die een inktpatroon introduceerde in een Aurora model. De cartridge had de bijzonderheid dat een tweede cartridge aan de eerste kon worden gekoppeld door een metalen buisje, waarin een balletje werd geplaatst. Wanneer de patroon leeg was, bewoog de bal waardoor een gerinkel ontstond dat de leerling liet weten dat een patroon al leeg was.

Aurora werd overgenomen door de familie Verona. Vanaf dat moment werden nieuwe modellen gelanceerd, met de "Hastil" - ontworpen door architect Marco Zanuso in 1969 - als het meest relevante. Dit model werd een groot succes, met een permanent tentoongesteld exemplaar in het Museum of Modern Art van New York. Het was gemaakt van staal, kunststof en wit goud.

De productie is deels geautomatiseerd en deels traditioneel handwerk en als zodanig een stukje erfgoed.

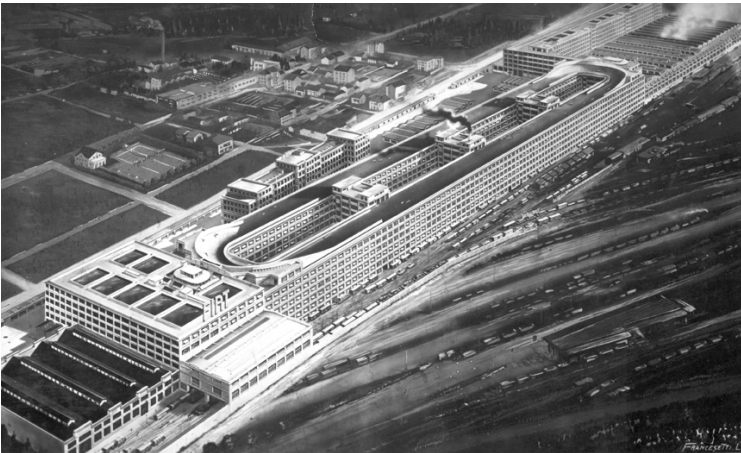
Het merk heeft internationale erkenning gekregen in meer dan 50 landen over de hele wereld. De export vertegenwoordigt 70% van de jaarlijkse omzet van het bedrijf en Aurora heeft zgn. flagshipwinkels in Europa, Amerika, Azië en de Verenigde Arabische Emiraten.

<https://www.officinadellascrittura.it/en/the-museum/>

Lingotto



2020



1928

Turijn is een van de belangrijkste Europese centra voor automobieltechniek, en de Fiat-fabriek in Lingotto was haar vlaggenschip. De oprichter van Fiat, Giovanni Agnelli (1866-1945), bracht in 1912 een bezoek aan Detroit, waar hij naar verluidt onder de indruk was van de managementtheorieën van Frederick Winslow Taylor (1856-1915) en de productiemethoden en van de fabrieken van beton van het de Ford-concern, hoewel sommige betonnen autofabrieken, zoals de Savigliano-werkplaatsen in de Corso Mortara, al vóór het bezoek in Turijn waren gebouwd

Lingotto werd in 1923 geopend, nadat er zeven jaar was gebouwd aan wat toen de grootste autofabriek van de wereld was. Het ontwerp was van de architect en productiedirecteur van Fiat Giacomo Matte-Trucco (1864-1934). Het is 507 m lang en 24 m breed, met een testbaan, 2,4 km lang en 21,3 m boven de grond.

In 1927 moesten Fiat en Turijn die titel "grootste" afstaan aan de Ford-fabriek in Detroit. Tot 1982 zijn hier ontelbaar veel Fiats gebouwd. Bijzonder was bijvoorbeeld de lopende band, die maar liefst over vijf verdiepingen voortliep. Hoe hoger je kwam, hoe completer de auto's waren. Eenmaal op het dak waren de auto's klaar voor de daar aangelegde testbaan, waar op een lengte van vijfhonderd meter een serieuze testrit werd gemaakt. Daarna reden de auto's over een spiraalvormige hellingbaan naar beneden, klaar voor de verkoop. Voor zijn tijd was het Lingotto-gebouw avant-gardistisch, invloedrijk en indrukwekkend - Le Corbusier noemde het "één van de indrukwekkendste bezienswaardigheden van de industrie" en "een richtsnoer voor de stadsplanning". Tijdens zijn levensduur werden er 80 verschillende automodellen geproduceerd, waaronder de Fiat Topolino van 1936.



In 1982 reed de laatste Fiat over het testcircuit en werd de fabriek gesloten. Gelukkig werd het gebouw niet met de grond gelijkgemaakt. De beroemde Italiaanse architect Renzo Piano kreeg de opdracht om het gebouw een nieuwe functie te geven. Hij werkte ruim zeven jaar aan de verbouwing en het resultaat mag er wezen! Het complex wordt nu vooral gebruikt voor beurzen en je vindt er ook het overdekte winkelcentrum "I Portici", een bioscoop, theater, museum en twee hotels.

De fabriek van Lingotto was de laatste in een reeks gebouwen van staal en gewapend beton die waren ontworpen door de productiedirecteur van Fiat, Giacomo Matte-Trucco (1864-1934). Het is 507 m lang en 2x24 m breed, met een testbaan, die ook werd gebruikt door managers om toezicht te houden op de productie, 2,4 km lang en 21,3 m boven de grond.

Woensdag 21 september 2022

SMAT - Waterzuiveringsinstallaties



SMAT werd op 1 april 2001 opgericht na de fusie tussen Azienda Acque Metropolitane Torino S.p.A. en Azienda Po-Sangone. Beide bedrijven waren in handen van de overheid: Azienda Acque Metropolitane (AAM, voorheen Azienda Acquedotto Municipale di Torino) beheerde de drinkwatervoorziening van Turijn en 36 andere gemeenten in het gebied, terwijl Azienda Po-Sangone (voorheen Consorzio Po-Sangone) zorgde voor de opvang en behandeling van het afvalwater van 17 gemeenten in het grootstedelijk gebied Turijn. In 2004 kreeg SMAT de opdracht/concessie voor het beheer van de geïntegreerde waterdienst binnen ATO 3 - Torinese.

Het verzorgingsgebied van de onderneming is vervolgens uitgebreid tot, in 2021, 290 bediende gemeenten en meer dan twee miljoen bediende inwoners. Naast de regio Turijn is het

bedrijf aanwezig met dochterondernemingen op verschillende plaatsen in Italië en neemt het ook deel aan internationale aanbestedingen voor waterdiensten en infrastructuur.

De onderneming heeft zich altijd onderscheiden door haar ultramoderne technologie en milieubescherming. Een voorbeeld hiervan is de zuiveringsinstallatie in Castiglione Torinese. Het verzamelt bijna al het afvalwater van de hoofdstad en andere aangrenzende gemeenten voor een stroomgebied van meer dan 2 miljoen inwoners en is in bedrijf sinds 1984, toen veel andere grote Italiaanse steden nog lang niet beschikten over een efficiënt en toereikend rioleringsstelsel. Om een idee te geven: Milaan zal nog twintig jaar moeten wachten voordat het eerste deel van het opvang- en zuiveringsstelsel in gebruik wordt genomen: de installaties van Milano Sud en Nosedo zijn tussen oktober en december 2004 volledig in gebruik genomen. Een groot deel van het gezuiverde water wordt naar een aquaduct geleid dat gescheiden is van het normale drinkwater en wordt naar industriële installaties gestuurd die besloten hebben zich op het netwerk aan te sluiten. Hierdoor wordt vermeden dat drinkwater (van hoge kwaliteit) wordt gebruikt voor toepassingen waarvoor het in die mate niet nodig is (koeling, spoelen van machines, wassen van industrie en wegen, enz.) De installatie heeft een debiet van meer dan 500 liter per seconde en breidt zich voortdurend uit.

