

PIETRO CEOLIN - RAFFAELE CADAMURO

P. CEOLIN - R. CADAMURO

CLAUDIO FOGOLIN

L'origine anche friulana della LANCIA

CLAUDIO FOGOLIN

**L'origine anche friulana
della LANCIA**



CLAUDIO FOGOLIN
L'ORIGINE ANCHE FRIULANA
DELLA LANCIA





Provincia di
Pordenone



Gruppo Archeologico Cellina Meduna
Conte G. di Ragogna
Tesis di Vivaro (PN)

Comitato Regionale
Federazione Ciclistica Italiana
Friuli Venezia Giulia

Museo del ciclismo
Dulio Chiaradia e Giovanni Micheletto
Portobuffole' (tv)



Museo dell'automobile
"Luigi Bonfanti" - Vimar
Romano d'Ezzelino (vi)



Museo dell'automobile
"Carlo Biscaretti di Ruffia"
Torino



Musee dell'armee
Tombeau de l'empereur
Parigi



Lions club
Sesto al Reghena (pn)
in Sylvis

*“ Conoscere e capire la nostra
Storia, quella di casa nostra è
la miglior cosa che si possa
fare per apprezzare la terra
che ci ospita ”*

A Luciano Ciut

Presentazione

Ricerca e trovare documenti, atti e testimonianze senza pregiudizi sulla vita di Claudio Fogolin è stato difficile fin dal primo momento. Luciano Ciut, indimenticato appassionato di storia locale aveva solo poche righe, un'idea vaga del personaggio. Aveva intuito, però, che poteva essere un protagonista del suo tempo e della nostra storia. Aveva chiesto un aiuto per capirne di più e perché San Vito lo avesse dimenticato, anzi proprio cancellato dalle memorie. E' a lui che dobbiamo questa ricerca, realizzata con lo spirito che ci aveva trasmesso: guardare alla storia senza farsi ingannare dalle idee e soprattutto dalle ideologie.

Luciano ci ripeteva sempre: “Se ha fatto *cose brutte* è giusto saperlo come monito ai cittadini. Se vi sono *cose buone*, invece, perchè non dirle? La storia non si può cambiare, ma studiare seriamente, senza il filtro dei pregiudizi. Se qualcuno ha interesse a ostacolare le ricerche significa che siamo sulla strada giusta.”

Il punto di partenza sono proprio le poche righe avute come eredità morale da Luciano. Quanto è bastato per iniziare gli approfondimenti, rettificare date e accadimenti. Trovare conferme e avere alcuni “sospetti”.

L'ostacolo principale è stato il pregiudizio. Sembrava che Fogolin avesse vissuto solo pochi giorni, quelli precedenti la sua morte. Di tutto il resto non c'era traccia. Praticamente vuoti gli archivi comunali di San Vito al Tagliamento, quasi nulla in quelli notarili.

Poi sono arrivati i primi documenti “veri”, le conferme di alcune testimonianze. Sono usciti 73 anni intensi, quasi da film. Ma è stata l'occasione per capire l'evoluzione nostrana di quasi un secolo. Accanto a Fogolin abbiamo colto i cambiamenti, le occasioni mancate, le scelte sbagliate del XX secolo.

Tanti sono stati coloro che ci hanno aiutati, altrettanti coloro che hanno cercato di impedire che la ricerca proseguisse. Non sappiamo cosa volessero nascondere, ma abbiamo avuto la certezza che la morte di Fogolin e il periodo della guerra civile 1943-45 fossero argomenti ancora troppo scomodi da affrontare. Quasi si volesse far calare il silenzio su quel periodo di storia o vi siano fatti ed episodi che non devono essere indagati troppo a fondo.

Grazie a Luciano Ciut, qualcosa invece comincia ad emergere, a cominciare dalla controversa vita di Fogolin, imprenditore apprezzato a livello internazionale, amico dei potenti, uno dei primi ciclisti e piloti automobilistici professionisti.

Chi avrà la pazienza di leggere queste pagine potrà trovare spunti per riflessioni e approfondimenti. Noi non siamo ricercatori con la “R” maiuscola, ma semplici appassionati che hanno dedicato tempo e risorse proprie a capire un pezzo della nostra storia, senza giudicare chi avesse ragione e chi torto.

Casualmente questa ricerca su Fogolin parte da Torino nel 1999, dove una famiglia omonima – originaria di San Vito al Tagliamento - vive e si imbatte sulla figura di Claudio, fondatore della Lancia. Scarne le notizie, tanto che Luciano Ciut viene interpellato per verificare se a San Vito circolassero informazioni maggiori e per verificare eventuali collegamenti con i vari ceppi dei numerosi Fogolin della zona.

Ma tutto quello che è possibile recuperare è riassunto in poche righe. Infruttuose le verifiche nelle biblioteche. Per quasi tutti, anche a San Vito, il nome di Fogolin non evoca nulla. Ci sono voluti quattro anni di ricerche prima di poter approdare a un quadro significativo e documentato sulla vita del personaggio attraverso atti e cronache del tempo. Altri due anni poi sono volati nella caccia ad ulteriori conferme.

Luciano Ciut nel frattempo ci ha lasciati, ma il suo ricordo e il suo esempio sono lo spirito di questo testo.

Introduzione

Quella di Claudio Fogolin è stata una vita a fasi alterne, tra onori della cronaca e periodi di isolamento non sempre voluto. Certamente un carattere sanguigno, un protagonista della sua epoca nel bene e nel male, forse un po' in ombra davanti a mostri sacri dello sport – ciclismo prima e automobilismo poi - e dell'imprenditoria del tempo, ma mai semplice comparsa. Il legame con San Vito al Tagliamento è una costante, nonostante alcune peregrinazioni, è il fulcro della sua attività spostato su Torino e in Francia, prima del rientro definitivo nel paese natale a cavallo tra le due guerre mondiali.

Ricostruire la sua vita non è stato semplice, molte le dicerie senza conferme documentali, e tante le citazioni sparse in atti e documenti ufficiali e ricerche di vario livello, come tessere di un puzzle. Per molti giornalisti e ricercatori che lo hanno incrociato nei loro studi è stato un personaggio “da approfondire”. Noi abbiamo cercato di riunire le tessere del puzzle per ottenere un primo quadro d'insieme.

Il suo nome è certamente legato alla Lancia automobili, ancora oggi ammiraglia tra le vetture italiane, ma è il ciclismo il filo conduttore della sua esperienza. Il fascino della novità arriva proprio con la bicicletta, la prima vera rivoluzione della mobilità grazie soprattutto all'invenzione del pneumatico che come dice lo stesso Fogolin “fu lo strumento che per primo sollevò l'uomo da terra di qualche centimetro, che interpose dell'aria tra l'uomo e la terra ”.

Sono le corse in bicicletta che gli fanno conoscere il mondo e la mondanità, consentono di intessere quelle relazioni, a cominciare da Giovanni Agnelli, ma prima ancora Cottureau, Storaro, Olindo Malagodi, Salvatore Barzilai, Leonida Bissolati, per proseguire con Luigi Einaudi (primo presidente della Repubblica), Adolfo Kind (alpinista di fama mondiale, il primo a portare in Italia gli sci e fondatore della federazione sportiva sciistica) che saranno la chiave del suo successo imprenditoriale.

Una vita da protagonista, quella di Fogolin, vissuta in prima linea - con una adesione al Fascismo e alla Rsi non solo di facciata, ma convinta - fino alla morte, avvenuta per mano dei partigiani nel 1945. Un episodio dai contorni ancora indefiniti e con molte ombre, sul quale abbiamo riscontrato versioni contrastanti e soprattutto una incerta documentazione.

Noi abbiamo voluto scavare la figura dello sportivo e dell'imprenditore, lasciando ad altri il giudizio e l'approfondimento sulle scelte “politiche”, che non fanno parte di questa ricerca. Va sottolineato invece come una delle grandi aziende che ha fatto e continua a fare la storia dell'economia italiana abbia una matrice friulana, pordenonese, sanvitese grazie a un personaggio

che non ha mai dimenticato il paese d'origine e le sue radici.

Proprio per questo abbiamo voluto dividere il testo che segue in due parti.

La prima parte è dedicata al Fogolin ciclista, pilota e imprenditore abbraccia il periodo contraddistinto dalla costituzione e dal successo dell'azienda Lancia.

La seconda parte affronta invece le vicissitudini seguenti all'uscita di Fogolin dalla società con Vincenzo Lancia, i suoi rapporti – sempre sul doppio filo dell'amicizia e dei rapporti economici – con l'ex socio fino al rientro a San Vito al Tagliamento. Rapidi cenni sono riservati alle attività sportive legate al territorio e che vedono Fogolin in prima fila e agli ultimi anni di vita, quelli che possiamo definire “politici” e che meriterebbero un serio approfondimento in un'altra sede più appropriata.

Pietro Ceolin

Raffaele Cadamuro

PARTE I

DALLE CORSE ALLA “LANCIA & C.”

I primi anni Sanvitesi

Claudio Fogolin nasce a San Vito al Tagliamento il 30 Aprile 1872, secondogenito di Antonio e Clementina Giusti, sposatisi sempre a San Vito due anni prima. Nel 1871 era nata Sabina, il 17 febbraio, e nel 1874 – il 27 marzo - nascerà Gustavo Giuseppe. Antonio Fogolin risulta essere possidente e abitare in Contrada Cesarini, dovendo la sua fortuna all'eredità lasciata da una prozia sposa di un generale dell'armata di Napoleone Bonaparte. Ma le cose non vanno troppo bene.

Il padre Antonio muore nel 1875 e la madre si vede costretta a vendere alcune proprietà, compreso un negozio a Venezia. Nelle sue memorie, lo stesso Claudio afferma che “dovemmo vendere ad un prezzo vilissimo un palazzotto a Venezia e a cedere, sempre a condizioni disastrose, una Farmacia che dava un ottimo reddito”.

Il pronipote Sergio Vettorazzo, invece, ricorda come le “zie” parlassero di una oreficeria del bisnonno Giovanni passata poi a Antonio e venduta alla sua morte per far fronte ad alcuni debiti. Probabilmente è in quel periodo che la famiglia trasloca in via Anton Lazzaro Moro 11. Rimangono invece i terreni a Rosa di San Vito, lavorati fino al 1940, quando fu Claudio a cedere tutto dopo la morte della sorella Sabina avvenuta il 10 marzo 1938.

Dopo aver frequentato le scuole elementari in paese, Claudio studiò nel “Collegio Spagnol” di Vittorio Veneto dal 1883 al 1885 e successivamente ad Udine, come perito agrimensore. Ma per diplomarsi dovette attendere il 1897, distratto nel frattempo dalle gare sportive e dai primi problemi di febbre tifoidea. In quel periodo San Vito conta circa 12 mila abitanti. E' un grosso centro del Friuli, anche se si lascia sfuggire l'opportunità di ospitare la stazione della nascente ferrovia Venezia-Vienna preferendo il servizio della diligenza a cavalli.

Una scelta che peserà sullo sviluppo dell'area, tanto che già negli anni Quaranta nelle “Confessioni di un ignorante”, Fogolin scriverà. *“San Vito ebbe la sua stazione molti anni più tardi su di una linea secondaria di collegamento; ma a parte il danno irrimediabilmente avuto, la difficoltà delle coincidenze specialmente con la grande linea Venezia-Vienna, fa ancor oggi pesare la sua lontananza dall'arteria principale”*. Nel 1853 gli abitanti erano 7644, e San Vito era il secondo centro del Friuli dopo Udine (23mila abitanti) e prima di Pordenone (6700 residenti). La definizione dei nuovi assi di comunicazione porteranno nel 1929 Udine a contare 60 mila abitanti, Pordenone 22mila e 15mila a San Vito.

Il giovane Claudio è attratto dalle novità, non solo vede nella ferrovia la possibilità di un domani migliore, ma si innamora subito anche del nuovo mezzo di locomozione, il biciclo, dopo aver visto la sua prima corsa a Valvasone nel 1885. Doveva essere un vero evento, dato che i primi bicicli e tricicli sembra fossero comparsi in zona solo un anno prima. Ci riferiamo ovviamente alle “nuove macchine”, dotate di freno, catena di trasmissione e soprattutto di ruote con pneumatico, la vera scoperta che ha portato la bicicletta alla popolarità.

Vi sono in embrione le caratteristiche dell'uomo Fogolin, attratto dalle novità tecnologiche e dalle loro applicazioni, dalle idee avanguardistiche per l'epoca, dal pionierismo industriale. Idee che poi tramuta nel proprio impegno politico.

Nato in una famiglia di stampo napoleonico – tanto da essere chiamato dai coetanei di scuola “il francese” – vive la giovinezza nei racconti dei vicini reduci dalla campagna di Russia del Bonaparte del 1812, nella confusione dell'unità d'Italia post garibaldina, dei contrasti con la Chiesa e nelle nuove idee socialiste. Il suo mito letterario è Ippolito Nievo, scrittore e garibaldino, al quale si richiamerà spesso anche in età avanzata per giustificare la seconda guerra mondiale e la sua adesione al fascismo.

In questo contesto si inserisce un aneddoto così descritto nelle “Confessioni di un ignorante”:

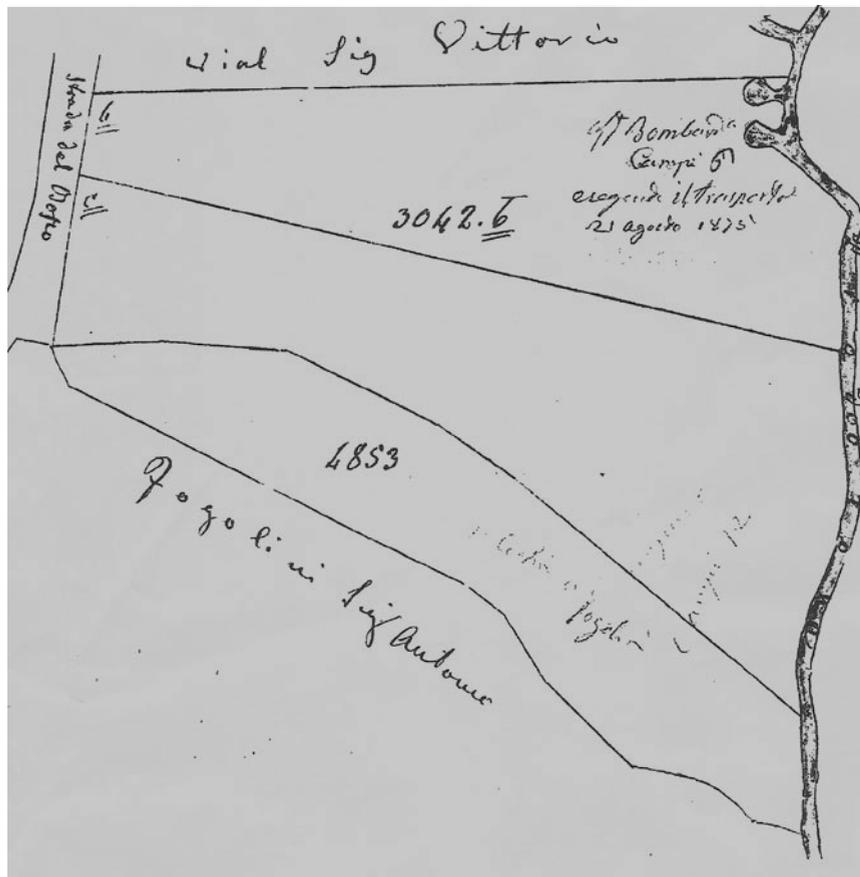
“Nel 1898, in piena sommossa di Milano..... il Generale Bava Beccaris volle ottenere il poco glorioso primato di aver fatto uso del cannone contro il Popolo. Entrando un mattino al Caffè Italia a S. Vito, quello davanti il quale si fermava la diligenza, trovai un vecchio avvocato che parlava insieme a un impiegato governativo col quale avevo discusso talvolta *politica*. Circolava la voce che fra le vittime della repressione vi fosse anche Filippo Turati. L'avvocato, una brava persona senza partito, mi salutò con la solita benevolenza. L'altro invece mi assalì con la frase: « *Ecco qui un altro socialista che cambierà idea in questi giorni, a meno che non voglia fare la fine di Turati*». Un rapido movimento, e con tutto lo slancio di cui ero capace lasciai andare un solenne ceffone a quel vigliacco facendolo ruzzolare ai piedi del vecchio avvocato. Ero un buon giocatore di tennis e sapevo benissimo il vantaggio che si ottiene facendo intervenire l'intero peso del corpo nello sviluppo del colpo...”

Un episodio in sé poco significativo, se non fosse all'origine della schedatura di Fogolin come soggetto “socialista e con tendenze anarchiche” da parte della polizia regia che nel 1900 impedì così – come vedremo più avanti - l'assunzione alle dipendenze della Regina Margherita, ma favorì l'interessamento di Giovanni Agnelli e l'incontro successivo con Vincenzo Lancia.