Een andere opmerkelijke installatie is de drinkwaterfabriek van Turijn, gelegen aan het begin van de Corso Unità d'Italia op de linkeroever van de rivier de Po. Deze is sinds 1959 in gebruik en is voortdurend verbeterd, zelfs met technieken die nog experimenteel waren op het moment dat het werd ingevoerd. Het water wordt ofwel rechtstreeks uit de rivier gehaald bij de

fabriek, ofwel 10 km verder stroomopwaarts via een opvangbekken. De installatie kan ongeveer 1/7 van het drinkwater leveren dat nodig is om het waterleidingnet van Turijn te voeden.

Spina

De naam Spina werd gegeven aan het omvangrijke oude industriegebied van Turijn bij de herinrichting en ontwikkeling van dit deel van de stad.

De as van dit gebied bestaat uit de centrale spoorlijn met aansluitingen voor de vele fabrieken voor de aanvoer van grondstoffen en de afvoer van eindprodukten. De ontwikkeling is in vier delen opgesplitst. Spina, de graat van een vis, is een zeer toepasselijke naam voor het oorspronkelijk stramien van sporen.

Met onze touringcar gaan wij Spina verkennen, begeleid en toegelicht door Arch. Cristiana Chiorino.

Zij is één van de auteurs van Dom Publishers': "Torino Guida all'architettura".

<https://www.comunicarch.it/2015/08/14/turin-architectural-guide/>

Het navolgende artikel over de "Herinrichting Spina" is van haar hand en toegezonden voor ons programmaboekje.

De Engelse tekst bleek na gebruik van de vertaalsite Deepl in het Nederlands te matig voor revisie.

Cristiana Chiorino:

Two major planning documents are pivotal in redefining the image of the city of Turin following the decline of the car manufacturing

industry: the city's general Master plan (1995) and Turin's First strategic plan (2000). In between the two, Turin is elected the host city of the 2006 Winter Olympics games during the 109th International Olympic committee session held on 19 June 1999 in Seoul.

Conceived by the Milan architectural firm Gregotti Associati, in collaboration with the municipal technical offices between 1986 and 1995, the city's Master plan is entrusted with hopes to kick-start Turin's

established reputation as a company town. The general goals of the plan can be summarised as follows: expanding the tertiary sector; improving the value of real estate, and marketing the urban image. Its most important realisation is the central backbone (Spina centrale), a large north-south boulevard built on the former railway track, linking together a number of dismantled industrial sites. Structured into four large grey areas, subsequently named spina 1, 2, 3 and 4, the backbone weaves together a series of preexisting buildings and recently built structures, including the Polytechnic's extension (Cittadella Politecnica); the nineteenth-century Officine Grandi Riparazioni; Carceri nuove; the tower of Intesa San Paolo designed by Renzo Piano Building Workshop; the new railway station of Porta Susa; a public park; new residences; offices, and shopping malls. In one interview conducted in 2008, Valentino Castellani – Turin's mayor in the years that see the approval of the Master plan – would define the backbone as a new urban axis of modernity, a counterpoint to the city of memory associated with the historic centre. As has recently been noted, this axis of modernity is soon turned into an axis of postmodernity, a powerful metaphor for the diffused aspiration to rethink Turin by means of a decisive break with its manufacturing past. At the turn of the century, the image of a new post-industrial Turin centered on

a strong service economy capable of competing with Milan, or that of a city of art, culture and tourism comparable to other Italian cities such as Rome or Florence, are frequent leitmotifs of the contemporary urban debate, as well as of the strategic plan then under preparation.

Among the dismissed industrial sites left over by the crisis of the manufacturing industry, **Spina 3** – an area of about 1 million m² situated in the north-western part of the city, including the former plants of Michelin, Paracchi, Vitali, Savigliano, Superga and Ingest – has been the object of the city's most relevant project of industrial reconversion. Its demolition and reconstruction were carried out through an urban redevelopment scheme (programmema di riqualificazione urbana) signed by the Ministry of public Works in January 1998, envisaging the realisation of residential, commercial and tertiary amenities. The difficulties felt by the administration in maintaining control over these dynamics are evident from the very beginning. The project is implemented piecemeal through a series of variations to the city's Master plan and the choice to demolish the factories, retaining only some of their most emblematic hallmarks (a chimney, cooling tower, façade, and the concrete and iron frames of the former steelworks), which largely prevail over the conservation option. The plan's core, a green city revolving around a post-industrial park of 450,000 m² designed by Peter Latz, is soon to become one of the targets of public protests promoted by a residents' committee formed in 2004: the obliteration of the site's industrial past; the poor architectural quality of the residential buildings; the insufficiency of public services, and the lack of recreational amenities are other critical elements highlighted by residents.

Spina 4 is the last of the areas affected by the passage of the infrastructure bundle related to the rail link. The transformation, was related to the implementation of an Urban Redevelopment Program involving the environmental rehabilitation of brownfield sites (former Iveco Telai Workshops, the Piedmont Metallurgica, Gondrand, etc.) and involving, in addition to public and National Railway-owned areas, numerous private properties. Also included in this Microzone are the historic buildings of the Docks Dora.

The main streets are: Corso Vigevano, via Cigna, via Sospello, Corso Grosseto, and Via Fossata.

What remains today of the former Docks Torino Dora is part of a 20,000 m² complex built just before World War I to store different

goods, subject to taxation, before their entrance into the city. Built between 1912 and 1914 in a strategic location in the industrial northern area of Turin, it was directly connected with the nearby railway coming from Milan. The construction site, based on a project by the engineer Ernesto Fantini, involved the Porcheddu building company, a concessionary in Turin of the reinforced- concrete construction system patented in 1892 by François Hennebique. The load- bearing structure, clearly visible on the fronts closed by brick walls, is the most characteristic element, together with the glass and concrete covering of the entrance. abandoned during the 1960s, today the docks dora complex hosts different facilities – from retail to cultural – within the Spina 4 area of transformation

The museum Ettore Fico is the first enlightened intervention in the Spina 4 urban regeneration area, where many promises have been missed. Opened by the Fondazione Ettore Fico in a disused shed belonging to the Sicme factory (Società Industriale Costruzioni Meccaniche ed Elettriche) which was built in 1968 and closed down in 2004, it is an encouraging sign of potential virtuous transformations to be undertaken in this zone. The works of the Piedmontese painter Ettore Fico (1917–2004) are housed inside clear spaces with elementary geometries; the schematic distribution on the ground level, becoming a circuit through the upper level, and spaces in sequence throughout the completely white volume. in the upper hall of the exhibition itinerary, visitors can experience the strength of the container: the nave of a former cathedral of work, 100m long, 17m high and 10m wide.