Torniamo però al giovane studente di agraria, affascinato dallo sport e dal ben vivere. Non ancora diplomatosi – anzi bocciato agli esami - ricevette le prime cognizioni tecniche-lavorative presso lo studio dell'ingegnere Alessandro Bragadin, ma senza troppa fortuna. L'attenzione era già rivolta alla bicicletta. Non c'è traccia, invece, di un trascorso podistico, a parte alcuni suoi racconti, dei quali però non vi è alcuna documentazione. E' lui stesso a parlare di corse contro bicikli e gare di velocità sui 50 e sui 200 metri a Milano. Conosceva altri sport, come il tennis, che praticava assieme ad alcuni amici nelle palestre della zona, fino a Udine.

Il tennis fu un altro suo amore nel quale coinvolse i sanvitesi fondando tra le due guerre l'attuale Tennis club e presiedendolo per molti anni.

Di certo, però, viaggiava, grazie alle conoscenze ereditate dalla famiglia e dai buoni auspici degli amici della nobiltà del tempo, a cominciare dai Rota – padrini di battesimo – Zuccheri e Pancera.



Il foglio del mappale della proprietà di Antonio Fogolin nel 1853 come risulta nell'Archivio di Stato di Pordenone (Fondo Altan antico)



La casa di proprietà di Claudio Fogolin a Rosa, in una immagine di alcuni anni fa

Num. di ordine	COGNOME e Surnome	NOME	NOME del Padre	COGNOME E NOME della Madre	SESSO Maschi Femmine	Stato di Parentela o di Governata col capo della Famiglia	Professione Condizione Mestiere	LUOGO della nascita	DATA della nascita		STATO CIVILE			
									Giorno	Mese Anno	Celibi	Coniugati	Velevi	
1	Fogolin	Claudio	Antonio	Giulio Clemente		Capo (Paterale)	Trifanale	30	agosto	1872				
	Kind	Adelaide	Fidelfo	Vellutani		Sp. moglie	Mira	7	luglio	1871				

La scheda anagrafica di Claudio Fogolin e della moglie Ady Kind quando erano residenti a Martellago (ve). Non sono invece disponibili quelle di San Vito al Tagliamento.

Le Corse in Bicicletta

L'esordio sportivo sulle due ruote risale al 1891, come ricorda in un articolo la rivista l'Automobile nel numero del 19 febbraio 1905. Le prime corse sono sicuramente in Friuli e nel Veneto. Le cronache del tempo riportano di gare sportive con bicicli e tricicli, quasi mai citano vincitori e partecipanti. Treviso era il centro più attivo, tanto da aver realizzato una specie di velodromo lungo le mura antiche della città. Fogolin preferì subito il biciclo, più innovativo e veloce del modello a tre ruote e riuscì a farsi notare potendo poi gareggiare nelle più importanti gare dell'epoca.

L'Automobile scrive al proposito che *“Nel 1894, insieme con Pontecchi e Ferrario, si pone alla testa dei forti corridori d'Italia e d'Europa”*. Quella del 1894 fu probabilmente l'annata della consacrazione come ciclista professionista (veniva pagato per correre), conclusa con una vittoria al Velodromo di Parigi. L'anno successivo una febbre tifoidea lo costrinse lontano dalle corse, ma fu l'occasione per completare gli studi.

Tornato in sella, lo si vede correre in Francia, Germania e Austria – Vienna, Colonia, Acquisgrana, Parigi – ancora in Italia - Milano e Torino - prima di una tournée in Argentina e l'addio alla bicicletta.

In quegli anni le competizioni in bicicletta si svolgevano in modo diverso da quello attuale. Le corse a tappe sono una innovazione dei primi anni del '900 e prevalgono le gare su strada o in pista a prova unica o a eliminazione. Meglio sarebbe dire negli ippodromi, spesso utilizzati in alternativa ai primi velodromi realizzati in terra battuta. La tipologia di una sessione di corse richiama ovviamente quelle ippiche con tanto di scommesse su vincitori e piazzati. Ciò permetteva inoltre alle prime società velocipedistiche di pagare i propri campioni e sponsorizzare la partecipazione ai maggiori eventi sportivi.

Sono periodi travagliati anche per questa nuova disciplina sportiva, divisa al proprio interno fra l'Unione Velocipedistica Italiana, il Veloce Club Nazionale (con una struttura tipo Club Alpino Italiano), il Cycling Touring club, prima che la Gazzetta dello Sport accettasse di sponsorizzare le maggiori corse – nel 1900 – e i corridori si ritrovassero sotto gli stemmi dell'Unione ciclistica internazionale.

Fogolin non entra mai in queste diatribe, anche se assieme agli amici Luigi Pontecchi, Pietro Bixio (pluricampione italiano), Giuseppe Nuvolari (zio di Tazio), Storero ne subisce le conseguenze non ricevendo aiuti economici per disputare alcune importanti gare all'estero.

Un aneddoto caratterizza questi anni ed è riferito al 1895. *“Sul più bello della forma fui assalito dalle febbri tifoidee – scrive Fogolin nelle sue memorie – Al Trotter di Milano chi aveva scommesso su di me- ed erano*

molti – volevano bastonarmi. Al momento della volata mi erano mancate le forze. Dovetti chiudermi in uno degli stalli per cavalli. Mi vennero a liberare l'amico dottor Carlo de Braida ex campione ciclista di velocità e resistenza e l'amico Olindo Malagodi che doveva far tanta strada nel campo letterario, giornalistico, politico. Varie settimane di malattia giustificarono la mia sconfitta”.

Pur non essendoci riscontri documentali dovrebbe risalire a questo periodo la conoscenza e la prima frequentazione con Giovanni Agnelli – che più tardi assumerà Fogolin e Vincenzo Lancia in Fiat – e il conte Biscaretti di Rufia – autore dello stemma della Lancia – promotori e animatori del Veloce club di Torino, organizzatori di corse e creatori della prima pista italiana e del primo giornale specializzato *“La rivista velocipedistica”*. Gli eventi automobilistici successivi al 1900 sembrano confermare questa ipotesi.

Nel 1897, come detto, Fogolin è nuovamente a San Vito al Tagliamento. Completa gli studi e cerca di intraprendere l'attività di geometra, ma più verosimilmente inizia a interessarsi dei beni di famiglia, la cui cura è affidata ancora alla madre, alla sorella Sabina e ai lavoranti. Gli affari come geometra non andarono molto bene – in un anno e mezzo il guadagno fu di 25 lire e una gallina - tanto che nel 1899 (nel frattempo era accaduto l'episodio del Bar Italia citato in precedenza), amareggiato lascia il paese natio per portarsi in Francia, stabilendosi ad Avignone presso parenti.

La sua intraprendenza giovanile, lo avvicina ben presto al mondo automobilistico francese, in evoluzione in quei tempi, trovando lavoro come apprendista meccanico. Impiego cui rinuncerà ben presto causa le eccessive spese fiscali rispetto al salario. Il primo approccio con il mondo dell'automobile non fu quindi esaltante.

Probabilmente causa le condizioni economiche che l'attanagliavano e perché pervaso da spirito avventuristico, decise d'imbarcarsi al seguito di alcuni amici ciclisti francesi che si recavano in Argentina, con un regolare contratto per la stagione 1899-1900. Corse nei circuiti di Buenos Aires, Rosario, Santa Fè, cogliendo soprattutto in quest'ultima città i migliori risultati. La solita febbre lo avrebbe invece limitato nelle gare precedenti.

Prima della partenza, da segnalare due incontri particolari che influiranno sulla sua formazione politica. Il primo è con lo schermitore Pini, che cerca di dissuadere Fogolin dall'intenzione di partire volontario per il Sud Africa a fianco dei Boeri impegnati nella guerra contro gli inglesi. Non ce ne fu bisogno, perché i promotori del progetto sparirono senza dare notizie. Il secondo è con Amilcare Cipriani, il rivoluzionario che aveva fatto parte della spedizione dei Mille di Garibaldi, condannato per aver accoltellato un compatriota al Cairo nel 1867, difensore della Comune di Parigi nel 1871, interventista nel 1914.

Fogolin lo frequentò condividendo l'idea socialista. Più tardi, nel 1943, di Cipriani scriverà in una "conversazione" come *"attraverso la sua tempestosa esistenza la sua umanitaria idea si era avvicinata alla realtà"*. Una frequentazione che lascerà traccia anche nelle idee che più tardi Fogolin esporrà nella gestione delle maestranze della Lancia e nei rapporti con gli altri lavoratori.

L'ideale socialista rimarrà il filo conduttore della sua esistenza, anche nell'adesione al fascismo, tanto da valergli successivamente negli ambienti industriali e sindacali torinesi l'appellativo di "poeta".

Quella sudamericana fu l'ultima esperienza ciclistica di Fogolin della quale si abbia traccia. Egli stesso non ne fa altra menzione e non sembra essere tra i protagonisti – ma non vi sono conferme – della vita dell'associazione sanvite a cavallo tra le due guerre mondiali.



E' il 1900, ciclisti di San Vito e Pordenone posano per una delle prime foto ricordo diventata un biglietto di auguri. (collezione privata Severino Danelon, San Vito al Tagliamento)



Una rara immagine del 1901 di ciclisti sanvitesi in posa lungo Via Roma. (collezione privata Severino Danelon, San Vito al Tagliamento)

sport ha fedele compagna anche S. M. la Regina, la quale lo segue nelle sue frequenti gite a Castelporziano. Il Sovrano voleva recentemente adottare un tipo di automobile elettrica che esperimentò di persona.

Ma poi gli esperimenti non devono averlo lasciato molto soddisfatto, poiché ritornò poco dopo alle vetture nazionali le quali sembra prediligesse.

Appassionata automobilista è divenuta pure Sua Maestà la Regina Margherita che — com'è noto — percorre col *teuf teuf* le più grandi distanze, dimostrando così che quando la comodità ed il progresso industriale avranno portato le necessarie modificazioni alle vetture *auto*, queste saranno preferite da tutti per i più lunghi viaggi.

Come vedete, anche a Roma l'automobilismo è in pieno vigore; anzi se è vero che ogni esecuzione venente dall'alto è seguito, nessuno altro campo come questo dovrebbe essere tanto coltivato.

RAPPAELE GARINEL.

DAL PEDALE AL VOLANTE

Presentiamo ai nostri lettori alcuni cenni biografici di tre celebri chauffeurs italiani, i quali uscirono dalle file di ciclisti per portare nell'automobilismo il loro contributo di energia, di audacia e d'intelligenza.

Fogolin. — Cominciò a correre nel 1891. Tutto dedito agli studi, allora, si dà poi esclusivamente



a partecipare alle corse importanti di Milano, Torino, Parigi, Colonia, ecc. Nel 1894, insieme con Pontecchi e Ferrario, si pone alla testa dei forti corridori d'Italia e di Europa. Obbligato, dalle febbri tifoidee, a tenersi lontano dalla pista, un po' torna agli studi, un po' si occupa delle corse, finché lo vediamo, nel 1897, in Germania e in Austria, e finalmente, dopo un'ultima spedizione, tra i più forti corridori di Buenos Aires, di Rosario e di Santa Fè.

Ed eccolo, nel 1900, lasciare la pista per dedicarsi all'automobilismo. Nelle officine di Cottenau, a Digione, durante l'inverno, egli fa la più dura delle pratiche come meccanico e come conduttore, partecipando alle corse. Accettato poi dalla Fiat e potendo finalmente far valere, insieme colla pratica fatta, i risultati nobilissimi della educazione avuta, egli può dire oggi, come direttore della Succursale di Milano, di aver ottenuto quel che ci vuole per mettere in evidenza le qualità singolari del suo ingegno e della sua attività.

Tommaselli. — Quando nel 1894, alle corse di campionato del Veloce Club di Brescia, un giovane corridore di quella città seppe farsi tanto notare da rendere difficilissima la vittoria al famoso Moreschi, tutti i presenti pronosticarono l'avvenire di lui come quello di un forte campione. E tale infatti divenne quel giovane: il Tommaselli. Educato da una sapiente opera di allenamento, egli possiede due elementi sicuri di successo: una grande forza di volontà e una grande elasticità fisica. È perciò che egli è riuscito a mettere nel suo attivo il gran premio di Parigi, nel 1899, che tra le vittorie è come la Gordon-Bennett del ciclismo. Tommaselli si è valso della fama conquistata per intraprendere delle grandi corse in tutto il mondo: in Algeria, in Spagna, in Russia, nell'America del Nord, nell'America del Sud.

La Gondola

Per secoli e secoli la gondola zione nelle città in cui le strade l'Adriatico», ed è dall'alto delle denti, che per più di due secoli « sposare l'Adriatico ».

Nessuna forma di barca, o fonte di così numerosi romanzi gondola si direbbe fatta allo stesso modo silenziosamente accarezza dere né sentire i suoi ospiti, per Quanti *tête à tête* avvengono là dolier »!

Da qualche tempo però nei la gondola ha visto il suo avvenire. Questo è indubbiamente un'impresa che dovrà trionfare per la sua ma emettere fumo, perché nei steriosi canali veneziani.

Alcune famiglie hanno già a che per il futuro potremo veder a tutte le gondole. Non sono ra vorrebbero dispensarsi anche di potrà dunque rispondere il motore che daranno vita alla gondola di un futuro glorioso in Venezia, pe di non violare le tradizioni del scino tutt'affatto speciale alla n

L'Automobilismo

Il massimo buon gusto per di avere al fianco dei cani di tanta chilometri all'ora. Sono n aperto ai lati per far passare i enormi, per proteggere gli occhi fende il petto dall'aria troppo v para-polvere. Ma esistono dei c stico. Il cane bulldog non si las voso e non vuol saperne di oc tudine calma e si mostrino deg sono i cani scozzesi, chiamati e razza canina!

Un corpetto di car

Gli amici dello sport in ge particolare non mancheranno ventato dal sig. Crable e che p quelli che si espongono all'aria

La carta è, come si sa, un latore calorifugo. Tutti i vecchi piedi, imbottiscono di giornali portassero delle doppie calze carta applicati al petto per ripi vuto allo stato d'aria che sepa al calore di sfuggire. In pratica sgualcirsi a ogni minimo movit adito aperto ai raffreddori... carta fine e resistente come s tenuto attaccato al corpo da scongiurato. Esso pesa 45 gran si può adoperare facilmente al

L'automobile francese

Dopo quest'avventura, rientrato in Francia, nel Maggio del 1900, Fogolin cerca una nuova occupazione, ma dopo due mesi di permanenza a Parigi — durante i quali non si lascia sfuggire l'occasione di visitare l'esposizione internazionale inaugurata l'anno precedente assieme alla Torre Eiffel - sfiduciato, torna nella sua S.Vito con il miraggio di ricoprire il ruolo di segretario all'ospedale civile.

Tramontata questa possibilità, Fogolin ricorda di aver conosciuto il ciclista Louis Cottureau, che a Digione, aveva avviato una fabbrica di velocipedi e successivamente un'officina per la costruzione di piccole autovetture.

L'industria Cottureau è una tra le più antiche case automobilistiche francesi, vantando la prima automobile datata 1898. Tale macchina venne denominata "Voiture", per differenziarla da un'altra già prodotta da Leon Bollée e chiamata "Voiturette". La Voiture Cottureau, a quattro posti, montava un motore a 2 cilindri a V di 5 HP che entusiasmò il pubblico di allora.

L'8 Dicembre del 1900, Fogolin entra alle dipendenze di quell'Azienda, con lo stipendio di 22 centesimi l'ora e con mansioni di operaio. Dai primi semplici lavori al reparto montaggio motori e quindi alla mansione di meccanico il passo è breve. Un giorno accompagna un cliente a Beaune, a 30 Km da Digione, in veste di meccanico. Alla sera al momento del rientro, si ritrova solo e si mette per la prima volta alla guida. La patente di guida sarebbe stata inventata solo qualche anno più tardi. Ma già nel 1906 lo stato italiano introdurrà la tassa di circolazione.

Dello stesso periodo è pure il primo incidente d'auto: Una sera Cottureau sterza violentemente per evitare un carro di fieno e l'auto si rovescia intrappolando Fogolin e una dama che occupavano i sedili posteriori. Si può solo immaginare il trambusto successivo collegato alle operazioni di soccorso.

Le capacità e l'intelligente intraprendenza del giovane meccanico procurarono ben presto la benevolenza e la stima di Cottureau, al punto che nel 1901, Claudio Fogolin, parte solo da Digione in vettura per recarsi a Padova, dove venne raggiunto in seguito da "monsieur Cottureau ed il suo ingegnere capo" per concludere degli affari di collaborazione con le Officine Bernardi".

L'Azienda Bernardi nasce il 7 Maggio 1899 e l'ingegnere Bernardi fu il primo ad occuparsi di meccanica automobilistica realizzando anche il primo motore a scoppio usando benzina e impiegandolo come mezzo di

La pagina del L'automobile del 19 febbraio 1905 dedicata ai campioni del pedale passati alle quattro ruote (Museo dell'Automobile di Torino)

locomozione. Fu inoltre l'ideatore del carburatore a polverizzazione con livello costante (1889), progettò il filtro d'aria in aspirazione ed altre tecnologie automobilistiche. La ditta Bernardi costruì dapprima una motocicletta, realizzò autoveicoli a due e quattro ruote, raggiungendo una velocità di 35 Km orari.

L'industria veneta doveva realizzare su più vasta scala, proprio questa vettura già progettata ancora nel 1896 ed in Cottereau, ricercavano una valida e capace collaborazione. I titolari della Bernardi, conte Giacomo Miari e il conte Giusti, ricevettero con garbo Cottereau ed il suo ingegnere, ma causa forse le esagerate pretese dei francesi, le trattative fallirono quasi sul nascere.

Fogolin però rimase in Italia per vendere le vetture Cottereau, ma in alcuni mesi di "giri" riuscì solo a vendere due auto ad altrettanti amici. Da qui l'idea di tornare in Francia, passando prima per Milano e Torino. Una rimpatriata tra amici e magari l'opportunità di un impiego.

L'incontro con Vincenzo Lancia

Tra il 1898 e la primavera del 1899 – prima della tournée ciclistica in Argentina - Claudio Fogolin ebbe ripetutamente occasione di recarsi per affari a Torino e presso l'azienda di Giovanni Ceirano, dove Vincenzo Lancia detto "Censin" aveva già un nome ed una fama. E Fogolin voleva conoscerlo. Al piano terreno della casa di Corso Vittorio Emanuele n.9, a Torino, edificio di proprietà di Giuseppe Lancia padre di Vincenzo, c'era l'officina di Giovanni Ceirano, pioniere del ciclismo prima e dell'automobile successivamente.

In quell'officina, inizialmente si vendevano biciclette straniere, poi si produssero bicikli e tricikli con il marchio "Welleyes" ed è proprio in quest'ambiente che Vincenzo mosse i primi passi nel settore meccanico. Allora la Ceirano era impegnata nella realizzazione di una sua vettura che prese lo stesso nome delle biciclette "Welleyes", su progetto dell'ing. Aristide Faccioli, e con la collaborazione di Vincenzo Lancia. Successivamente la Ceirano passerà agli Agnelli ed il Lancia verrà indirizzato al Reparto Collaudi, facendo parte successivamente anche della squadra corse.

Grazie a quest'ultimo impegno il nome di Vincenzo Lancia verrà ben presto conosciuto in tutto il mondo automobilistico, come il pilota più veloce del suo tempo. Lancia nel 1920 sposò la sua segretaria Adele Biglietti, dalla quale ebbe tre figli: Giovanni, Eleonora e Maria. Vincenzo Lancia morì a soli 55 anni stroncato da un infarto.

"I miei primi ricordi di Vincenzo Lancia risalgono agli ultimi anni del secolo scorso - così scriveva Claudio Fogolin nel 1938, nel primo anniversario della morte dell'amico e socio - Mi era venuta la curiosità di conoscerlo, ma non mi riuscì d'incontrarlo perché molto spesso lasciava il magazzino per inforcare una bicicletta od un triciclo a motore, chiamato da qualche cliente fermo sulla strada, impossibilitato di rimettere in moto il nuovo veicolo così spesso recalcitrante."

A Torino, però Fogolin incontra un amico dei tempi del ciclismo, Luigi Storero, agente generale per l'Italia della Casa Automobilistica F.I.A.T., che propone "di andare a servizio come autista presso la Regina Madre". Claudio Fogolin, accetta di buon grado l'offerta e venne ricevuto personalmente dalla Regina nella residenza di Stupinigi.

Fu la polizia a bloccare l'assunzione ricordando la schedatura di Fogolin come "socialista con tendenze anarchiche" a seguito dello schiaffo dato ad un impiegato di Stato al Caffè Italia in S.Vito al Tagliamento, durante una lite nel 1898 dopo i moti milanesi sedati dai cannoni di Bava Beccaris. Intervenne anche il conte gemonese Antonino di Prampero, allora senatore, ma non riuscì a smuovere le decisioni della polizia regia.

Ricorda Fogolin che “*Sua Maestà volle indennizzarmi e così mi tolse da serie difficoltà*”. Il comportamento dei Savoia non deve stupire. Bisogna ricordare infatti che il 29 luglio 1900 l’anarchico Gaetano Bresci aveva assassinato re Umberto I e da quel giorno la polizia aveva irrigidito i controlli su tutti coloro che si avvicinavano ai reali. Un giovanotto bollato con tendenze anarchiche non poteva certo essere ben visto.

Ad ogni modo, Giovanni Agnelli, informato del caso e delle capacità tecniche del Fogolin, considerata anche la sua situazione economica lo assunse nella sua azienda di Torino, designandolo al Reparto Collaudi (1 Luglio 1902) dove in quel tempo, già svolgeva il suo geniale lavoro Vincenzo Lancia. Il primo approccio non fu entusiasmante. Lancia stava discutendo nel cortile della Fiat con Agnelli e un ingegnere e all’arrivo di Fogolin fece solo un rapido cenno di saluto. Subito dopo entrò nel reparto per uscire insieme a Fogolin per provare una vettura, passando dopo un breve tratto la guida al sanvitese.

Ad un tratto Lancia esclamò: “Ora ho capito”, riferendosi alla discussione di poco prima sul piazzale della fabbrica. “*Era diventato un altr’uomo – spiegherà Fogolin nella commemorazione funebre di Lancia – gioviale e sereno, esprimendosi con quella giovanile schiettezza che conservò anche nell’età matura e che formava uno dei lati più simpatici del suo carattere. Da quel giorno cominciò la nostra vita in comune, che doveva legarci in una sempre più forte amicizia. Meglio conoscevo Vincenzo Lancia e più mi meravigliava con la potenza della sua mente, con la larghezza delle sue cognizioni. Quel cervello era per me qualcosa di perfetto. Egli sapeva di tutto.*”

Il periodo Fiat

Così nell’estate del 1902 Fogolin entra nella già allora maggiore azienda automobilistica italiana. Una vera società per azioni sorta l’11 luglio 1899 ad opera di alcuni nobili tra i quali Emanuele Bricherasio di Cacherano, Carlo Razza, Michele Lanza, Cesare Goria-Gatti, Lodovico Scarfiotti, Michele Ceriana-Mayneri, Luigi Damerino, Alfonso Ferrero de Gubertini, Roberto Biscaretti di Rufia e Giovanni Agnelli. Ciascuno deteneva 150 azioni, mentre le restanti 705 erano nelle mani del Banco di Sconto e Sete, partecipato comunque dalla stessa famiglia Agnelli accanto a industriali e commercianti di seta. Nel 1900 venne inaugurato il primo stabilimento a Torino in via Dante 35. Vi lavoravano 50 operai realizzando le auto 30 HP e la 31 1/2 HP, vetture a due-tre posti prive di retromarcia.

Giovanni Agnelli era solo da un anno alla guida dell’azienda, dopo un periodo travagliato della compagine societaria tra presunti scandali finanziari e politici. A Giovanni non mancavano inventiva, spregiudicatezza ed energia, come amministratore delegato della nuova società, la saprà far decollare in breve grazie anche al talento delle sue maestranze. “*Massima figura fra quei pochi - scrive ancora il Fogolin negli anni Quaranta - Il Cav. Giovanni Agnelli, ora Senatore, il quale con un gruppo di gentiluomini, di banchieri e di industriali, rilevò la piccola vettura Welleyes*”.

Con Agnelli, Fogolin avrà una frequentazione costante pur non assidua non solo nel periodo lavorato alla Fiat, ma sarà un interlocutore politico e industriale in particolare dopo la prima guerra mondiale. Alla base di certo vi è anche un senso di riconoscenza del pioniere sanvitese. Nel ricordare la “disavventura” con i Savoia e il marchio “socialista”, infatti scrive “*Giovanni Agnelli non si lasciava impressionare dalle nuove idee le più avanzate, e presa in considerazione la posizione in cui mi trovavo, mi accolse in Fabbrica e mi designò al Reparto Collaudo vetture, dove sviluppava il suo geniale lavoro il giovanissimo Vincenzo Lancia*”. Sarà sempre Agnelli, nella veste di senatore del Regno, a contribuire alle fortune delle aziende automobilistiche e a fare da intermediario tra lo stesso Fogolin e i vari ministeri per concessioni e contributi.

Ma la fortuna di Fogolin non venne dal reparto collaudi, anzi, ben presto venne rimosso per essere destinato alle vendite e alla promozione delle vetture. In questa veste si guadagnerà la stima dei collaboratori e degli operatori internazionali. Il cambio di reparto è infatti datato ancora nell’estate 1902, dopo la prova di un vettura offerta al barone Franchetti caratterizzata dal blocco del motore sulla strada per Saronno. Il meccanico venne accusato di negligenza, ma la difesa fu efficace anche dopo una seconda prova seguita personalmente da Agnelli.

Anzi il presidente della società, che nel frattempo aveva cercato di indirizzare Fogolin al duca di Oporto come autista, decide diversamente e lo incarica di seguire e organizzare la prima presenza Fiat al salone dell'automobile di Parigi che si tiene nello stesso anno, coadiuvando il direttore generale-amministrativo Enrico Marchesi.

L'allestimento dello stand si dimostrò talmente efficace che venne visitato dallo stesso Presidente della Repubblica Francese. Non c'è dubbio che Fogolin fece riferimento alle sue conoscenze d'oltralpe maturate in anni di frequentazioni e soprattutto alla conoscenza della lingua. In un certo senso confermò quell'appellativo di "francese" che gli era stato affibbiato dai compagni di giochi a San Vito al Tagliamento.

Nel 1903 la Fiat produce 103 piccole autovetture con motori mediocri, ma già nel 1906 la produzione si è moltiplicata per otto ed almeno 30 macchine sono esportate in Inghilterra. Anche in questo caso lo zampino dell'imprenditore friulano è evidente. Nonostante non provasse simpatia verso Londra, le entrate nelle case nobiliari si dimostrano efficaci per promuovere e vendere le autovetture torinesi. Ma non solo, i rapporti si consolideranno al punto che qualche anno più tardi l'Inghilterra diventerà uno dei mercati più importanti anche per la Lancia e gli operatori economici attribuiranno a Fogolin il merito del successo commerciale del nuovo marchio.

Nel 1904, il re d'Italia Vittorio Emanuele nominava la casa automobilistica torinese "*Fornitrice della Real Casa*".

Nel 1906, su impulso anche di Giovanni Agnelli, nasce nella città piemontese la Lega Industriale di Torino, che comprendeva circa 250 aziende con 40.000 dipendenti. Gli industriali dell'auto si organizzavano in previsione delle lotte operaie che già si profilavano imminenti. :

La Lega Industriale fu anche portatrice di nuove regole efficaci, come ad esempio la serrata contro gli scioperi generali ed il divieto d'assunzione degli scioperanti da parte delle aziende consociate. Bisognerà attendere il 1911 per vedere la costituzione del Consorzio delle fabbriche d'automobili che pretendeva l'istituzione di un contratto contemplante l'abolizione delle Commissioni Interne e la facoltà di licenziamento senza preavviso, nonché la soppressione di ogni tolleranza sull'orario di lavoro. In cambio si offrivano un misero aumento salariale, la riduzione dell'orario di lavoro settimanale a 55 ore e mezza, da 70 che erano in precedenza ed il sabato all'inglese.

Nel frattempo anche Torino e Milano si danno da fare per dare vita a dei Saloni dell'automobile. La prima "Esposizione Internazionale degli Automobili" si tiene a Torino dal 5 al 21 febbraio del 1904. L'anno successivo si replica, e in entrambi i casi la Fiat è presente con successo di critica e di pubblico. L'idea nasce nel settembre 1903, quando la rivista settimanale "Stampa Sportiva" di Torino, prendendo spunto da una informazione

diramata dal Ministero degli Esteri francese, secondo cui in Francia, grazie al prevalere delle esportazioni di automobili sulle importazioni, sono entrati 29 milioni di franchi, sollecita l'organizzazione di un Salone automobilistico da tenersi a Torino nel gennaio 1904. La proposta viene raccolta pure dall'Automobile Club di Torino e il Salone prende forma con quattro sezioni: automobili, motociclette, canotti automobili, aeronautica.

Per la prima volta la pubblicità prevede cartelloni che tappezzano i muri della città, destando curiosità e attenzione al punto che saranno 50 mila i visitatori, accorsi ad ammirare 60 auto, 110 moto, 3 canotti, 115 biciclette. Viene anche stillata una classifica degli stands più belli, e con 2267 voti vince quello della Fiat, illuminato da oltre mille lampadine.

Nel 1904, Claudio Fogolin è in partenza per New York, con l'incombenza di organizzare un'officina riparazioni a servizio dell'Agenzia automobilistica torinese per gli Stati Uniti d'America. Un'attività che in realtà si svolgerà tra Boston e New York, e che servirà a organizzare e consolidare le vendite Fiat ma senza scalfire lo strapotere della Ford. Fogolin sfrutterà l'esperienza anche per preparare il terreno al "pilota" Vincenzo Lancia, che un paio di anni più tardi sarà più conosciuto dello stesso Presidente Usa, come riportano gli storici della Ford, ammirando le capacità sportive dell'italiano.

Nelle memorie "Le confessioni di un ignorante", stigmatizza però l'accoglienza riservatagli, con fotografi e giornalisti, e prime pagine dei giornali. "*La mia fotografia – scrive – era in tutte le pose. Una attirò la mia attenzione perchè avevo la mano appoggiata sul volante di un'automobile e di vetture non ne avevo nemmeno viste. Scherzi, accorgimenti, trucchi che dovevo avere un così grande sviluppo nel Cinematografo*".

Claudio rimarrà nello stato americano fino all'estate inoltrata di quell'anno. Ritornato a Torino conosce Ady Kind, giovane di buona famiglia, il padre di origine svizzera, la madre di Mira (Venezia), che sposerà successivamente in quella città, il giorno 1 ottobre 1905. Ady (all'anagrafe Adelaide Maria) Kind era nata a Mira (ve) il 7 Agosto 1881 da Adolfo Kind e Concetta Pelizzari. Figlio di un pastore protestante, Adolfo Kind era originario di Coira capitale del Canton Grigioni in Svizzera. Dopo gli studi di chimica, si laureò ingegnere a Basilea, per poi trasferirsi in Italia (da giovane aveva seguito il padre a Milano) come direttore della fabbrica di sapone e candele a Mira, presso Venezia. Avventura che durò poco e terminò con un brusco licenziamento. Dopo il 1890, Kind si trasferì con moglie e figli a Torino, dove fondò in via Dante un'industria di stoppini per candele, destinate a illuminare chiese e dimore nobiliari. Qualche anno dopo l'immobile sarà rilevato da Giovanni Agnelli destinandolo ai primi stabilimenti della Fiat.

Ma non solo, Adolfo Kind è ricordato soprattutto per aver portato in Italia nel 1896 il primo paio di sci (anzi, Ski come si diceva allora) e per aver

fondato nel 1901 (e presieduto fino alla morte nel 1907) il primo Ski club a Torino. A lui sono dedicati sentieri, vie e rifugi. Anche il figlio Paolo, fratello di Ady, è ricordato per aver dato vita nel 1908 all'Unione Ski Club Italiani, oggi trasformata in Fisi (federazione sport invernali) e aderente al Coni. Nel 1909, Paolo vinse anche il primo campionato italiano di salto.

Fu proprio nel salotto dei Kind, introdotto dall'amico Giovanni Agnelli, che Fogolin conosce Ady. Del matrimonio non vi sono molte tracce, ma nel volume "Un secolo di sci e sciatori, i cento anni dello Ski Club Torino" (edito da Orizzonti di Neve nel 2002 per i 100 anni del più antico sci club italiano) Gian Origlia parla dello stretto legame tra mondo industriale e sportivo, automobilistico e dello sci: "Un esempio è Adolf Kind, il primo che portò un paio di sci a Torino dalla Svizzera nel 1896, era anche un industriale, suo figlio Paolo non era solo appassionato di volo con gli sci ma anche di volo con gli aerei. Una figlia di Kind si sposò con Fogolin, socio di Vincenzo Lancia".

A San Vito Ady Kind Fogolin – che non abbandonerà mai la religione protestante - viene ricordata come una donna di buona indole e di spiccata sensibilità caritatevole. Assieme ad alcune nobildonne del paese, svolse attività sociali ed assistenziali particolarmente verso l'infanzia, e le mamme in difficoltà economiche. Fu promotrice della Croce Rossa Italiana della quale divenne Ufficiale. Degne di essere menzionate, sarebbero molte altre sue iniziative, come ad esempio l'O.N.M.I. ed il locale Sanatorio Antitubercolare, gestito dall'Ospedale sanvitese. Per quest'ultimo reparto, bisogna segnalare il suo impegno per dotarlo di un apparecchio radio poi installato dalla ditta locale "Pio de Giusti".

Giovanni Agnelli aveva promesso ripetutamente al Fogolin, come egli ricorda nelle sue memorie, l'affidamento della succursale di vendita con annessa officina riparazioni, che la stessa Fiat. era intenzionata ad avviare a Milano, ma alcune lungaggini burocratiche ne ritardarono la realizzazione. Ciò però non incrinò i rapporti tra i due, che rimasero sempre in stretto contatto.