The site of the Fiat Iveco looms today it is the green heart of Spina 4. A transformation coordinated by the Major Green Works sector of the municipality as part of the Urban Barriera participatory planning. 27 thousand square meters of lawn, 420 trees, a hundred LED light fixtures, games and tools for young and old, bicycle paths and a concrete cathedral left untouched to host large social gathering events. The

Park, named after Aurelio Peccei, a Turin-born former Fiat executive, founder in 1960 of the Club of Rome, famous for his attention to environmental issues and a forerunner in the study of sustainable development models, is the first

"Smart" park in Turin. The design choices have been particularly attentive to environmental sustainability: from reclamation to the reuse of inert and ferrous materials that do not pollute, from photocatalytic paints to the energy autonomy that the park thanks to the photovoltaic system mounted on the Porcheddu concrete truss. To enrich the park contribute ten works of art inspired by the area's working-class history.

For some time, the old abandoned farmhouse between the railroad loop and the houses of northern Turin has been waiting for a new course. Cascina Fossata is a large living and meeting space with social housing, places for innovation and crafts, a hotel, stores and a supermarket, as well as a park for events open to the neighborhood. The heart of the project, completed in 2009 by Luciano Pia and Studio 421, is the recovery of the old rural structure seventeenth-century building and a new social housing block. The project is embedded in the future context of Spina 4, through a redevelopment project also desired by the City of Turin to respond to the growing demand of temporary housing.

Frecciarossa 1000 in 2,5 uur van Turijn naar Bologna



De Frecciarossa (rode pijl) is de snelste klasse van hogesnelheidstreinen van de Italiaanse spoorwegaatschappij Trenitalia. De naam wordt gebruikt voor diensten waarbij 300 km/h wordt gereden. De ander diensten zijn de Frecciargento (zilveren pijl) met snelheden tot 250 km/h en de Frecciabianca (witte pijl) met snelheden tot 200 km/h. Het geheel van deze drie hogesnelheidsdiensten wordt Le Freccie ("de pijlen") genoemd.

De belangrijkste kenmerken van de Frecciarossa 1000: Ontworpen met een topsnelheid van 400 km/u en een commerciële snelheid van 360 km/u, is de Frecciarossa 1000 momenteel gecertificeerd voor 300 km/u.

Acceleratie van nul tot 300 km/u in 4 minuten; 16 motoren, verdeeld over 8 rijtuigen, waardoor een trein met verdeelde tractie ontstaat die in staat is het beste uit zijn grip op de sporen te halen.

Bologna

Bologna, met 394.463 inwoners (2020), is gelegen in Noord-Italië. De stad is de hoofdstad van het gelijknamige grootstedelijke gebied en van de regio Emilia-Romagna. De stad ligt aan de voet van de Apennijnen en tussen de rivieren de Reno en de Savena. Bologna is qua inwonersaantal de zevende stad van Italië en het hart van een van de agglomeraties in dat land. De totale omvang van de metropool ligt om en nabij de 1 miljoen inwoners. De telling is gebaseerd op de agglomeratie Bologna–Modena, twee metropolen die bijna aaneengesloten zijn. De Universiteit van Bologna, opgericht in 1088, is de oudste universiteit van Europa. Daarnaast staat de stad bekend om zijn grote, historisch centrum, dat ondanks de verstedelijking aan het eind van de 19e eeuw en de Tweede Wereldoorlog grotendeels bewaard is gebleven. Dit centrum werd aan het eind van de jaren 60 gerenoveerd.

De stad heeft enkele bijnamen: "la rossa" ("de rode", wegens de vele rode bakstenen gebouwen in het historisch centrum, (volgens sommigen ook wegens de vanouds socialistische signatuur), "la dotta" ("de geleerde", een verwijzing naar de vooraanstaande universiteit) en "la grassa" ("de vette", gezien de culinaire cultuur) en "la turrata" ("de getorende", vanwege de torens in het centrum). De worst mortadella en de Bolognesesaus hebben hun oorsprong in Bologna.

Geschiedenis

De eerste sporen van beschaving op de plek van deze stad stammen uit de 9e eeuw v.Chr. De dorpen hoorden tot de Villanovacultuur. Vanaf 7e tot 6e eeuw v.Chr. werd de stad gesticht door de Etrusken die deze Felsina noemden. In de 4e eeuw v.Chr. werd de stad ingenomen door de Gallische stam de Boii. In 196 v.Chr. werd het een Romeinse stad met de naam Bonōnia.

Na de Val van het West-Romeinse Rijk werd de Bologna een voorpost van het exarchaat Ravenna, het Byzantijnse deel van Noord-Italië. De stad werd meermaals geplunderd door de Goten en in deze tijd zou onder leiding van de bisschop, Petronius van Bologna, de stad herbouwd zijn. Hij liet ook de Santo Stefano basiliek bouwen en zou later de beschermheilige van de stad worden.

In de middeleeuwen fungeerde Bologna als een vrije stad (gedurende meer dan een eeuw was ze qua bevolkingsomvang de vijfde stad van Europa). Vervolgens maakte ze eeuwenlang deel uit van de Kerkelijke Staat. In 1530 werd Karel V er tot keizer gekroond. De stad werd in 1859 ingelijfd bij het koninkrijk Piëmont, de voorloper van Italië.



Bologna met zijn torens in de middeleeuwen

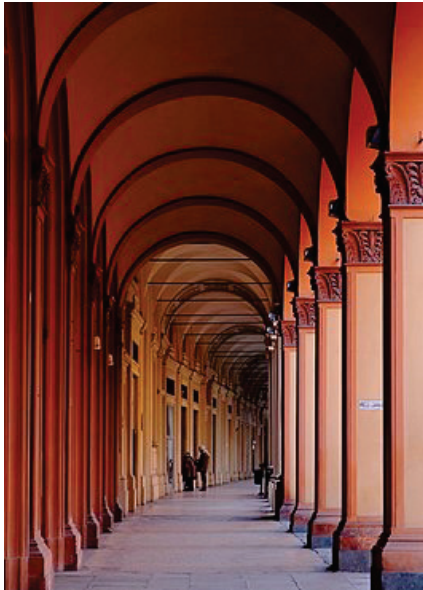
In de elfde en twaalfde eeuw werd de stad volgebouwd met torens en rond 1200 zou de stad er zo'n 180 omvatten. De reden dat deze gebouwd werden is niet helemaal duidelijk. Mogelijk liet elke rijke familie een toren bouwen om elkaar te imponeren. Een andere reden kan de strijd tussen de Ghibellijnen en de Welfen geweest zijn of de Investituurstrijd waarbij de verschillende families partij kozen. Als de strijd oplaaide verschansten zij zich in hun torens. In de straten werden dan bloedige vetes uitgevochten en vanuit de torens schoten ze met pijl en boog op elkaar. De Italiaanse stad San Gimignano kende in deze tijd eenzelfde verschijnsel. De meeste torens werden in de dertiende eeuw weer afgebroken. Een klein deel zou langer blijven bestaan en allerlei functies krijgen. Tegenwoordig zijn er nog vierentwintig over waarvan de naast elkaar staande Asinelli (97 m) en de Garisenda (48 m) het bekendst zijn.

Na de Tweede Wereldoorlog werd de stad een belangrijk industrieel centrum en tegelijkertijd een belangrijk bolwerk van de Italiaanse Communistische Partij. Op 2 augustus 1980 werd Bologna opgeschrikt door een terroristische aanslag in

het treinstation van de stad: de zwaarste naoorlogse aanslag in de Italiaanse geschiedenis.

Arcaden

De arcaden van Bologna (Italiaans: Portici di Bologna) is de naam waaronder de vele gaanderijen aanwezig in de binnenstad van het Italiaanse Bologna worden aangeduid. Deze werden tijdens de 44e sessie van de UNESCO Commissie voor het Werelderfgoed op 28 juli 2021 erkend als cultureel werelderfgoed en als "arcaden van Bologna" werden toegevoegd aan de werelderfgoedlijst.



Portico Farini

Geen enkele andere stad in de wereld telt zoveel gaanderijen als Bologna: alles bij elkaar hebben die arcades een lengte van 42 kilometer in het historische centrum, en ze bereiken 62 km wanneer ook de gaanderijen buiten het stadscentrum

worden meegenomen. De bescherming als werelderfgoed omvat de volle 62 kilometer arcades, opgedeeld in 12 zones.

De arcade van San Luca heeft een totale lengte van 3.796 meter, en telt 666 bogen, en zou daarmee de langste arcade van de wereld zijn. Het geheel werd geconstrueerd tussen 1674 en 1721.

Universiteit

Bologna is een universiteitsstad. De universiteit van Bologna werd in 425 n.Chr. gesticht als school voor rechten. Na de val van het Romeinse Rijk eindigde het onderwijs aan deze school. Vaak wordt het jaar 1088 genoemd voor de instelling als universiteit; het is daarmee de oudste universiteit van Europa.

Tegenwoordig heeft de universiteit ook vestigingen in Ravenna, Rimini, Cesena en Forlì. Bekende docenten aan deze universiteit zijn Umberto Eco en Romano Prodi. Als een van Europa's oudste universiteiten (met die van Montpellier, Salerno en Oxford) tooit de universiteit zich met de bijnaam Alma Mater Studiorum.

Over de oprichting van de universiteit zijn weinig documenten overgebleven. Ze begon als een faculteit voor Rechts-wetenschappen. Irnerius was de oprichter. De universiteit werd een sleutelement in de identiteit van de stad Bologna. In de twaalfde eeuw trok vooral het juridisch onderwijs studenten uit heel Europa aan. Aan deze universiteit begon de herleving van het Romeins recht in de middeleeuwen. Er werd een onderscheid gemaakt tussen gewoonrecht en buitengewoon recht. Het gewoonrecht werd gegeven door doctors. Het buitengewone recht werd gegeven door studenten, ofwel bacceleraten.



Teatro della Anatomica

Het is een indeling die later werd overgenomen door andere universiteiten. Nadat vijf leerlingen van Irnerius (Martinus, Bulgarus, Hugo, Jacobus en Piox), in 1158 op de rijksdag in Roncaglia bevestigden dat keizer Barbarossa zijn gezag aan het Corpus Iuris (het Romeinse recht) kon ontnemen, werd de Universiteit van Bologna als beloning daarvoor autonoom (onafhankelijk) verklaard. De bul van paus Clemens III in 1189 betekende een verdere versterking van de status van de universiteit. Pauselijke bestuurders en officials van de stad Bologna werkten er hard aan om de universiteit te laten

groeien. In de 12e eeuw studeerden er inmiddels meer dan 10.000 studenten, afkomstig uit grote delen van Europa. In de 13e en 14e eeuw kwamen nieuwe faculteiten, waarbij de faculteiten Medicijnen en Kunsten werden gezien als toonaangevend in Europa. De universiteit werd de eerste die haar professoren begon te betalen. Tussen 1450 en 1600 werkten er tussen de 80 en 90 professoren voor 1500 tot 2000 studenten. In tijden van de Reformatie kwamen er minder studenten uit de Noordelijke delen van Europa. De oorlogen van Napoleon bracht het voortbestaan van de universiteit in gevaar, maar na 1814 kwam er weer een impuls voor het wetenschappelijke werk van paus Leo XII.

Old City Walking Tour

Catia Alberti maakt met ons een wandeling door het oude middeleeuwse centrum. Er wordt van hoofdtelefoons gebruik gemaakt. Catia is door uw organisator in 2018 ervaren als een uitstekende gids met Italiaans elan. Er worden in deze twee uur durende rondgang geen grote afstanden afgelegd maar tijd genomen voor interessante toelichting.

Donderdag 22 september 2022



Museo Patromonio Industriale

Het Museum van Commune di Bologna - gevestigd langs het Navile-kanaal in de gerestaureerde gebouwen van een 19e-eeuwse steenoven - bestudeert, documenteert en verspreidt de economische en produktiegeschiedenis van Bologna vanaf de late Middeleeuwen tot heden.

Er worden machines, modellen, werkmodellen, tentoonstellingsstukken en wetenschappelijke instrumenten tentoongesteld die de productieprocessen en de producten waarmee Bologna op de internationale markt concurreerde belichten. De tentoonstellingsruimte is verdeeld in drie hoofdsecties:

Bologna van Water en Zijde

Dit gedeelte reconstrueert de productieorganisatie van de stad tussen de 15e en de 18e eeuw, toen Bologna zijdegarens en kleding exporteerde naar de hele westerse wereld. In die tijd werd de stad sterk gekenmerkt door een complex hydraulisch systeem dat, via een dicht net van kanalen, energie leverde voor de belangrijkste productieactiviteiten, scheepvaart en handelsverkeer met Venetië en met de belangrijkste Europese steden mogelijk maakte. In het centrum van het toenmalige productiesysteem, en de reden voor een eeuwenlang

overzicht, stond de Bolognese zijdetwijnderij, de hoogste technologie die in pre-industriële tijden bekend was, gereconstrueerd met een werkend model op een schaal 1 : 2.

De industriële revolutie en instituut Aldini Valeriani

In het begin van de 19e eeuw veroorzaakte de ineenstorting van de zijde-industrie een blijvende economische crisis. Er werden verschillende pogingen ondernomen om het groeiende verschijnsel van de verarming in te dammen en een industrialisatieproces op gang te brengen dat vergelijkbaar was met dat in andere Europese gebieden. Een van de belangrijkste drijfveren voor de economische en industriële wederopleving was de totstandbrenging van een modern schoolmodel met de oprichting van het Technisch Instituut Aldini Valeriani. In het museum is het mogelijk de geschiedenis te reconstrueren door de originele modellen, uitrusting en technisch-wetenschappelijke instrumenten te bewonderen waarmee generaties technici, arbeiders en ondernemers werden opgeleid.

Moderne industrie in Bologna

In de 20e eeuw vestigde Bologna zich als een van de belangrijkste industriegebieden van Italië. In het museum wordt de rijkdom en de complexiteit van het district gereconstrueerd aan de hand van de belangrijkste productietakken: pastamachines, mechanische automatisering en motorfietsen. Inmiddels erfgoed en werkende machines zijn gericht op complexe kennissystemen zoals de organisatie van het industriegebied, de werkwijze van technici en ondernemers, de rol van opleiding in het economisch systeem, de verspreiding van vaardigheden en het ontstaan van kwaliteit en concurrentiekracht.

Ducati

Ducati Societa Scientifica Radio Brevetti Ducati, later S.p.A.
Ducati Meccanica en Ducati Meccanica S.p.A.

De fabriek wordt in bedrijf bezocht, alsmede het museum.



2018

Ducati is een fameus Italiaans motorfietsmerk, voornamelijk bekend door sportieve staande eencilinder en tweecilinders in L-vorm (L-twins) en de kenmerkende desmodromische klepbediening. Ducati is ook beroemd om zijn koningsas-motoren van weleer (750s(s) /900ss). Ducati's van tegenwoordig worden vooral herkend aan hun design en

herkenbare geluid. Vanaf april 2012 hoort Ducati bij Volkswagen AG (VAG).