Tuttavia in quel periodo (1905) salito a bordo di una vettura nuova fiammante e con uno dei migliori meccanici a fianco, intraprese un lungo giro nel Veneto, dove gli erano aperte molte porte delle case dei nobili, ed è proprio lui stesso ad affermare che in quella circostanza combinò degli ottimi affari. Nell'ambiente torinese, però, venne definito "macaco", come scrive nelle memorie, per aver presentato una nota spese praticamente nulla, essendo sempre stato ospite dei suoi amici.

Torino a quel tempo su una popolazione di 427.000 abitanti, contava 15mila maestranze impiegate nel settore automobilistico. Grazie allo sviluppo del settore nascono intanto interi quartieri popolari, come ad esempio il

quartiere S. Paolo, che tra il 1901 ed il 1921 passerà da 4.000 a 42.000 residenti. Si tratta per la maggior parte di lavoratori impiegati nelle officine Ceirano, Diatto, Chiribiri, Fast, Lancia, Itala, Lux, O.M.T., Scat, Nazzaro, Teurgia, ed altre minori.



Ady Kind Fogolin, la più piccola del gruppo (con la croce sul camice da infermiera) con Primo Carnera (con la testa fasciata), ricoverato all'ospedale di San Vito al Tagliamento negli anni Trenta dopo un incidente stradale (Collezione privata Maieron, San Vito al Tagliamento)

Le corse in automobile

Come fu facile il passaggio dal ciclismo all'industria automobilistica, fu altrettanto semplice diventare corridore automobilistico, come si diceva allora. Fogolin fu un buon pilota, anche senza mai strafare, ma seppe ritagliarsi un proprio spazio nel settore meritandosi elogi ed onori delle cronache. Scelse di correre nelle categorie minori, turistiche principalmente - a parte il periodo alla Peugeot di cui diremo in seguito - seguendo l'amico Lancia nelle sue più avvincenti gare fin dal 1902. D'altra parte Claudio alla Fiat era arrivato come collaudatore, quindi esperto di motori e di meccanica e di conseguenza seguire le corse rientrava tra le sue competenze.

Risale inoltre al 1902 l'incontro con il conte Francesco Contin di Castelserpio, nobile stabilitosi nel trevigiano, sportivissimo ed amante delle competizioni automobilistiche, che formò con Lancia e Fogolin un sodalizio interrotto solo dalla sua morte prematura, avvenuta - sembra - in un incidente automobilistico. Contin Castelserpio conobbe Vincenzo Lancia e Claudio Fogolin sicuramente nel 1902, - come risulta dalla documentazione del Museo dell'Automobile di Romano d'Ezzelino (Vicenza) - durante la corsa d'auto disputatasi il 30 Ottobre a Conegliano (Treviso) denominata "Corsa dell'alcool".

La passione del Contin per le macchine, fu talmente profonda che non molto dopo, trasferiva la sua residenza a Torino, e nei giorni festivi i tre amici si riunivano nella dimora del Lancia, in via Vittorio Veneto n.9, e davanti ad un buon bicchiere di vino, discutevano logicamente di macchine, di corse e di motori: un vero triumvirato tecnico-sportivo.

Per la verità Fogolin non si trasferì mai, almeno formalmente, a Torino. Mantenne infatti la residenza a San Vito al Tagliamento fino al 4 dicembre 1909, quando andò ad abitare a Padova, in via Conciapelli 6, probabilmente assieme al fratello. Da qui la residenza venne trasferita, nel 1919 a Martellago, quindi di nuovo a San Vito.

Al di là dell'attività agonistica svolta da Lancia, con i colori delle vetture Fiat prima e Lancia poi, anche Fogolin si cimentò in qualche competizione. Va sottolineata però una caratteristica dell'epoca, con piloti e macchine che formavano più un circolo di appassionati, amici tra loro, piuttosto che scuderie antagoniste. Così Lancia corre su vetture Fiat anche quando fonda la propria azienda e Fogolin diventa addirittura pilota ufficiale della Peugeot Italia nello stesso periodo.

Dagli archivi della Coppa Florio si rileva la partecipazione di Fogolin alla gara disputatasi a Brescia il 5 settembre 1904 a bordo di una Fiat 16HP. Fu una vittoria, anche se nella classe 5 "Turisti", con un tempo di 2 h 24' 59" per

percorrere i 185 km del percorso. Secondo, a 20 minuti, si classificò Ettore Graziani, sempre su Fiat. Ordine d'arrivo invertito, il 6 novembre 1906 a Treviso, quando si disputò il "Concorso Automobilistico Ippodromo di S. Maria della Rovere".

Secondo le ricerche del Museo dell'Automobile di Bassano del Grappa, Fogolin è alla guida di una Peugeot e compie alcuni giri di pista - forse 5 km - nel tempo di 14' 35", distanziato da Graziani su Otav di oltre un minuto.

Nel 1906 e 1907 Fogolin fa parte della squadra ufficiale della Peugeot Italia e per lui il 1906 è l'anno di grazia, che chiude con un secondo posto nella Riunione di Rovigo, una gara in pista che si disputa nel mese di novembre, nella categoria 12/18hp.

Michele Marchianò nel libro "L'avventura Peugeot in Italia" (Collezione La Manovella, anno 2000, pubblicazione fuori commercio) riserva a Fogolin un posto di rispetto indicandolo tra i "pionieri" che contribuirono allo sviluppo dell'automobilismo sportivo in Italia. Il sanvitese compare accanto a Michele Lanza, Scarabozzi, il leggendario Giosuè Giupponi, Giovanni Zuccarelli e quell'Ettore Graziani protagonista di tanti duelli.

Più spesso, però, Fogolin seguiva Lancia e il gruppo della Fiat guidato da Agnelli nelle varie corse. C'è un aneddoto che le cronache riportano collegato alla Gordon Bennet, la classica francese che Lancia vinse nel 1905. Un episodio che ha fatto storia, tanto che lo scrittore Salvator Gotta lo riporta nel suo libro "La strada di fuoco - automobilismo eroico 1898-1908" edito dalla Fabbri alla fine degli anni Cinquanta. C'era molto clamore attorno alla gara e la squadra Fiat era la più osservata. Alle 3 e 30 del mattino, fervono i preparativi per la partenza, e Agnelli incarica Fogolin di svegliare il pilota Vincenzo Lancia, perché non si era ancora visto sul luogo della partenza. Claudio andò in camera del Lancia, ma alla richiesta di alzarsi, Vincenzo chiese: "che ora è?". Sentendosi rispondere "le tre e mezza", si limitò a replicare con un candido "L'asme deurmè!". La storia dirà, qualche ora più tardi della gloriosa vittoria di Lancia davanti a un pubblico francese dapprima freddo, poi entusiasta.

Alcuni cenni di cronaca locale, ancora, fanno supporre che vi sia lo zampino di Fogolin e dei suoi amici nobili friulani nella decisione di far concludere la penultima tappa del giro d'Italia del 1906 a Udine. Un'occasione che servirà anche a promuovere la diffusione dell'automobile.

La fondazione della Lancia

Fin dai primi tempi del sodalizio con Vincenzo Lancia, Claudio Fogolin era già ben convinto che l'amico possedesse tutti i requisiti per dare vita a una propria azienda, e tutte le occasioni erano buone per tentare di convincerlo a fondare una propria fabbrica o una officina che si occupasse di studi automobilistici e di esperienze in quel settore d'avanguardia.

Prima della sua morte, intanto, Contin di Castelserpio, riconoscendo le capacità dei due amici, lasciava loro come testamento morale la sua volontà di creare una fabbrica d'autovetture. Contin, inoltre, aveva dato disposizione alla moglie che dopo la sua scomparsa consegnasse due anelli d'oro in segno di pegno futuro tra i due nuovi soci, uno per Vincenzo e l'altro per Claudio. Quest'ultimo, nel congedarsi dalla cerimonia funebre del Contin ebbe a dire: "una parola era intervenuta fra noi e pochi mesi dopo la Fabbrica d'Automobili era fondata...".

La cordiale e schietta amicizia venutasi a creare con il collega Vincenzo Lancia, si era a tal punto rafforzata che il 27 Novembre 1906, si presentarono davanti al notaio Ernesto Torretta di Torino, come unici soci fondatori della "LANCIA & C." Era evidente il tentativo di sfruttare il nome che Lancia aveva ormai nel mondo come pilota e come genio del motore, mentre Fogolin metteva a frutto le sue conoscenze maturate tra la nobiltà dell'epoca.

Questo l'originale dell'atto costitutivo della Società:

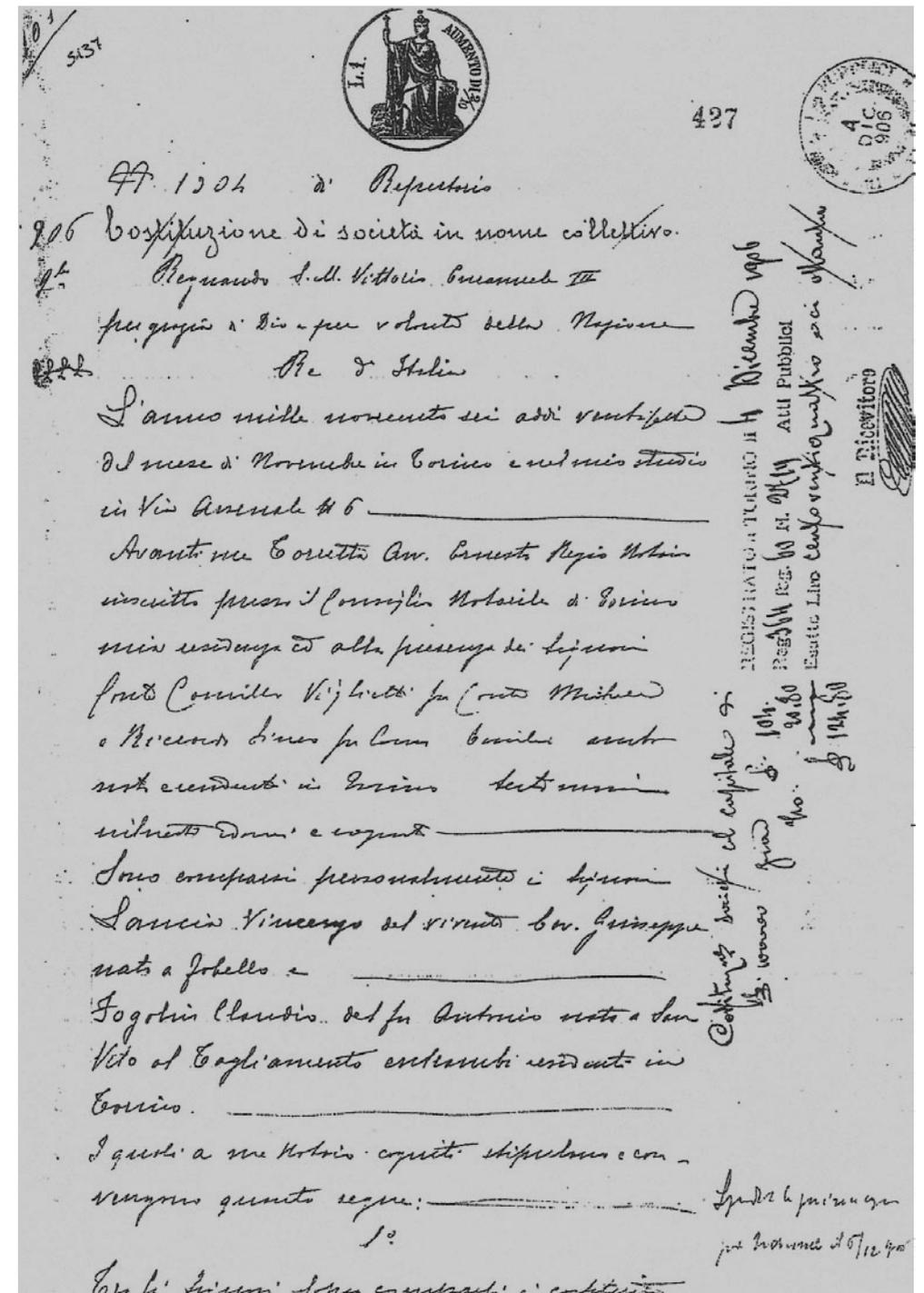
" N.1304 di Repertorio

Costituzione di Società in nome collettivo

Regnando S.M. Vittorio Emanuele III

Per grazia di Dio e volontà della Nazione iRe d'Italia

L'anno mille novecento sei addì ventisette del mese di Novembre in Torino e nel mio studio in Via Arsenale N.6
Avanti mè Toretta avv. Ernesto Regio Notaio inscritto presso il Consiglio Notarile di Torino mia residenza ed alla presenza dei Signori Conte Camillo Biglietti fu Conte Michele e Riccardo Lineo fu Com. Emilio ambi noti e residenti in Torino testimoni richiesti e da me cogniti.



La prima pagina dell'atto costitutivo della Lancia & C, custodito nell'archivio notarile di Torino.

Sono comparsi personalmente i Signori Lancia Vincenzo del vivente Cav. Giuseppe nato a Fobello e Fogolin Claudio del fu Antonio nato a San Vito al Tagliamento entrambi residenti in Torino

I quali a me Notaio cogniti stipulano e convengono quanto segue:

1°

Tra li Signori sopra comparsi è costituita una Società in nome collettivo e con sede in Torino, sotto la ragione Sociale Lancia e C. per l'esercizio dell'industria e del commercio di automobili con facoltà di acquistare, vendere, permutare stabili, brevetti d'invenzione, concessioni di brevetti e fare qualunque operazione di credito e compiere qualunque atto inerente al raggiungimento dello scopo Sociale.

2°

Il capitale sociale è di lire centomila conferiti in danaro in parti eguali dai soci.

3°

La Società avrà la durata d'anni sei a partire dal prossimo Dicembre e s'intenderà continuativa di sei in sei anni ove sei mesi prima della scadenza un socio non dia avviso per iscritto all'altro socio di voler far cessare la società.

4°

Ciascuno dei Soci avrà la firma sociale, ma per la emissione di cambiali sarà necessaria la firma collettiva.

Il Signor Lancia si occuperà specialmente della parte tecnica ed il Signor Fogolin della parte amministrativa.

5°

Nessun affare potrà farsi dai soci se non per conto sociale.

6°

Nel mese di Dicembre d'ogni anno si farà l'inventario con quegli ammortamenti che le specialità dell'oggetto della società siano per richiedere.

7°

Sugli utili sarà anzitutto prelevato quanto occorre per pagare l'interesse del cinque per cento al capitale rispettivamente versato.

Il rimanente sarà diviso in ragione del sessanta per cento al Signor Lancia e quaranta per cento al Signor Fogolin.

L'inventario dovrà essere firmato dai Soci entro quindici giorni dalla sua chiusura e s'intenderà anche firmato ove entro detti quindici giorni il Socio che non approvi l'inventario non abbia denunciato per iscritto all'altro Socio i motivi del rifiuto.

8°

In caso di decesso d'uno dei Soci, il Socio superstite avrà diritto a consolidare in sé l'azienda societaria mediante il pagamento agli eredi del Socio defunto di quanto sia ad essi dovuto secondo le risultanze dell'ultimo

inventario firmato o dal quale siano trascorsi quindici giorni di cui all'articolo precedente, senza che sia sorta opposizione oltre agli interessi del cinque per cento dalla data dell'inventario stesso.

La dichiarazione verbale per il consolidamento dovrà essere fatto almeno ad uno degli eredi entro

un mese del decesso ed il pagamento della somma dovuta dovrà essere fatto per metà entro tre mesi successivi e per metà entro altri tre mesi cogli interessi al cinque per cento pendente mora.

Qualora il Socio superstite non intenda consolidare l'azienda, la Società passerà in liquidazione salvo che il Socio superstite non preferisca d'accordo cogli eredi del Socio defunto continuare con essi la Società nel qual caso gli eredi dovranno essere rappresentati da una sola persona.

9°

Ove i Soci versino somme nella cassa Sociale in conto corrente o vi lascino gl'interessi o gli utili a loro spettanti, decorrerà a loro favore l'interesse del cinque per cento.

10°

Qualunque controversia dipendente dal presente contratto dovrà essere risolto da tre arbitri amichevoli compositori scelti d'accordo ed il difetto dal Presidente della Camera di Commercio di Torino.