Het bedrijf is ontstaan in 1945 uit de radiofabriek Societa Scientifica Radio Brevetti Ducati die na de Tweede Wereldoorlog - zwaar beschadigd - door de regering werd overgenomen. De eerste producten waren 48 en 65 cc motorfietsen en scooters, waaronder de beroemde 48 cc viertakt "Cucciolo", waarvan de productie in 1946 werd gestart als onderafdeling van Siata. In dit jaar waren er ook plannen voor het bouwen van een auto, maar verder dan een prototype is het nooit gekomen. Het prototype kreeg de naam DU4. In 1952 kwam de eerste echte Ducati, de "98".

In 1954 nam men de beroemde constructeur en ontwerper Fabio Taglioni in dienst. Zijn desmodromische klepbediening zou een stempel zetten op vrijwel alle Ducati's die sindsdien gebouwd zijn. In 1959 ging de motorfietsenafdeling als zelfstandig bedrijf verder.

In 1985 ging Ducati op in het Cagiva-concern, nadat al enkele jaren blokken aan Cagiva waren geleverd. In 1996 nam TexasPacificGroup (TPG) het merendeel van de Ducati aandelen van Cagiva over zodat Ducati weer meer zelfstandig werd. In 1998 werd TPG de enige aandeelhouder van Ducati. In 1999 ging Ducati naar de beurs en kreeg een notering in New York en Milaan. In december 2005 kwam Ducati weer in Italiaanse handen en werd overgenomen door Investindustrial Holdings. Op 18 april 2012 werd bekendgemaakt dat Audi het merk Ducati voor 860 miljoen euro had overgenomen. De bedrijfsschuld van Ducati bedroeg toen 200 miljoen euro.

Op 12 juni 1998 opende het Museo Ducati in Bologna zijn deuren. In dit museum wordt op een oppervlakte van ruim 1000 m² de hoogtepunten van ruim 50 jaar historie van Ducati tentoongesteld. Hier bevinden zich vele exemplaren van de befaamde racemotoren waarmee grote successen werden geboekt. Het Ducati MotoGP Team is het officiële fabrieksteam van Ducati in de koningsklasse van het wereldkampioenschap wegrace, de MotoGP. Er werden verschillende wereldtitels behaald.

Canali di Bologna

Canali di Bologna is de organisatie die de Consortia voor het Kanaal van Reno en Savena in het leven hebben geroepen om beter tegemoet te komen aan de behoeften van Bologna aan het begin van het derde millennium.

De stad Bologna is ontstaan ver van natuurlijke waterlopen, de Reno rivier en de Savena stroom liggen op ongeveer 6 km van het middeleeuwse centrum. Daarom was het noodzakelijk om een kanalenstelsel te creëren om aan te vullen wat de natuur niet bood. Vanaf het begin van het tweede millennium werd begonnen met de aanleg van een systeem om het water van beide stromen om te leiden en via waterlopen naar de stad te brengen. In het vroeg-industriële tijdperk kon zo waterkracht worden gebruikt voor de productie van met name zijde, hennep, leer en in het bijzonder papier. Dit maakte Bologna van de 14^e tot de 17^e eeuw een van de rijkste steden van Europa.

Het Consorzi dei canali di Reno e Savena is de organisatie die dit systeem beheert en de sinds de tweede helft van de 19^e eeuw de opvolger is van de oude organisaties die sinds het jaar 1200 dit systeem bestuurden en beheerden. Dit is de

organisatie die vandaag de dag nog steeds de stad bewaakt en haar behoedt tegen zowel overstromingen als droogte, of er nu een tekort of een overvloed aan water is.

Chiusa di Casalecchio



De stuwdam van Casalecchio is een kunstmatige barrière die in het midden van de 14e eeuw is aangelegd in de rivier de Reno om een deel van het water van de rivier op kunstmatige om te leiden naar een kanaal met dezelfde naam (het Reno-kanaal), dat op zijn beurt voor een groot deel heeft bijgedragen aan de economie en de verdedigingswerken van de Middeleeuwen tot heden.

De stuwdam en de bijbehorende waterwerken zijn het erfgoed van een industriële technologie die een immense invloed op de

infrastructuur en het landschap hebben gehad en worden beschouwd als een van de meest interessante en significante plaatsen van water-archeologie in Europa. In 2010 werd de stuwdam door UNESCO erkend met een predicaat.

Het bezoek biedt de gelegenheid om een historisch en technisch terrein te verkennen dat normaal niet toegankelijk is voor het publiek, en waarvan de geschiedenis de eeuwen van de jaren 1200 tot vandaag overspant. Vanaf een in de 16^e eeuw aangelegde loopbrug, omgeven door het landschap van het Parco della Chiusa, kunt u de monumentale waterwerken van dichtbij bekijken. De huidige stuwdam is 160 meter lang en 35 meter breed en heeft een hoogteverschil van 8,25 meter.

Waterkrachtcentrale Canonica



Rond 1130 werd de Canonica di Santa Maria di Reno gebouwd in Casalecchio di Reno, gesticht door de orde van kanunniken

van Renani. In dit gebied is er een natuurlijk hoogteverschil van 5,4 m, en de Renani- kanunniken gebruikten dit verschil om tussen de 12e en 13e eeuw het kunstmatige watersysteem van Bologna te creëren.

Het laatste bedrijf dat hydraulische energie gebruikte voor zijn industriële productie was Molino Canonica, dat haar activiteiten staakte in het begin van de jaren 1990. Het Consorzio della Chiusa di Casalecchio e del Canale di Reno besloot op zoek te gaan naar een partner in de sector die geïnteresseerd is in het herstel van het hydro-elektrisch gebruik van het natuurlijke hoogteverschil. Sime Energia S.r.l. uit Crema nam de uitdaging aan, en dankzij de steun en medewerking van het gemeente-bestuur van Casalecchio di Reno was het mogelijk een nieuwe centrale te bouwen met gebruikmaking van de beste technologieën die beschikbaar zijn voor dit type omgeving. De centrale produceert een vermogen van 630 kW.

Fondazione MAST



Fondazione MAST is een internationale, culturele en filantropische instelling gebaseerd op Technologie, Kunst en Innovatie.

De stichting, die in 2013 in Bologna is opgericht, wil projecten stimuleren die identiteit en creativiteit als hefboom gebruiken om nieuwe ideeën te ontwikkelen en nieuwe verbindingen tot stand te brengen.

De initiatiefnemer van Fondazione MAST is Coesia, een groep ondernemingen die gespecialiseerd is in industriële oplossingen en op innovatie gebaseerde verpakkingen. Coesia heeft 84 vestigingen in 35 landen waaronder een relatief kleine vestiging, Flexlink Systems B.V. in Hoofddorp. Voorts wordt MAST financieel ondersteund door Fondazione Isabella Seragnoli, een particuliere en onafhankelijke organisatie zonder winstoogmerk die is opgericht met het doel activiteiten en projecten ten behoeve van de gemeenschap, met name op gezondheids- en sociaal-cultureel gebied, te bevorderen en te verbeteren.



Fondazione MAST is gevestigd naast het hoofdkantoor van Coesia in een multifunctioneel complex met een oppervlakte van 25.000 vierkante meter, bestemd voor de werknemers van

het bedrijf, maar ook open voor de gemeenschap in een voortdurend experiment van integratie tussen bedrijf en gemeenschap.

De welzijnsdiensten van de bedrijven zijn verweven met een programma van culturele activiteiten dat in de MAST-ruimten gratis wordt aangeboden aan het publiek van alle leeftijden. De Stichting MAST wil een open plaats zijn waar elke burger toegang heeft tot het leren, de kunsten en de fotografie van de wereld van het werk, om zo een culturele bestemming te vertegenwoordigen die stimuleert en betreft, en die groei en welzijn voor de mensen combineert.

Vrijdag 23 september 2022

Carpigiani



Carpigiani is een Italiaans bedrijf, gevestigd in de buurt van Bologna, dat gespecialiseerd is in de productie van gelato- en ijsmachines. Het bedrijf heeft ongeveer 35% van de wereldmarkt in handen, die zowel machines voor de productie van Italiaanse ambachtelijke gelato als machines voor de productie van soft-serve gelato en roomijs omvat.

Voor onze groep is als eerste onder begeleiding een Tech Tour gereserveerd, waarna een bezoek aan het museum wordt gebracht.

Historie

De broers Bruto en Poerio Carlo Carpigiani richtten in 1944 de "Gastecnica S.a.s dei fratelli Carpigiani" op. Carpigiani produceerde en patenteerde een gelato machine, genaamd "Autogelatiera". De Carpigiani soft serve ijsmachines maken een luchtig, opgeklopt ijs door hun slimme klopperwerking, waarbij lucht en ijsmengsel worden gemengd, tijdens het maken van het ijs.

De technologische groei in de jaren 1960 bracht Carpigiani tot de wereldleider in ijsmachines, met de uitvinding van de "hard-o-matic".

In 1964 werd een Amerikaans nevenbedrijf opgericht met de naam Coldelite U.S.A. en in 1971 kocht Carpigiani Cattabriga (gelijktijdig bedrijf). In 1989 kocht de groep Comenda Ali S.p.A. de Carpigiani Bruto S.p.A., nu Carpigiani Group - Ali Group S.r.l. In 1993 werd Carpagiani gecertificeerd UNI EN ISO 9001:1987. Het was het eerste bedrijf in de branche dat deze certificering ontving.

De productiefabrieken zijn gevestigd in Bologna, waaronder het hoofdkantoor in Anzola dell'Emilia, in Forlì, in Gandia en in Zhongshan. In de jaren negentig werden de Zwitserse Ott-Freezer, de Promag uit Milaan, het Sencotel (Spanje) en GBG (Italië) overgenomen.

In 2003 werd de Carpigiani Gelato University opgericht, een professionele opleidingsschool voor de productie van ambachtelijke gelato. Tegen 2021 heeft de school, die zich heeft gevestigd als de grootste en meest prestigieuze gelatoschool ter wereld, 20 campussen over de hele wereld naast het hoofdkantoor in Anzola, waar lessen worden gegeven in het Italiaans, Engels en Frans.

Op 27 september 2012 werd het Carpigiani Gelato Museum ingehuldigd, het eerste en enige museum ter wereld dat volledig gewijd is aan gelato.

Marconi Museum



Het Marconi Museum - gewijd aan de oorsprong en ontwikkeling van de radiocommunicatie - is gevestigd in de Villa Griffone, het huis van de familie Marconi en de plaats waar de

jonge Guglielmo zijn eerste experimenten uitvoerde. Hier kan de bezoeker de gebeurtenissen volgen die het leven en de opvoeding van de uitvinder hebben gekenmerkt via historische apparatuur, films en interactieve apparaten - met name de periode vanaf 1895 toen hij zijn eerste experimenten met draadloze telegrafie deed tot het eerste trans-Atlantische signaal in 1901 en de nadruk op verschillende verwezenlijkingen van een carrière waarin hij zowel uitvinder en ondernemer was en in 1909 de Nobelprijs voor natuurkunde ontving.

De rondleiding omvat een ontvangst in het park waar de bezoekers een reconstructie zullen zien van de antenne die de uitvinder gebruikte bij zijn eerste experimenten met draadloze telegrafie; een deel van de romp van het jacht Elettra, Marconi's drijvende laboratorium; het kolossale standbeeld van Antonio Bertini; het amateur-radiostation met de speciale roepnaam IY4FGM en twee "mijlpalen" toegekend door de IEEE aan de Villa Griffone in 2011 (een internationale erkenning van de van een locatie in de geschiedenis van wetenschap en techniek).

Verspreid over het museum staat een breed scala aan nauwkeurig functionerende reconstructies van 19^e eeuwse wetenschappelijke apparatuur. Deze tonen enkele van de belangrijkste fasen in de geschiedenis van elektriciteit, van de voorlopers van radio tot maritieme toepassingen van Marconi's uitvindingen.

Er zijn baanbrekende draadloze apparaten te zien en een getrouwe reconstructie van een radiostation aan boord.

Een radiostation, dat getuigt van de nauwe banden - met de geboorte van radio-ondersteunde redding, tussen de uitvinding van de radiotelegrafie en de navigatie op volle zee. In de tentoonstelling zijn ook radiotoestellen uit de Eerste

Wereldoorlog en de eerste industriële producten van Marconi op het gebied van de omroep te zien.

Vervolgens gaat de bezoeker naar enkele van de fundamentele ontwikkelingen in de radiocommunicatie in de 20e eeuw, de overgang van radiotelegrafie naar spraakradio, radio-omroep en de revolutie van de mobiele telefoon.

Het hoogtepunt van een bezoek aan het museum is in de beroemde "zijderupszaal" (Marconi's eerste laboratorium): onder begeleiding van Marconi's eigen woorden, betreedt men de plaats waar de jonge uitvinder zijn eerste stappen heeft gezet en met elektriciteit "speelde" toen hij ongeveer vijftien jaar oud was. Een paar jaar later kwam hij tot een beslissend inzicht - dat het mogelijk zou zijn om zonder draden over grote afstanden te communiceren, en daarbij natuurlijke hindernissen te overwinnen. Bij de eerste proefnemingen maakte hij gebruik van de Celestiniheuvel, die te zien is vanuit het raam van zijn laboratorium.

Eén van de activiteiten van het museum is een technische demonstratie waarbij bezoekers wordt getoond hoe de vroege draadloze apparatuur werkte.

De Villa Griffone, geboorteplaats van de radiocommunicatie, biedt de bezoeker de charme van de legende, versterkt door moderne tentoonstellingstechnieken.

Museo della Macchina a Vapore

In San Giovanni in Persiceto, een stadje tussen Bologna, Modena en Ferrara, bevindt zich het museum van de stoommachine. Deze studiereis zou oorspronkelijk plaatsvinden in april 2020. Het museum was toen nog volledig een privé-aangelegenheid van Franco Risi (1934). Hij was de

oprichter, de eigenaar, de verzamelaar van alle machines en werktuigen, kortom het museum is zijn levenswerk. Uw organisator was via een Italiaanse bekende met hem in contact gekomen. Het rechtstreekse contact met Franco Risi was zeer beperkt, via mail en met behulp van een vertaalsite in het Italiaans. Het museum opende toen slechts op verzoek. Helaas gaan wij de heer Risi niet meer ontmoeten, in 2021 is hij overleden. Het museum is overgenomen door een lokaal verband en weer en inmiddels regelmatig toegankelijk.