11°

*Le spese del presente atto e conseguenti sono a carico della Società
E richiesto io Notaio ho ricevuto il presente atto scritto di mio pugno sopra circa cinque pagine di un foglio quale ho letto alle Parti che lo hanno dichiarato conforme alla loro volontà il tutto in presenza dei testimoni meco tutti sottoscritti.*

Lancia Vincenzo

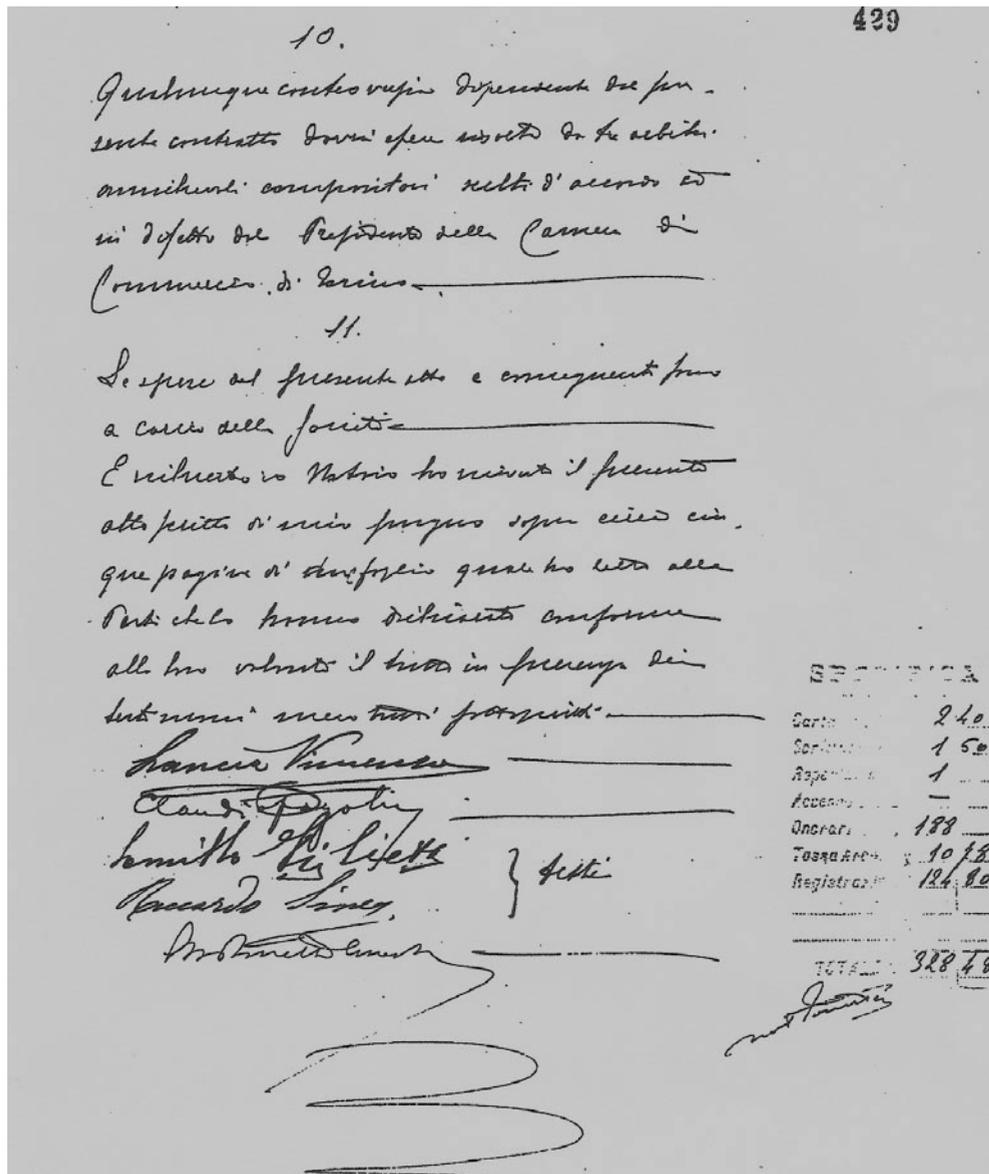
Claudio Fogolin

Camillo Biglietti

Riccardo Lines

Ernesto Toretta Notaio “

(Atto gentilmente concessoci dall'Archivio Notarile di Torino)



Le firme in calce all'atto costitutivo della Lancia & C. La prima è quella di Vincenzo Lancia, segue Claudio Fogolin e le firme dei testimoni (Archivio Notarile di Torino)

Lasciata pertanto la F.I.A.T., i due soci, per gestire la nuova azienda, decisero che Fogolin si doveva occupare della parte amministrativa, mentre Lancia del settore tecnico-innovativo.

Il territorio prescelto per l'istallazione della fabbrica, era l'isolato torinese compreso tra le vie Ormea e Donizzetti, negli ex locali dell'Itala, altra azienda costruttrice di autovetture che in quel tempo si era trasferita ad Orbassano.

Il vulcanico Lancia ha già in mente le innovazioni da apportare alle proprie autovetture per mettere sul mercato una macchina sì leggera ma anche veloce. Un particolare curioso lo rileva il Museo dell'automobile di Torino: dei quattro personaggi che, di volta in volta, costituirono la triade dei piloti ufficiali Fiat, ben tre, e cioè Storero, Lancia e Nazzaro, tentarono la via del costruttore, dando vita, in epoche diverse, alle omonime fabbriche. Ma che non dovesse essere facile emulare la Fiat, facendo leva sull'esperienza accumulata come piloti e collaudatori, è dimostrato dal fatto che, dei tre, soltanto Lancia ebbe successo duraturo. La Storero Fabbrica Automobili, con sede a Torino in via Madama Cristina 55 e stabilimento a Chivasso, sopravvisse dal 1912 al 1916. Anche la Nazzaro & C. Fabbrica Automobili, aperta nel 1911, fu messa in liquidazione nel 1916, non disponendo di un'adeguata base commerciale.

Per la Lancia fu diverso. Le intuizioni di Vincenzo si trasformavano in innovazioni, mentre le abilità di Fogolin promuovevano le vendite. I due erano abituati a non fermarsi al mero dato meccanico, a non dare nulla per scontato. Per Lancia era una dote di famiglia. Basti pensare che il padre Giuseppe, ancora a novant'anni sfornava invenzioni. Quando uscì, nel 1908, il primo chassis che portava il nome Lancia, sulla copertina del catalogo per l'America del Nord, che assorbiva allora una buona quantità di vetture italiane, il Concessionario aveva stampato: "La vettura costruita dall'uomo che sa!", espressione utilizzata tra gli addetti ai lavori per indicare Lancia stesso.

Già nel 1907 era pronto il primo telaio, ma per poterlo portare all'esterno dell'Officina di via Ormea, dovettero abbattere parte del muro a colpi di piccone. I guai non erano finiti. Causa un incendio scoppiato nell'azienda sul finire di febbraio, furono gravemente danneggiati disegni, progetti e parti d'auto già fuse, rendendo il tutto inservibile dal calore e così pure tutta l'attrezzatura.

A quel punto Vincenzo, ebbe a dire: "siccome non possiamo uscire con il modello del 1907 dobbiamo realizzare quello del 1908" con tutte quelle modifiche che egli aveva già preventivato d'apportare al modello precedente. La produzione vera e propria inizia così nel 1908, anno in cui il primo chassis Lancia veniva esposto all'VIII Salone dell'automobile di Torino (18 gennaio-2 febbraio) con la denominazione di 12 HP. Da sottolineare che la denominazione d'officina era "tipo 51". Solo nel 1919 i modelli Lancia

saranno ribattezzati su suggerimento del fratello di Vincenzo, Giovanni studioso di lingue classiche, utilizzando le lettere dell'alfabeto greco. La rivista inglese Autocar, dopo aver effettuato una sorta di "prova su strada" della 12 HP nell'autunno del 1907, definiva la vettura silenziosa, elastica, ben progettata e superbamente rifinita.

Dal 1908, l'azienda Lancia, aveva incominciato a produrre regolarmente i primi autoveicoli, pertanto "il punto morto era sorpassato" com'ebbe a dire Claudio in un suo scritto. Nella primitiva sede Lancia lavoravano una trentina di dipendenti e tra questi si ricordano i nomi di Luigi Gismondi "Vigin" (braccio destro di Vincenzo Lancia) Rocco, Zoppegno, Pasini, Rocca.

Durante gli iniziali anni di vita, l'azienda cresce poco a poco. Sappiamo che nel 1908 si produssero 131 autovetture; 150 nel 1909 ed infine 258 nel 1910. Il gran balzo avviene l'anno successivo, con 357 vetture prodotte. Questo in rapporto alle maestranze impiegate nella fabbrica che erano 70 nel 1907, 390 nel 1911 e 469 nel 1914, riflettendo pertanto l'operato di una azienda artigiana più che industriale.

Ma già nel 1911 i due soci, vista la ristrettezza dello spazio disponibile, rilevano due edifici con relativo terreno circostante già appartenuti alle dismesse Fides e Roy Scaiola, in via Monginevro, dando l'avvio ad un progressivo progetto di sviluppo aziendale.

Benché visse a Torino, in via Vassali Eandi, Claudio Fogolin, mantenne a lungo la residenza in S. Vito al Tagliamento. Solamente nel 1910 (17 Febbraio) la trasferì a Padova, unitamente alla sorella Sabina, mentre il fratello Gustavo-Giuseppe, si era stabilito in quella città già nel 1906.

Si ritiene che quest'ultimo gestisse l'Agenzia Veneta Automobili Lancia di Padova, come ci risulta da una lettera intestata della Lancia & C., datata Padova 20.04.1911 ed indirizzata al "Signor Zuccheri G. Batta di S. Vito al Tagliamento" che riporta il pagamento dell'ultima rata di una vettura già in possesso della nobile famiglia sanvitese.

Questo il testo della missiva:

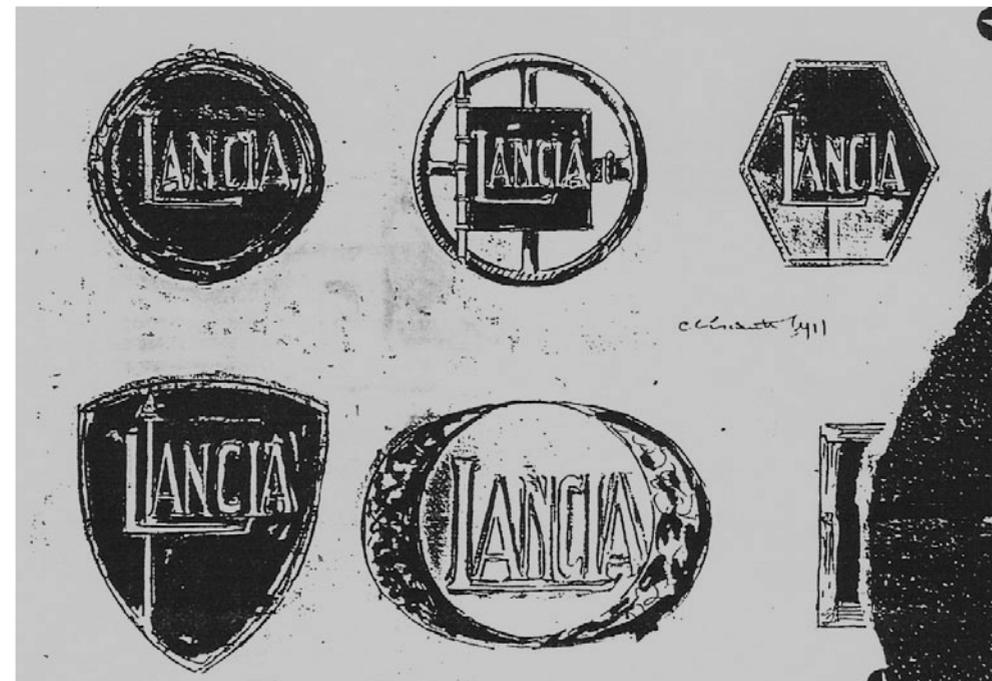
" A stimatissima Sua 27....

Con la presente ci pregiamo accusarLe ricevuta di £. 500 (cinquecento) rimesseci con la suddetta Sua e che andiamo a registrare a saldo sua partita presso di noi.

RingraziandoLa distintamente la Salutiamo.

*p.p. Agenzia Veneta Automobili Lancia
f.to G.(iuseppe) Fogolin*

Nell'ambiente automobilistico di quei tempi quasi tutte le case costruttrici partecipavano alle corse, che oltre ad appassionare il pubblico amante di queste competizioni, servivano come occasione per collaudare i mezzi ed affermare il prodotto sul mercato.



Sopra: i bozzetti realizzati dal conte Biscaretti di Rufia per il logo della Lancia (Museo dell'automobile di Torino). Qui sotto il brevetto della Lancia depositato nel 1911 (Camera di Commercio di Torino).



“Vennero presto le corse automobilistiche. Fatalmente la velocità doveva portare l’Automobilismo sul campo dello sport. L’uomo ha sempre avuto il desiderio di far presto, di guadagnare tempo. Credo - dice ancora il Fogolin - che se non vi fosse stato questo intimo impulso nell’uomo, l’umanità non avrebbe di molto progredito”.

Nelle classifiche automobilistiche di quegli anni, si evidenziano i nomi migliori dell’automobilismo italiano, come Ettore Bugatti, Cesare Isotta, Giuseppe Ricordi, Lorenzo Ginori, Vincenzo Lancia, Roberto Biscaretti, Vincenzo Florio e molti altri.

Cambiano pure i rapporti sociali, l’inurbamento si fa sempre più pesante, biciclette e automobili iniziano a sostituire i cavalli – praticamente scomparsi dalle città - e sulle più lunghe distanze ormai il treno è il mezzo più utilizzato. Sono anni di fermento. Nascono i sindacati e le leghe operaie. Così gli scioperi sono all’ordine del giorno.

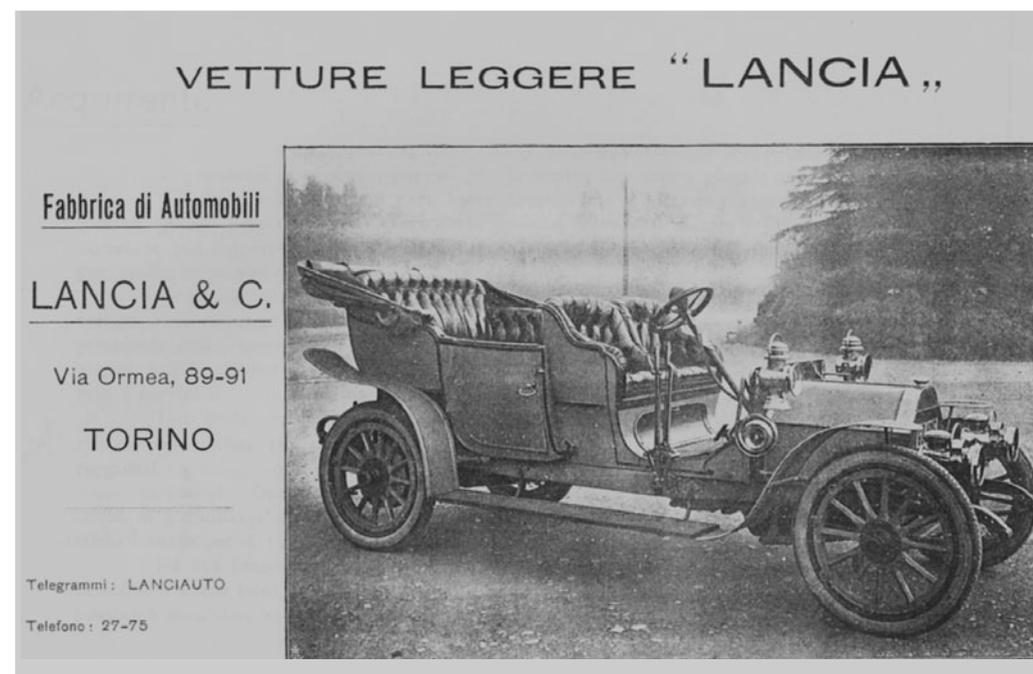
Rimane un pezzo di storia moderna lo sciopero del settore automobilistico che si verificherà a Torino nel 1912 e che durerà 65 giorni. La mobilitazione era in prevalenza diretta da sindacalisti rivoluzionari che si avvantaggiarono anche dai contrasti che erano in atto tra la Federazione Italiana degli Operai Metalmeccanici (Fiom) di tendenza riformista e la base operaia. Ma come gli scioperi proclamati nei mesi precedenti per i metalmeccanici, anche quest’ultimo fallirà di fronte alla intransigenza del padronato.

Ritornando a parlare del nostro Claudio Fogolin, forse perché stimolato dalla sensibilità della moglie Ady verso le categorie meno fortunate e altrettanto ricordando la propria formazione politica, manifesterà ripetutamente una certa forma protezionistica verso la classe lavoratrice, memore certo d’averne fatto anche parte.

A conferma di quanto accennato, bastino queste sue espressioni: “Fin che si trattava di lottare per il miglioramento delle condizioni dei lavoratori, ero con tutto il cuore coi Radicali, coi Socialisti, con quanti insomma protestano contro gli egoismi e contro quelli che volevano per bestiale tornaconto tenere il popolo asservito nell’ignoranza, complice la Chiesa.”

L’obiettivo in questo tempo ed il maggior impegno aziendale era orientato sull’esportazione, vedasi il modello “coloniale” adatto alle impervie terre africane, ma anche nelle colonie inglesi, all’Argentina, nonché per la Russia.

La piazza tecnico-commerciale tuttavia rimarrà nell’ambiente automobilistico; molte persone erano ben animate dalla stessa fede sull’avvenire dell’Automobile pur senza spingersi oltre l’assiduità che aveva dedicato Vincenzo Lancia in tal senso, assillato dal vivo desiderio di risolvere quei segreti che ogniqualevolta si presentavano davanti.



Una delle immagini del primo catalogo delle automobili Lancia (1908). La vettura “leggera” viene classificata da Lancia stesso a metà tra le vetture e le vetturine e poteva raggiungere i 60 km/h. Il costo dello Chassis a 4 cilindri era di 10mila lire, che saliva a 14 mila per lo Chassis a 6 cilindri. (Museo dell’automobile di Torino)

Il binomio Lancia-Fogolin, in ogni caso, funziona. Secondo Alda Foschi nel libro “Le carte scoperte” pubblicato nel 1990 da Franco Angeli “la mente commerciale dell’azienda non comunque Vincenzo Lancia, bensì Fogolin. Lancia è il mago dell’intuizione tecnica, vive nell’officina, non si interessa di impresa in senso globale, è minimamente coinvolto nella politica aziendale”.

I numeri confermerebbero questo giudizio, dato che nel 1911 gli utili toccano quota 700mila lire per raggiungere il record di 766.630 nel 1914. La Lancia, fin dagli esordi, va a collocarsi nella fascia alta del mercato, quella definita “snob” agli inizi del ‘900 e del lusso successivamente. Franco Amatori, in “Storia della Lancia, impresa, tecnologia, mercati” (Fabbri editore) rileva come per i due soci il mercato non sia caratterizzato dal prezzo contenuto, ma un costo elevato non è un ostacolo all’acquisto quando è giustificato da un reale corrispettivo. Una tesi che nel 1914 sosteneva già il periodico “Motori Aereo Cicli & Sport” nel quale Enrico Minetti sottolineava come alla Lancia l’obiettivo non fosse il prezzo ma “ottenere quanto di meglio era possibile”.

Durante il 1912 la Lancia realizzò l’autocarro da trasporto tipo IZ, che venne impiegato con ottimi risultati anche nella guerra di Libia. Si tratta di un mezzo derivato dalla vettura tipo 25-35 HP (Theta), veicolo che sarà prodotto successivamente fino all’anno 1916.

Nel corso del 1913, Claudio Fogolin parte per un viaggio pubblicitario per conto della Lancia per l’Austria, la Germania, l’Ungheria, la Romania e la Russia. Il mercato inglese, il primo ad accogliere con favore i modelli Lancia, restava il più importante del momento. Nello stesso anno muore la madre di Fogolin, che era rimasta a San Vito a badare alle proprietà di famiglia. Da allora l’incarico passerà alla sorella Sabina, fino al 1938.

Nel 1913, si era calcolato che in Italia circolassero non meno di 18.000 autovetture, per la maggior parte prive di confort ed accessori. Si può immaginare quindi l’effetto pubblicitario del modello “Theta” che montava per la prima volta, e di serie, l’impianto elettrico con un generatore proprio di corrente, permettendo ad esempio l’uso di fanali non più a “petrolio”. In tutta Europa non esisteva una vettura simile ed è ben comprensibile il fatto che in quell’anno ne furono venduti 1700 esemplari.

Siamo ancora nel 1913, quando a Torino entrarono nuovamente in sciopero gli operai automobilistici. Lo sciopero diretto dalla Fiom aprì una fase di grandi agitazioni sindacali, che si concluderà dopo tre mesi con l’imposizione al Consorzio Automobilistico dei contratti collettivi di lavoro e della presenza in fabbrica delle Commissioni interne.

Nei quartieri operai situati alla periferia della grande città, come il Borgo S. Paolo a Torino - che si era sviluppato dopo gli anni ‘10 - si accese un rapporto molto particolare tra le singole famiglie prevalentemente provenienti

dalla campagna circostante. La solidarietà nata da una cultura politica comune contribuì a produrre quella classe operaia torinese che si manifesterà come l’avanguardia del socialismo in Italia. Raggiunse il culmine della sua coscienza comunitaria, specialmente con le manifestazioni contro la prima guerra mondiale e con i movimenti dei primi Consigli di Fabbrica, che culmineranno con lo sciopero generale piemontese del 1920.

La Grande Guerra era alle porte. L’entrata dell’Italia nel conflitto procurerà alla Lancia, come alla gran parte del comparto industriale nazionale, momenti di crisi con gravi ripercussioni economiche. La stessa industria automobilistica Lancia, si trovò compresa tra gli “Stabilimenti Militari” controllati dal governo italiano, così molti comandi di Stato Maggiore dell’Esercito erano serviti dalla Lancia, compresi i mezzi per il trasporto collettivo.

Infatti scrive Fogolin, “Nell’anniversario della morte di Vincenzo Lancia (1937)” che uno dei primi atti governativi, fu il decretare lo Stabilimento Lancia come “ausiliare” di guerra, già a quel tempo enormemente ingranditosi, ma data l’eccezionalità del momento, esso subì un’ulteriore allargamento. Dalla crisi iniziale si passò a una fase di sviluppo.

Le autovetture prodotte in quel tempo, anche dopo la riduzione dell’orario di lavoro, portato a quattro giorni settimanali, iniziavano ad accumularsi nel cortile di via Monginevro, le vendite in Italia si erano notevolmente ridotte e così pure quelle all’estero.

In maniera alternativa, si proibisce di vendere autovetture all’estero, si concedono permessi commerciali, ora verso alcuni paesi ora verso altri, creando anche una certa comprensibile confusione tra gli stessi industriali. Una volta ad esempio si proibiscono relazioni commerciali con la Francia e l’altra verso la Germania o viceversa.

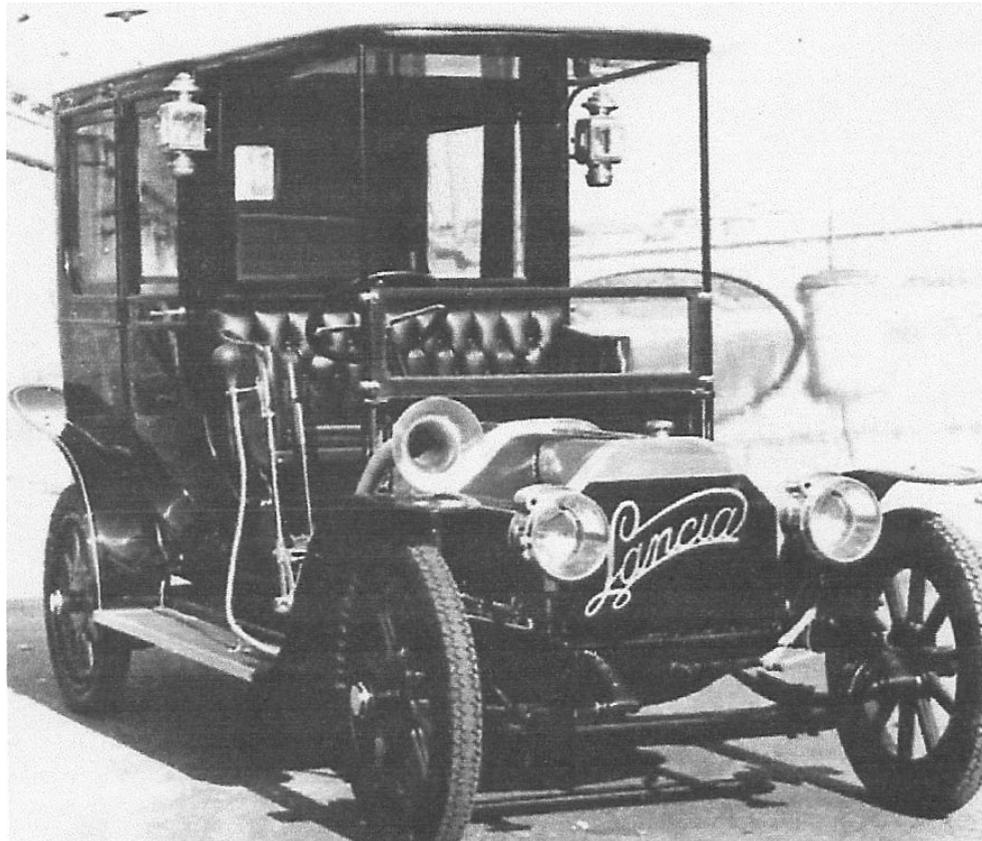
Nell’anno 1915, si affiancò al telaio da trasporto IZ un nuovo mezzo che prese la sigla Jota e Diota, con i quali si realizzarono diversi autocarri da trasporto militare “per uso di spostamento d’artiglieria, autoblindo, crocerosse, ecc”. Del solo modello Jota, vennero costruiti 2100 esemplari.

Nel periodo compreso tra il 1915 e il 1917, il numero delle autovetture Lancia non superarono le 400 unità, ma come si è visto, l’Azienda si concentra maggiormente nella produzione di veicoli militari. In quel tempo impiega circa 600 operai per passare dai 118 camion prodotti nel 1915 agli 859 del 1918.

Claudio Fogolin riuscì poi a mettere a segno un altro colpo. Trovandosi a Roma per affari nel 1915 (precisamente a seguito di assidue frequentazioni con Leonida Bissolati, tra i fondatori del Partito Socialista e fra i capi dell’interventismo al quale anche Fogolin aveva aderito) conobbe un giovane

ingegnere della ditta Ansaldo di Genova. Pochi mesi dopo quell'incontro, usciva un progetto congiunto Lancia-Ansaldo, per realizzare il primo autoblindo italiano con telaio Lancia e corazzatura Ansaldo.

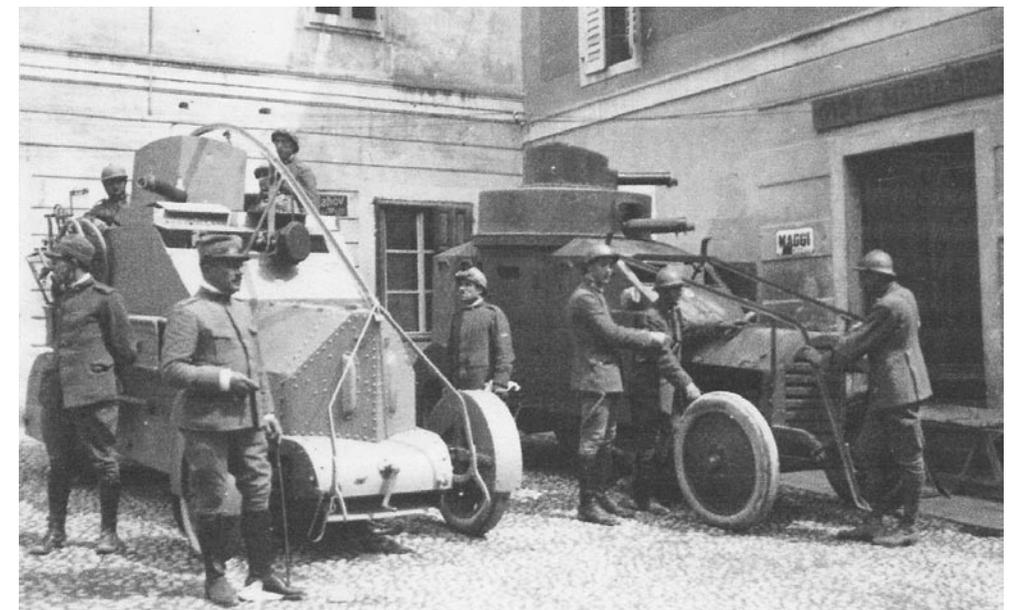
Anche l'Isotta-Fraschini costruì, su progetto dell'ing. Giustino Cattalo, una sua "automitragliatrice tipo R.M.", che nel 1913, figurava già nel catalogo della ditta, insieme con il resto della produzione aziendale.



La prima vettura Lancia "tipo 51" (il codice di fabbrica), uscita nel 1908 sul mercato ma pronta già nel 1907 col nome 12HP. La denominazione Alfa sarà attribuita solo nel 1919. (foto Museo dell'automobile di Torino)



L'ingresso della Lancia in via Caraglio 120. Il periodo è quello della Prima Guerra Mondiale e il mezzo che sta uscendo è un autocarro Jota. (Foto Archivio storico Lancia di Torino)



Autoblindo della Prima Guerra mondiale di fabbricazione italiana. A sinistra il modello Bianchi; a destra il modello Izm di produzione Ansaldo-Lancia. (Foto concessa dal Museo Storico della Guerra di Rovereto-Trento. Foto n.107/55)

Contemporanea della Isotta-Fraschini fu l'autoblinda realizzata dall'Arsenale del Regio Esercito Italiano di Torino, su autotelaio Fiat.

Pure la Bianchi, nel 1912, produsse un prototipo d'autoblindo, quasi identico a quello Isotta-Fraschini. A seguito dei successi ottenuti dalle automitragliatrici durante le prime fasi della Grande Guerra - specialmente sul fronte occidentale - la Bianchi Edoardo realizzò un nuovo modello della sua macchina. Ma con l'Adozione del modello Lancia-Ansaldo da parte del nostro Esercito, il prototipo della Bianchi non ebbe mercato.

L'impiego di questi mezzi militari, verrà pomposamente così definito dalla "Domenica del Corriere del 25 Agosto 1912 come:" Il primo incrociatore del deserto ".

Gli italiani, fecero buon uso della produzione Lancia-Ansaldo nel 1917, formando delle "squadriglie" che vennero assegnate alle unità di cavalleria, per inseguire gli austriaci nella ritirata seguita all'occupazione di Vittorio Veneto. "Utilissime sono le automitragliatrici blindate" così s'esprimeva il generale Luigi Cadorna nel 1916, in occasione di un'istruzione presso il Comando Supremo italiano, riferendosi alle vetture Ansaldo con autotelaio Lancia IZM del 1915.

Questi autoblindo Lancia-Ansaldo, in sostanza, furono gli unici mezzi carrozzati impiegati dall'Italia negli anni 1915/18. I servizi offerti nei primi tre anni di guerra indussero lo Stato Maggiore ad ordinare un secondo lotto di macchine, con leggere modifiche e migliorie dettate soprattutto dall'esperienza d'uso. Così Ansaldo-Lancia nella primavera del 1918, consegnarono un centinaio di IZM, che a differenza dei precedenti, avevano una sola torretta al posto delle due coassiali.

Le autoblindo Ansaldo-Lancia si distinsero particolarmente anche per i due lunghi ferri taglienti che si dipartivano anteriormente alla carrozzeria, sul lato sinistro dei quali era agganciata una bicicletta pieghevole.

Da quel momento, il lavoro alla Lancia non mancò mai, compresa una breve avventura nel mondo dell'aeronautica. Vincenzo non aveva mai abbandonato una sua progettazione già a buon punto, indirizzata alla realizzazione di un motore d'aereo. Fu sicuramente uno dei primi a prendere in considerazione e sperimentare l'uso delle leghe leggere per compensare il rendimento in rapporto al peso impiegato.

Il ritiro dalla società Lancia

Dopo la fine del conflitto mondiale, la Lancia, benché non avesse risentito molto del processo di riconversione produttiva, dovette assorbire i risvolti dell'instabilità caratterizzati dal biennio rosso, conclusosi con l'occupazione delle fabbriche nel 1920, compreso lo stabilimento di via Monginevro.

Scriva a tal proposito Andrea Barbato: "*L'Italia, uscita vittoriosa dalla tempesta della Grande Guerra, non riesce a vincere il dopo guerra. Giovanni Agnelli, come tutti gli industriali, non può non vedere con timore il disordine piazzaiolo e un sindacalismo barricadiero che finirà pertanto per squalificarsi proprio con quel bumerang che fu l'occupazione delle Fabbriche. Come molti altri capitalisti, anche Agnelli finanzia le squadre fasciste, ma senza particolare entusiasmo.*"

Già fin dal 1918, grossi gruppi industriali in concorrenza tra loro, tentarono la scalata alle Banche. I fratelli Mario e Pio Perrone, che già controllavano la Banca Italiana di Sconto, cercarono d'impadronirsi anche della Banca Commercial, mediante l'acquisto di una consistente quota azionaria. La motivazione dell'operazione era il controllo dell'ILVA e della TERNI ad essa collegate.

Anche Giovanni Agnelli non perdettero tempo in tal senso, tentando un'identica scalata al Credito Italiano. Max Biondi dal canto suo, guidando l'Ilva fece altrettanto con la finanziaria Bastogi. A fronteggiarsi maggiormente, furono i due gruppi industriali e bancari dell'Ansaldo-Banca di Sconto e dell'Ilva-Banca Commerciale. La battaglia fu assai aspra e non priva di propaganda ideologica. L'Ansaldo in particolare, condusse attraverso la stampa un'opera di discredito nei confronti della Banca Commerciale, additata come nemica della Patria perché finanziata con capitali tedeschi.