De tentoonstelling bestaat uit stationaire motoren en kleine locomotieven die dateren uit het einde van de 19e eeuw tot het begin van de 20e eeuw en die voornamelijk werden gebruikt in de landbouw-mechanisatie en met name voor het dorsen van tarwe, het ploegen van de grond en het droogleggen van moerassig land.

Deze voertuigen zijn volledig gerestaureerd door de passie van Franco Risi, die in 1980 begon met het verzamelen van locomotieven en ze zowel in Italië als in het buitenland kocht.

De activiteit van deze verzamelaar begon zich te organiseren en te structureren, met de oprichting van een werkplaats voor

de restauratie en het onderhoud van de voertuigen, naast de loodsen waar de stoommachines worden tentoongesteld. Dankzij zijn gepassioneerde restauratiewerkzaamheden heeft Franco Risi zo een waar stoommachinemuseum gecreëerd dat voor iedereen toegankelijk is. De machines die in het museum te zien zijn, zijn allemaal in perfecte staat.



Er is ook een kleine (50 cm breed) smalspoor-stoomlocomotief in het museum, een model dat in 1909 in Berlijn, Duitsland, door de firma Orenstein & Koppel werd vervaardigd en ongeveer 3 ton weegt.

Ontworpen voor het vervoer van materiaal in mijnen, werd hij gebruikt bij de ontginning van de regio Emilia-Romagna. De rails, ook teruggevonden door Franco Risi, zijn gemonteerd om te laten zien hoe het werkt.

Kleiner van omvang, maar niet minder interessant, zijn een aantal berglocomotieven, kleine stoommachines die zelfs in bergachtige gebieden kunnen worden vervoerd. In het bijzonder het model dat in 1912 in Bologna werd gebouwd door de firma Italo-Suisse, met een gewicht van 1,5 ton en een werkdruk van 7 bar. Zeer vergelijkbaar is een model gebouwd in Siena door F.lli Romei.

Uiteraard zijn het de locomotieven die het stoom- museum domineren. Te zien zijn Fowler, Marshall Sons & C. of Nichols & Sheppard locomotieven, Hofer Schrantz locomotieven, Richard Garretted alsook Marshall locomotieven, of andere zoals de Ruston Proctor wegwals.

Al deze machines kunnen van dichtbij worden bekeken en ik denk dat zij niet alleen een bron van weemoed kunnen zijn voor degenen die ze in het verleden in werking hebben gezien, maar ook een waardevolle bijdrage kunnen leveren aan de cultuur van de nieuwe generaties, die via deze machines een beeld kunnen krijgen van de verschillende stadia van de door de mens gemaakte industriële vooruitgang.

Zaterdag 24 september 2022



San Marino

San Marino, officieel de Republiek San Marino, is een staat gesitueerd op het Apennijns Schiereiland aan de oostelijke kant van de Apennijnen. Het is een enclave omringd door Italië. Het land is iets groter dan 61 km² en heeft een bevolking van ruim 30.000 inwoners. De hoofdstad is San Marino. San Marino heeft de kleinste bevolkingsomvang van alle leden van de Raad van Europa.

San Marino is de oudste nog bestaande constitutionele republiek van de wereld: de voortzetting van de kloostergemeenschap werd op 3 september 301 gesticht door de heilige diaken en steenhouwer Marinus van Arbe. De legende vertelt dat Marinus de toenmalige Romeinse kolonie Arba verliet in 257, toen de toekomstige keizer Diocletianus een decreet uitgaf waarin werd opgeroepen tot de reconstructie van de stadsmuren van Rimini, die vernietigd waren door Liburnische piraten.

De grondwet van San Marino, vastgelegd in 1600, is 's werelds oudste nog steeds van kracht zijnde grondwet. De nationale economie steunt vooral op financiën, industrie, diensten en toerisme. Het is een van de rijkste landen van de wereld in termen van het bbp (per hoofd van de bevolking), met een bedrag vergelijkbaar met dat van een aantal van de meer ontwikkelde Italiaanse regio's, zoals Lombardije en Zuid-Tirol. San Marino wordt beschouwd als een zeer stabiele economie met een van de laagste werkloosheidsgetallen van Europa, geen nationale staatsschuld en een overschot op de begroting.



Geschiedenis

San Marino zou in het jaar 301 gesticht zijn door de heilige Marinus, een monnik en steenhouwer die probeerde te ontkomen aan de christenvervolgingen van keizer Diocletianus en daarmee de oudste nog bestaande republiek ter wereld zijn. De metgezel van Marinus stichtte in datzelfde jaar het naburige San Leo.

Het piepkleine landje werd door het Frankrijk van Napoleon in 1797 erkend en op het Congres van Wenen in 1815 door de andere Europese staten.

Hoewel het een soevereine staat is, is het sterk afhankelijk van Italië, dat het sinds zijn eenwording in de 19e eeuw volledig omringt. Tot ver in de negentiende eeuw genoot San Marino protectie van de Kerkelijke Staat. Na de kerkelijke bescherming werd San Marino onafhankelijker van andere landen en kreeg het binnenlands bestuur, onder leiding van Domenico Fattori

(1860-1908), meer macht. Wel moest men veel rekening houden met het Koninkrijk Italië, dat San Marino omgrensde.

In 1848 werd in San Marino als eerste land ter wereld de gratis gezondheidszorg ingevoerd. Een jaar later, in 1849, zocht Garibaldi hier zijn heil na zijn vlucht uit Venetië. Als dank hiervoor zorgde Garibaldi er later voor dat San Marino niet opgenomen werd in de Italiaanse eenheidsstaat zoals dat land dat toen wenste. Deze gebeurtenis wordt herdacht met een monument op het Piazza Garibaldi in San Marino Città. In 1897 kwam er, mede dankzij de inzet van Domenico Fattori, een verdrag tot stand tussen San Marino en Italië, dat San Marino al sinds 1862 als onafhankelijk land erkende. Volgens de constitutie van 1925 is San Marino een democratie met een parlementair stelsel. De reeds in 1922 opgerichte Partito Fascista Sammarinese (PFS) kwam in 1930 aan de macht. Zij behield haar positie tot 1944. In 1943 werd San Marino door de Duitsers bezet, ofschoon het neutraal was. In 1944 werd het door de Britten gebombardeerd, maar leed weinig schade. In datzelfde jaar werd het land ook bevrijd.

Politiek

De Consiglio Grande e Generale, oftewel Opper- en Algemene Raad, wordt elke vijf jaar door het volk gekozen. Dit parlement kiest uit zijn midden twee leden tot kapiteinen-regent voor een periode van zes maanden. De twee regenten en het kabinet vormen de uitvoerende macht van de staat als diarchen.[4] De Raad kiest ook de Consiglio dei XII (Raad van Twaalf), die de rechterlijke macht vormt gedurende de zittingsperiode van de raad.

Geografie

San Marino wordt gedomineerd door de Apennijnen en heeft een ruig landschap. Het hoogste punt van het land, Monte

Titano, ligt op 749 m boven de zeespiegel. Er zijn geen grote wateroppervlakten. Het klimaat is vochtig subtropisch, met warme zomers en zachte winters.

Economie

Hoewel officieel geen euroland heeft San Marino toestemming om de euro als nationale munteenheid te voeren op grond van afspraken met de Europese Unie. Voor de invoering van de euro was de San Marinese lire gekoppeld aan de Italiaanse lire. De eigen euromunten, die zeer schaars zijn, zijn net als de vroegere San Marinese lires, gewild onder muntenverzamelaars. De toeristische sector vertegenwoordigt 22% van San Marino's bnp. Ongeveer 2 miljoen toeristen bezochten het land in 2009.