A porre fine a questa guerra parallela, dovette intervenire il ministro del Tesoro Francesco Saverio Nitti, il quale impose alle quattro maggiori Banche, un'accordo in base al quale per due anni dalla fine della guerra, avrebbero dovuto trattare in comune le operazioni finanziarie con gli enti pubblici e con le grandi industrie.

Lo scontro tuttavia riprese l'anno successivo (1919) per farsi sempre più aspro, fino alla crisi del 1921 che travolse il gruppo Perrone.

La grave crisi economica iniziata nel 1919, provocò a sua volta numerosi scioperi sia nell'agricoltura sia nell'industria e in molte città avvennero tumulti. Non fu esente Torino, ad esempio, dove Antonio Gramsci ed altri socialisti dissidenti diedero vita a Ordine Nuovo, costituendo il primo consiglio di fabbrica.

Conseguentemente ci fu un rialzo dei prezzi (quasi quadruplicati fra il 1913 ed il 1919) e la diminuzione dei salari reali, che erano legati alla crescita dell'inflazione ed al grave deficit del bilancio statale. Il deficit dello Stato, negli ultimi mesi dell'anno 1919, si era ulteriormente aggravato causa anche della chiusura dei crediti concessi all'Italia da parte degli Stati Uniti e dall'Inghilterra.

In questo frangente, il Partito Socialista – al quale Fogolin e Lancia guardavano con favore anche senza mai aver chiesto la tessera - appare incerto sul da farsi, frenato anche dalla Cgil che opera affinché gli scioperi non vadano oltre alle rivendicazioni strettamente economiche.

Il cosiddetto biennio rosso, benché conclusosi con un successo degli operai, segnò tuttavia una crisi politica socialista e la formazione della componente comunista. Contemporaneamente dilagano le violenze dei Fasci di combattimento, che nel loro II° Congresso, mettono da parte i contenuti democratici del programma del Giugno 1919. Nel Luglio del '19, intanto erano ripresi gli scioperi contro il caro vita, con agitazioni sociali che in qualche parte del paese assunsero una fisionomia insurrezionale.

Uscivano comunque dalla fabbrica di via Monginevro i modelli industriali "Triota" e "Tetraiota" costruiti solamente nella versione autotelaio, per poi venire attrezzati a seconda dell'uso. In particolare il modello Tetraiota verrà adottato prevalentemente per trasporto collettivo di persone. Si tratta dei primi bus o corriere, con una ventina di posti piuttosto scomodi, copiati dai modelli americani.

Ma i tempi erano maturi per convincere Claudio Fogolin ad abbandonare l'Azienda che aveva tanto amata e realizzata congiuntamente al socio Vincenzo.

Sono ancora parole del Fogolin, quando afferma che: *"per la mentalità borghese e le idee talvolta contrarie all'immediato interesse sonante e per la visione di un maggior interesse a venire; sta in questa ragione profonda la mia uscita dal mondo industriale..."*.

Benché Vincenzo Lancia, le avesse sempre mantenuto la sua schietta amicizia nonché la fiducia nell'ambiente in cui viveva ed operava il Fogolin, come lui stesso afferma: *"non mi sentivo più a mio agio"*. Ma nel mese di settembre del 1919, in occasione del collaudo della nuova Lambda tutto lo staff Lancia vi partecipò come lo testimonia Falchetto, uno dei tecnici di fiducia di Lancia. Infatti, dalle note di Battista Falchetto, si conosce che "Il Signor Lancia ha festeggiato l'avvenimento con un pranzo al ristorante Giaconera presso Condove. Eravamo in undici: Lancia, Fogolin, l'ing. Gracco, Zeppegno, Zorzoli, Scacchi, i due fratelli Bocca, Pallavicini, Gismondi, ed io. Dopo il pranzo si giocò a bocce, il Signor Lancia in copia con me, ha perduto e se l'è presa male."

E' lo stesso Fogolin, a darci un indizio sulle sue intenzioni, quando in occasione della morte dell'amico Vincenzo scrisse *"Da qualche anno (dopo la fine della Grande guerra) io avevo lasciato la Fabbrica. Il grande industriale doveva essere lasciato libero di sviluppare tutta la sua geniale attività, senza riguardo per gli interessi di terzi"*. Invece Franco Amatori nel libro citato "Storia della Lancia, impresa tecnologia mercati" cita un carteggio nel quale Fogolin farebbe riferimento a un "dramma familiare che lo costringe alla decisione". Di certo i rapporti tra i due rimangono buoni, almeno all'apparenza. Nel 1906 il capitale di avvio della Lancia era di 100mila lire, ora i due si dividono un patrimonio di quasi sei milioni di lire dell'epoca. Emergono così gli utili reali dell'azienda: nel 1915 pari a 1.412.000 lire contro le 784 registrati nei libri contabili; così sono 989mila nel 1916 contro i 798mila ufficiali e nel 1917 gli utili sono 3.405.000 contro 1.130.000 della contabilità.

L'atto di recessione dalla Società LANCIA & C. di Claudio Fogolin, viene redatto a Milano il 13 Agosto 1918 che di seguito si riporta per esteso:

"Scioglimento di Società"

*Vittorio Emanuele III°
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
Re d'Italia*

L'anno millenovecento diciotto 1918 ed il giorno di Martedì tredici 13 del mese di Agosto in Milano e nel mio studio nella casa via Broletto al civico n.20

Premesso che con Istrumento 27 Novembre 1906 n.1304 Rep. del Notaio Avvocato Ernesto Toretta residente in Torino fra li Signori Lancia Vincenzo di cav. Giuseppe e Fogolin Claudio del fu Antonio si costituiva fra di loro una società col nome collettivo con sede il Torino, sotto la ragione sociale Lancia e C. per l'esercizio dell'industria e del commercio di automobili e per la durata di anni sei tacitamente prorogata.

Che il socio Claudio Fogolin intende ritirarsi dalla Società, al che il Socio Vincenzo Lancia aderisce pienamente, che pertanto per recesso di un socio la Società si trova sciolta ed essendone d'accordo le Parti di ritirare la loro quota d'interessenza nella Società in natura.

E perché tutto ciò risulti da pubblico atto si addiviene al presente istrumento col quale:

Avanti di me Dott. Cav. Giuseppe Rossi fu ing. Leopoldo Notaro residente in Milano, iscritto presso questo Collegio Notarile Distrettuale e senza l'assistenza e presenza di testimoni avendomi le parti che sanno leggere e scrivere ed assenziente me Notaro rinunciato come dichiarano a mente

della vigente legge notarile sono personalmente comparsi li da me conosciuti e di cui accerto l'identità personale e capacità giuridica egregi Signori:
Lancia Vincenzo di cav. Giuseppe nato a Fobello e residente a Torino, industriale.

Fogolin Claudio del fu Antonio nato a S. Vito al Tagliamento, entrambi residenti a Torino.

Non parenti fra loro.

I quali previa conferma e ratifica della sovra fatta rinuncia ai testimoni di comune accordo fatta.

Hanno convenuto e dichiarano quanto segue:

1°-Di ratificare e confermare quanto esposto in narrativa e da aversi, quale parte integrante e sostanziale di questo atto:

2°-Il Signor Claudio Fogolin col pieno assenso e consenso del socio Signor Lancia Vincenzo dichiara di recedere come recede dalla Società in nome collettivo Lancia e C. corrente in Torino, la quale pertanto rimane sciolta con effetto dal trentun Luglio millenovecentodiciotto 31 Luglio 1918.

3°-Li Signori Lancia Vincenzo e Claudio Fogolin dichiarano che il patrimonio in comune di compendio della Società predetta Lancia e C. è costituito:

a)-da immobili che sono decritti nell'elenco che quale parte sostanziale dell'atto e quindi firmato dalle Parti e da me Notaro si allega sotto A in relazione ai certificati catastali 18 e 24 Luglio 1918 che si allegano sotto B e

C per un importo di
£.1.688.007,49

b)-Mobiglie	£. 92.320,39
c)-Modelli e Stampi	£. 28.311,65
d)-Attrezzi e Utensili	£. 401.528,79
e)-Macchinario	£. 715.328,71
f)-Materiali	£.2.275.185,60
g)-Combustibili	£. 400.565,73
h)-Fonderia-Ghisa	£. 229.565,73
in tutto	£.5.810.994,06

ripetonsi lire italiane cinquemilioniottocentodiecimila novecentonovantaquattro e centesimi sei.

E pertanto a termine dell'atto sociale essendo l'interessenza di ciascun socio in parti eguali, vengono a tacitazione della quota spettante a ciascuno d'essi fatti ed accettati i seguenti assegni:

Al Socio Vincenzo Lancia di cav. Giuseppe:

a)- I beni immobili descritti nell'allegato A in relazione allo allegato B e C per un importo quanto ai terreni di lire italiane settecentosessanta cinquemila cinquantasei e centesimi quarantauno, italiane £.775.056,41 quanto ai fabbricati di lire di lire italiane quattrocentoottantanove miladuecento trentacinque e centesimi ottantatre italiane £. 489.235,85

b)-il mobilio dell'azienda per lire italiane novantaduemilatrecentoventi e centesimi trentanove, italiane £.92.320,39.

c)-i modelli e stampi per un importo di italiane lire vetottomilatrecentoundici e centesimi sessanta cinque, italiane £. 28.311,65.

d)-attrezzi ed utensili per un importo di lire italiane quattocentounomila cinquecentoventotto e centesimi settantanove, italiane £.401.528,79.

e)-macchinario per un importo di italiane lire settecentoquindicimila trecento ventotto e centesimi settantauno,italiane £.715.328,71.

E quindi per un importo di italiane lire duemilioniinovecentocinquemila quattrocentonovanta sette e centesimi tre, italiane £.2.905.497,03.

Al Socio Fogolin Claudio:

a)- materiale per un importo di lire italiane duemilioni duecento settanta cinquemila centottantacinque e centesimi sessanta, italiane £.2.275.185,60.

b)-combustibile per un importo di italiane lire quattocentomila settecentoquaranta cinque e centesimi settanta, italiane £.400.745,70.

c)-fonderia ghisa per un importo di italiane lire duecento ventinovemila cinquecentosessantacinque e centesimi settantatre, italiane £.229.565,73.

E quindi in tutto per un importo di italiane lire duemilioniinovecentocinquemi la quattrocentonovantasette e centesimi tre, italiane £.2.905.497,03.

E pertanto coi sovra fatti ed accettati assegni ed essendo stata da ciascuno dei Soci ritirata la propria quota di capitale sociale in denaro di cui all'atto costitutivo e cioè cinquantamila, italiane £.50.000 cadauno, essi Signori Lancia Vincenzo e Fogolin Claudio dichiarano di nulla più avere reciprocamente a ripetere in ordine alle comunioni di beni in dipendenza dell'atto sociale predetto e si rilasciano reciprocamente discarico liberazione.

Siccome al Signor Lancia Vincenzo vennero assegnate in divisione gli immobili sociale e il macchinario, egli intende continuare ad esercitare, ma in proprio, la fabbricazione di macchine e motori e il Signor Fogolin Claudio onde far cosa al suo socio Signor Lancia Vincenzo e per assecondare il suo desiderio, acconsente che lo stesso Lancia conservi all'azienda la denominazione Lancia e C. il che però non implica alcuna responsabilità ne ingerenze di esso Signor Fogolin Claudio nell'azienda stessa.

Si danno le Parti vicendevole assenso per le volture catastali e trascrizioni ipotecarie in dipendenza del presente atto, dichiarando il Signor Lancia Vincenzo e Fogolin Claudio di rinunciare a qualsivoglia ipoteca legale loro potesse competere all'atto della trascrizione del presente contratto esonerato il R. Conservatore delle Ipoteche da ogni responsabilità al riguardo.

Si garantiscono vicendevolmente i dividendi per ogni evizione e per la libertà anche ipotecaria delli immobili di cui sovra.

Si danno le Parti ogni reciproco assenso e consenso anche per volture delle Polizze di assicurazione contro i danni degli incendi e di qualunque natura.

Spese del presente atto e dipendenti a carico delle Parti in proporzione eguali.

Stante l'assegno delli immobili come sopra fatte al Signor Lancia Vincenzo vengono questi rimessi i documenti riflettenti gli immobili stessi e ciò anche alli effetti della materiale tradizione.

E richiesto io Notaio ho steso e fui rogato dell'atto presente che pubblicai per lettura degli allegati per loro volere ed avendolo trovato come dichiarano dietro mio interpellò pienamente conforme e lo sottoscrivono con me Notaio per ultimo.

Consta il presente atto di questi 2 fogli da £.2 da me Notaio scritti per intere facciate sette e linee 14 dall'ottava escluse le firme.

Lancia Vincenzo

Claudio Fogolin

dott. Giuseppe Rossi fu Ing. Leopoldo Notaio in Milano.....

*Registrato a Milano Atti Pubblici li 31 Agosto 1918-N. 1361-
vol.431.fogl.184.*

Esatto lire 15.861:10

Il Ricevitore f.to Badoglio

[Al presente Atto, appartiene l'allegato A del numero di repertorio 10441,dove si elencano gli immobili della società, che per brevità si omette]

(Atto gentilmente fornitoci dall'Archivio Storico Lancia-Torino)

PARTE II

IL DOPO “LANCIA & C.”

Fra Veneto e Friuli; la corrispondenza con Vincenzo Lancia

Siamo nell'immediato dopoguerra quando Fogolin esce dalla Lancia, per cercare nuove strade. Di fatto però il legame con la Lancia e con Vincenzo rimane stretto e non solo per il “mensile” che l'azienda corrisponde a fronte dei crediti di Fogolin. L'accordo di uscita, infatti, prevedeva che Lancia corrispondesse una rivalutazione costante degli interessi sul capitale e sugli utili maturati fino al 1919. Nello stesso tempo Claudio prosegue nella vendita delle automobili, come testimoniano alcune relazioni su problemi sollevati da clienti a Udine attraverso la concessionaria Ferri, o i problemi economici dei fratelli Giuseppe-Gustavo che sembra perse al gioco una vettura destinata a un cliente. Non solo, pur uscito dall'azienda partecipa alla prova della *LAMBDA* assieme a tutto lo staff tecnico.

Racconta Sergio Vettorazzo, nipote di Gustavo Fogolin nelle memorie inedite “Sulla Riva destra del Grande Fiume” che il nonno Gustavo “Giocava forte e spesso perdeva tutto quello che aveva. Una sera perdetto al tavolo verde (mentre era rappresentante della Lancia a Padova) una autovettura nuova fiammante appena arrivata da Torino e che probabilmente avrebbe dovuto consegnare a un cliente”.

Dopo gli anni trascorsi a Torino, Fogolin sceglie di tornare in campagna rispolverando gli studi in agricoltura. Abbandonata pertanto la Lancia, Claudio e signora si trasferì a Martellago, nei pressi di Venezia, in una villa di sua proprietà, già appartenuta alla nobile casata dei Grimani-Morosini, ribattezzata per l'occasione villa Fogolin, avente pure 80 ettari di terreno all'intorno. L'acquisto fu certamente favorito dalla recente adesione al fascismo, le cui idee di matrice socialista avevano fatto presa sulla scontenta borghesia del dopoguerra. Fogolin vi vedeva la possibilità di concretizzare quelle idee socialiste che aveva condiviso con Cipriani e gli altri, fino a farsi bollare dalla polizia regia. Il 20 gennaio 1919 la famiglia Fogolin entra nella villa fino a poco prima sede degli Arditi e appartenuta ai nobili Cioia fin dal 1865. Lo conferma la stessa Ady Kind in una cartolina spedita ad alcune amiche:

*“ Carissime amiche
Ho lasciato Torino in un momento di grandi noie per Voi e mi duole ancora ora non aver potuto andare da Voi ed avere maggiori notizie di quanto mi diede il Buon Parroco. Vi ho però scritto e spero vi sia giunto il mio ultimo saluto prima di lasciare Torino che tanto rimpiango.
Qui abbiamo ancora gli arditi, nulla si può quindi ancora fare sia per organizzare l'azienda, la casa e la nova vita che dovremo qui in questo paese.*

Di salute stiamo bene tutti e benché mi piaccia assai benché come già dissi non abbia ancora potuto mettere a posto la casa tutta ingombra ancora tranne alcune camere, di mobili che dovranno essere trasportati in locali ora occupati dagli arditi.

Più a lungo scriverò un altro giorno. Spero ricevere vostre buone notizie presto.

Con affettuosi Saluti a Vostra Madre ed un abbraccio di cuore a Voi.

Aff. Ady

Torino 7.III.1919. “.