De voornaamste landbouwproducten zijn wijn en kaas. Verder zijn bankwezen, kledinghandel, elektronica en keramiek belangrijk.

Bezienswaardigheden

(overgenomen van "Wereldreizigersclub")

De Drie Torens zijn hét nationale symbool van San Marino, die ook je terugziet op de vlag, de euromunten en het wapen van het ministaatje. De drie torens staan op de drie toppen van de Monte Titano, met 749 meter de hoogste berg van San Marino. De torens horen bij een fort dat ooit gebouwd is om het landje tegen indringers te beschermen. De drie torens staan sinds 2008 op de Werelderfgoedlijst van Unesco en behoren tot de populairste bezienswaardigheden van San Marino.

Rocca Guaita is de oudste en bekendste toren, die gebouwd is in de 11e eeuw. De vesting is de loop der eeuwen regelmatig versterkt en lange tijd gebruikt als gevangenis. Rocca Cesta is de tweede toren, in de 13 eeuw gebouwd op de hoogste top van de Monte Titano. Hier vandaan heb je een prachtig uitzicht over

de Apennijnen en de kuststreek. Op heldere dagen kun je de Adriatische Zee en Dalmatische kust zien liggen. In het bijbehorende kasteel zit het Museum van Oude Wapens, met harnassen, zwaarden, antieke vuurwapens, messen en oude harnassen.

De Montale is de derde en kleinste toren, die dateert uit het begin van de 14e eeuw. Ook dit kasteel werd gebruikt als een gevangenis. In tegenstelling tot de eerste twee torens is de Montale niet geopend voor het publiek. De drie torens zijn met elkaar verbonden via een verhard pad, de Passo delle Streghe. Hou rekening met een stevige klim en drukte van toeristen. Het onderste deel is bezaaid met kiosken die snacks, drankjes en souvenirs verkopen.

Palazzo Pubblico

Het Palazzo Pubblico is het politieke machtscentrum van San Marino. Dit statige neogotische paleis huisvest het kantoor van het staatshoofd, het stadhuis, het nationale parlement en enkele adviesraden, maar wordt ook gebruikt voor officiële staatsceremonies. Het is gebouwd in 1884 op een plek waar eerder een ander paleis stond. Het Palazzo Pubblico is open voor bezoekers als er geen ceremonies en parlementsvergaderingen plaatsvinden.

Het paleis ligt aan het plein Piazza della Libertà. Een van de populairste bezienswaardigheden hier is de wisseling van de wacht, die dagelijks plaatsvindt van mei tot en met september. Hier kun je je verwonderen over de wonderlijke uniformen van de Guardia di Rocca. De leden van de erewacht dragen een rode broek, een groene jas en een helm met rood-witte pluim die een beetje aan een carnavalskostuum doen denken. De wisseling van de wacht vindt elk uur plaats van 09.30 tot 17.30 uur, met een lunchpauze tussendoor. Adres: Contrada del Pianello, 47890 Città di San Marino, San Marino.

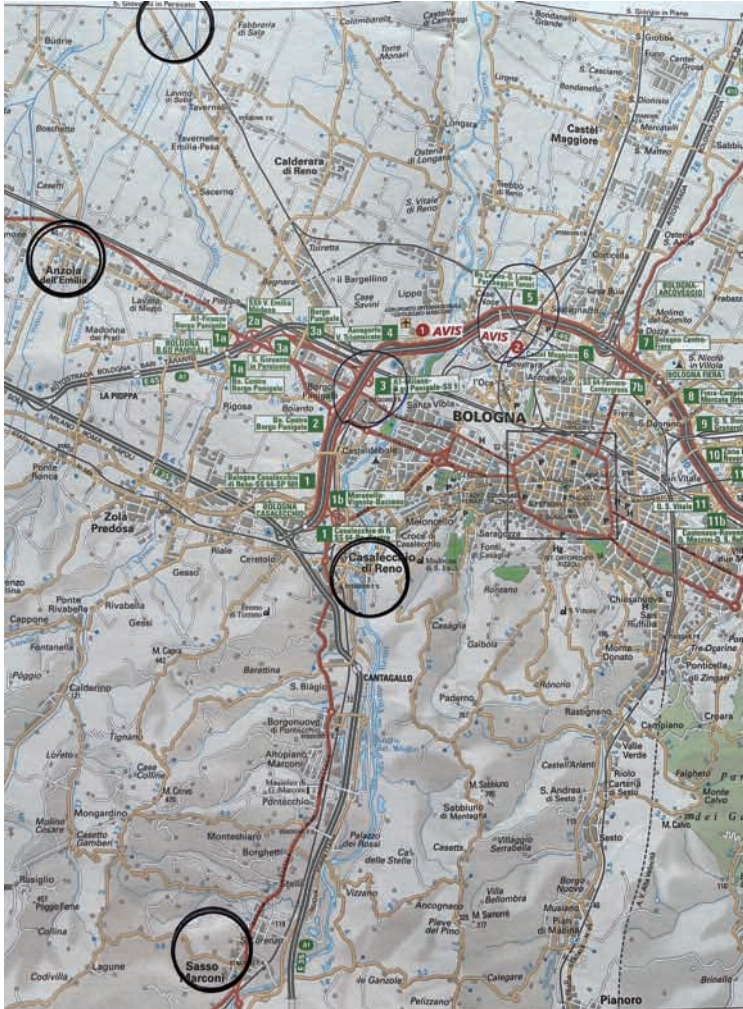
Basiliek van San Marino

De Basiliek van San Marino (Basilica di San Marino) is de belangrijkste kerk van de stadstaat, die in 1826 is gebouwd op de resten van een romaanse kerk uit de vierde eeuw. De basiliek is ontworpen in een neoklassieke stijl met een portiek van Korinthische zuilen. In een urn onder het hoofdaltaar worden de botten bewaard van de heilige Marinus, de stichter van San Marino. Via de klokkentoren kun je naar de kerk van San Pietro aan de rechterkant van de basiliek, die uit de 16e eeuw dateert. Adres: Piazzale Domus Plebis, 47890 Città di San Marino, San Marino.

Staatmuseum

Wil je meer weten over de geschiedenis en cultuur van San Marino? Breng dan een bezoek aan het Staatmuseum (Museo di Stato), gevestigd in een oud paleis in het historische centrum van San Marino. Het museum heeft een uitgebreide verzameling archeologische vondsten, kunstwerken, schilderijen en objecten, van de nieuwe steentijd tot de 19e eeuw. Er zitten ook voorwerpen bij uit het oude Egypte en van de Etrusken en de Romeinen. Het museum is zelf bijzonder trots op de collectie oude munten uit San Marino, die uitgegeven zijn tussen 1864 en 1937. Adres: Piazzetta del Titano, 1, 47890 Città di San Marino, San Marino. www.museidistato.sm

Aantekeningen



lavorazione S. P. ...
otazi

CARPIGIANI

BOLOGNA CONSERVATION STORAGE CONSERVAZIONE KONSERVATION ITALIA

OFF
FERMO
STILLSTAND
ARRET



DISPENSE
DISTRIBUZIONE
AUSGABE
DISTRIBUTION

COOL LIGHT OFF ON



NETTOYAGE
CLEAN OUT PULIZIA REINIGUNG



AGITATEUR



BREVETATO PATENTED