Claudio progettava innovativi e radicali sistemi produttivi da applicare in agricoltura e che intendeva personalmente portare avanti. A Martellago, come a Torino, i collaboratori più stretti avevano origini sanvitesi o della zona. Siamo a conoscenza che i Signori Francesco Bottega e la moglie Teresa de Checchi, prima cameriere e cuoca del Fogolin a Torino, seguirono il loro datore di lavoro anche dopo l'uscita dalla Lancia. Qualche tempo dopo racconta il pronipote Vettorazzo - a S. Giovanni di Casarsa aprirono una "Trattoria" detta poi della Culona (tale nomignolo derivava dalle abbondanti curve della signora) grazie sicuramente anche agli aiuti di Claudio Fogolin. La sorella di Claudio, Sabina, tutti gli anni nel mese d'Agosto, avvisava Emilio Pasut già autista di Claudio a Torino ma che in quel tempo gestiva una rimessa a S. Vito, di preparare una vettura per andare assieme ai nipoti a cena all'Hotel Culon di S. Giovanni, gestito appunto dalla Signora Teresa. Afferma Sergio Vettorazzo, che partecipava a quei banchetti, come la Signora de Checchi, preparava dei piatti "straordinariamente buoni".

A Martellago i Fogolin dimorarono fino al 1924, quando - secondo l'anagrafe - si trasferirono a Casier (Treviso), ma in quel paese non c'è traccia dell'industriale che sembra invece rientrato a San Vito. Villa Grimani-Morosini - oggi nota come Ca' della nave - risale al '400 ed è considerata uno degli esempi dell'architettura veneziana. Nella storia della villa, i Fogolin succedono ai Conti Cioia e sono gli ultimi ad aver dato il proprio nome all'immobile.

Alfredo Barbiero, in "Villa Grimani Morosini dal 1500 ai giorni nostri" (edita nel 1992 dalla Cassa rurale e artigiana S. Stefano di Martellago) rileva come "Fogolin non ebbe eccessivo interesse per la villa. L'acquisto però si trasformò in un affare economico. Infatti egli mise in vendita parecchi piccoli appezzamenti di terreno con abitazione sparsi nel territorio del paese. In tal modo fu offerta la possibilità a qualche piccolo agricoltore di acquistare la casa e il campo a coltivazione.....Dal parroco mons. Barbiero, in sue note di cronaca viene ricordata l'affabilità e la generosità della signora Adelaide Kind. Non era di religione cattolica, ma il suo spirito di carità per gli umili e i poveri fu sempre distinto e silenzioso".

Anche Fogolin, nelle sue memorie, ricorda il parroco Barbiero, uno dei leader delle leghe bianche e in prima linea in quel difficile periodo di contrasti sociali. Dovendo fare a questo punto una comparazione tra il Veneto colonico mezzadrie e quello capitalistico, emerge che il sistema più avanzato aveva creato una massa di lavoratori della terra umiliata nella loro dignità, carico di risentimenti prevalentemente per l'estrema precarietà della loro vita.

Emergeva quindi il risentimento verso la classe padronale, come lo hanno dimostrato le centinaia di occupazioni ed invasioni promosse dai braccianti nel 1919, 1920 e 1921. Non a caso in quelle agitazioni vennero prese di mira le ville dei proprietari come pure le aziende, le stalle ed i fienili. Fogolin assiste all'incendio della vicina Villa Marcello, ed è con difficoltà che accetta la mediazione del parroco Barbiero nelle rivendicazioni dei mezzadri.

Probabilmente in quel tempo la considerazione che per dare da vivere ai lavoratori della terra, ove si era sviluppata la conduzione capitalistica, si sarebbe dovuto ritornare ad una conduzione basata sul piccolo affitto o sulla compartecipazione. Da mesi, in ogni paese, le campane a martello richiamavano nelle piazze migliaia di uomini, donne e bambini che poi in massa circondavano le abitazioni dei possidenti, chiedendo la fine della mezzadria e nuovi contratti con tenui affitti a danaro. Questa in sintesi, la situazione che si respirava in questo tempo nella campagna veneta.

Il progetto di Fogolin non va per il meglio, come rilevano anche alcune richieste di denaro fatte a Lancia e alla fine la famiglia torna a San Vito, dove le terre sono coltivate sotto la cura della sorella di Claudio.



Una cartolina degli Anni Venti (editore Lunardi di Milano) raffigurante Villa Grimani-Morosini di Martellago con il nuovo nome di Villa Fogolin. Oggi la Villa si chiama Ca' della Nave ed è sede di un importante Golf club. (Foto Circolo Filatelico Numismatico di Martellago)

Il ribasso della lira e qualche affare non mirato, procurarono al Fogolin la perdita di quasi i tre quarti del capitale spettantegli a seguito della uscita dalla società ed in quella circostanza com'egli afferma: "potei misurare la bontà, solidarietà amichevole ed il grande cuore di Vincenzo Lancia".

Anche dopo la ripresa economica, le cose andavano prendendo una piega un po' controversa. In una lettera Lancia risponde a Fogolin (che rinfacciava all'ex socio di averlo favorito con la rateizzazione delle sue competenze societarie ancora insolute) affermando che per la solidità della Lancia egli poteva liquidarlo in qualsiasi momento. Ma naturalmente questo non avvenne, come si vedrà. Per queste motivazioni, prenderà avvio una difficile e lunga vertenza epistolare tra i due ex soci che cercheremo di seguito di riassumere nelle sue sfaccettature più rilevanti. Le lettere che proponiamo sono raccolte nell'Archivio Storico Lancia di Torino.

Una lettera su carta intestata della Lancia, del 24 ottobre 1917 precisa:

"LANCIA

Torino 24 Ottobre 1917

Dagli accordi intervenuti ieri di presenza rimane stabilito quanto segue:

Il Signor Claudio Fogolin recede dalla Società Lancia & C. al 31 Dicembre 1917 sulla base del bilancio 1917; in più il Signor Vincenzo Lancia accrediterà il conto corrente Fogolin addebitando il suo conto corrente di una somma a valutarsi che corrisponderà alla parte di gerenza che sarebbe spettata al Fogolin su quella cifra di maggiori utili reali verificati oltre le cifre contabilizzate nei bilanci 1915-1916-1917, tenuto calcolo di un accantonamento per le tasse 1916-1917 sulla base di un milione, inteso che alla liquidazione tasse verranno regolati i rapporti di gerenza inerenti in più od in meno.

Stabilita così la cifra fin d'ora di prelevare da oggi al 30-6-1919 ancora una somma di £. 750.000 e di passarne al conto corrente soci partecipanti altre 146.000, si stabilisce che la rimanenza a credito Fogolin in cifra tonda sarà lasciata in conto corrente indisponibile al 5%. Gli due soci lasceranno ciascuno la stessa cifra al conto corrente indisponibile e quell'altre maggiori somme che risultassero a carico dei rispettivi conti dal bilancio 1917 dopo a credito interessi, quote gerenza e utili verranno computato l'interesse del 10 %.

Su tale conto corrente disponibile i soci potranno fare prelievi a vista non superanti il 10 % annuo, potranno prelevare somme superiori col preavviso di 6 mesi almeno.

A partire dal 1918 saranno pagati semestralmente gli interessi sui conti correnti indisponibili e disponibili e a presentazione del bilancio gli interessi sul capitale sociale di £.450.000.

*A partire dal bilancio 1918 la gerenza potrà pagare le quote utili spettanti a ciascun socio e non potendo disporre la totalità suddividerà la somma disponibile in parti proporzionali alle quote di ognuno.
Le rimanenze passeranno ai conti correnti disponibili speciali.
I prelievi fatti dal conto corrente speciale non potranno per nessun motivo venire reintegrati.
Questi accordi si intendono in vigore fino alla fine del terzo..... "*

[purtroppo la lettera è incompleta]

Dobbiamo ipotizzare però che l'uscita del Fogolin dalla Lancia non sia stata un atto esclusivamente personale e privo di qualche motivazione aziendale, almeno a giudicare da una lettera che lo stesso Fogolin, indirizzava all'ex collega il 19 Agosto 1918. Il sospetto rimane anche prendendo nota delle missive successive, quando Fogolin spesso riferisce di "essere stato costretto" e in altre occasioni si esprime con "sacrificio doloroso". I toni utilizzati mascherano senza dubbio dei dissapori, anche improntati sempre alla lode dell'amicizia reciproca:

" 19 Agosto 1918

Caro Lancia

*Volevo venire oggi a Torino, ma non sto bene.
Ti scrivo anzi dal letto perché sento che devo avvertirti subito della decisione da me presa, dopo aver molto pensato in questi giorni, di non rimettermi affatto in quanto dirà Ernesto Vaccarossi sulla questione interessi al 30 Giugno.*

Questo perché come ti spiegherò a voce, sono già convinto che la mossa tua contro di me, a recesso firmato, la devo a quel caro amico.

Così difenderò questa volta e coi denti quel mio diritto sacrosanto, al quale tu avevi dato il tuo benessere, quando hai autorizzato Giovanni a saldarmi gli interessi stessi, come mi consta in modo inconfutabile, e dopo esame della questione.

Riservandomi di entrare in ogni dettaglio a voce, e nella speranza, che tutto si comporrà per il meglio, evitando così di rovinare per così piccole cose il risultato a cui si era arrivati di rimanere "in ottimi" rapporti di amicizia, malgrado tante difficoltà, ti saluto affettuosamente.

Tuo Claudio
G. Hotel Ala di Stura.

P.S. Io avrò bisogno di £.300.000 per il 10 7mbre e di £. 250.000 per la fine dello stesso mese.

24 Maggio 1918

Caro Vincenzo,
 Ho dovuto rinunciare di
 accompagnare una moglie a
 sardonechia, perché devo
 trovarmi domattina a Milano.
 Spero di essere sabato di
 ritorno, e se avrai una mezz'ora
 di tempo vuoi affrontare
 il problema del rilievo da par
 te tua della mia parte, solu
 zione questa, la migliore, sotto
 tutti gli aspetti.
 Arrivederci.
 affmo Claudio Fogolin

Una delle prime lettere tra Fogolin e Lancia per definire lo scioglimento della società. La mancanza del "luogo" indica che Fogolin scriveva da Torino, come si evince dallo stesso tenore del testo. (Archivio Storico Lancia)

INDIRIZZARE LA CORRISPONDENZA IMPERSONALMENTE ALLA DITTA

 FABBRICA DI AUTOMOBILI LANCIA & C^o

TELEGRAMMI: LANCIAUTO - TORINO
 TELEFONO N. 27-75
 LIEBER'S CODE USED
 ABC TEL. CODE 5TH EDITION

TORINO
 VIA MONGINEVRO, 99.

14/18 1918

Ing. Claudio Fogolin,

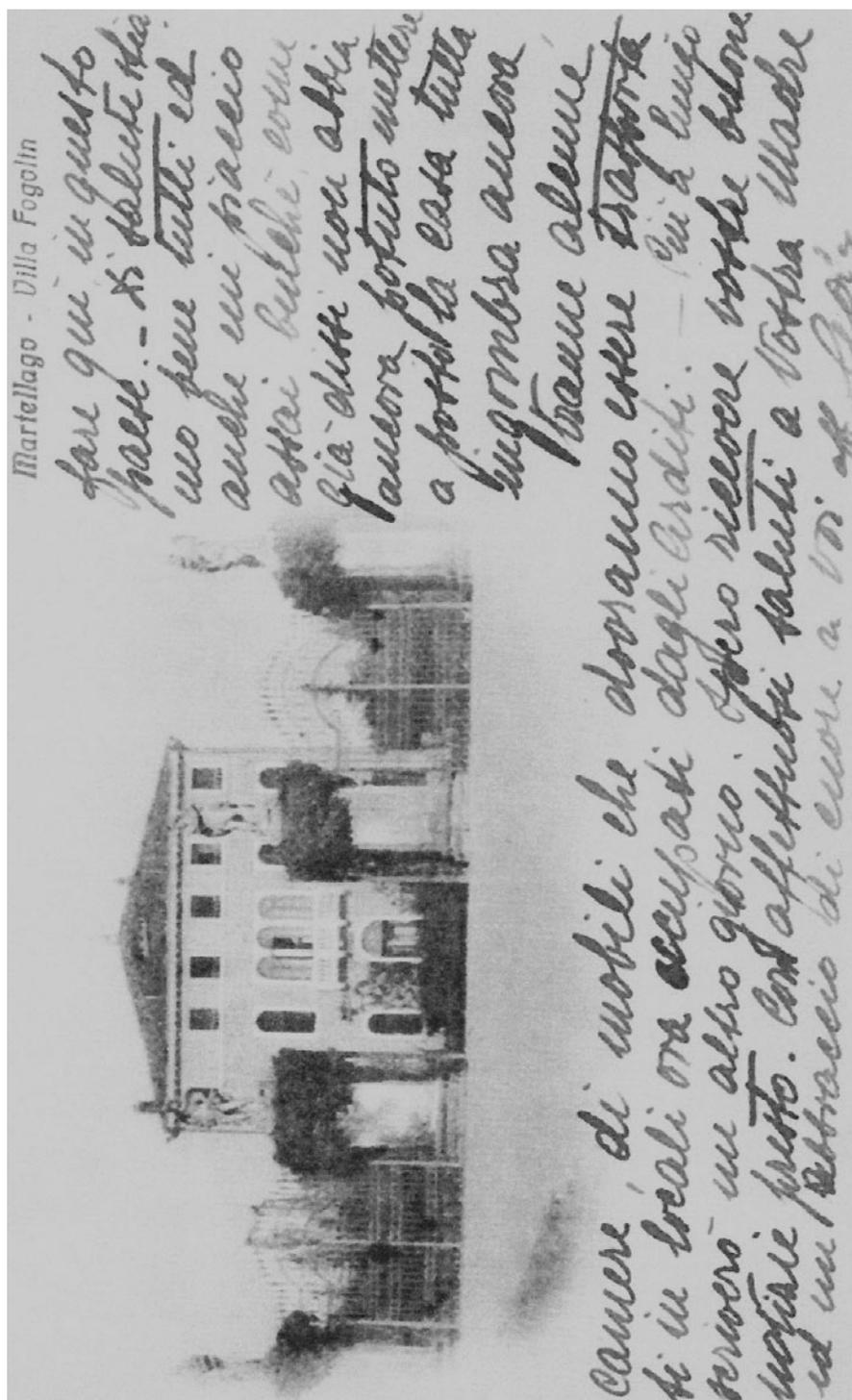
Riprendami al contenuto dell'altre
 mia lettera odierna colla presente mi
 impegno di pagarti anche L. 550.000
 (cinquecentocinquanta mila) dietro tuo
 preavviso di 18 giorni entro per
 l'anno in corso.

Ricordo restituirte
 la lettera

C. Lancia

Claudio Fogolin

Questa è una delle poche lettere autografe di Vincenzo Lancia a Fogolin redatta su carta intestata dell'azienda (compare anche la dicitura "Stabilimento ausiliario"). Spesso i due soci-amici si scriveranno su carta libera. Successivamente Fogolin userà la macchina da scrivere per le comunicazioni formali, come la richiesta di pagamenti o per la definizione di particolari legati sempre allo scioglimento della società. (Archivio storico Lancia Torino)



La seconda parte della cartolina inviata alla amiche di Torino da Ady Kind Fogolin all'arrivo a Martellago nel 1919. (Foto Circolo Filatelico Numismatico di Martellago)

Risale al 25 Agosto 1918 un'altra lettera del Fogolin, indirizzata al suo ex socio, dal seguente tenore:

“ Caro Vincenzo
 Ti scrivo poche righe, perché non potendo venire ancora a Torino, vorrei precipitare una definizione, una soluzione anzi dall'ultima inaspettata vertenza, che mi ha molto addolorato e che mi fa passare dei giorni che credevo ormai tramontati.
 Varie ragioni potrei addurre a sostegno della mia tesi, ma mi limiterò a dire questo:
 Il calcolo per arrivare al forfait, si è basato sulla cifra al 31 Dicembre 1917. I miei prelevamenti nei sei mesi fino al 30 Giugno vennero regolarmente addebitati nel mio C/C.
 Ma quel C/C si è ingrossato durante quei sei mesi degli interessi. Quindi sia che tu voglia comprendere nei prelevamenti anche le 38 mila lire circa di interessi, sarebbe come ho creduto di far bene io, quegli interessi vengono considerati a parte la cifra del mio avere non può cambiare.
 A riprova di questo stà il fatto che io ho stabilito a ... avvenuta gli interessi a tuo carico dal Luglio e se tu fai i conti devi convenire che questa fu una facilitazione.

In una parola, poiché la convenzione, avvenuta nell'Ottobre, non venne annullata che il 10 Luglio, poiché a mio riguardo non poteva esserci questione sul 5% o sul 10%, poiché naturalmente i miei Crediti presso la ditta dovevano aumentare di un minimo degli interessi in ogni caso, poiché la mia rinunzia per i 18 anni seguenti riguarda solo gli utili, tanto che tu continui a pagarmi gl'interessi sul capitale lasciatoci, non so perché dovrei essere strozzato degli interessi per i primi sei mesi del 1918.

Ad Ernesto Venarossi la non ultima parola fu in quel tempo, e non su come poteva essere altrimenti.

Avendomi Ernesto dato la risposta solo sulla domanda di due vetture, che tu ti saresti riservato di concedere o meno seconda degli andamenti degli affari, io credevo che alcuna questione vertesse negli interessi, e scrissi il giorno dopo a Giovanni che era assente dando il dettaglio della liquidazione conti al 30 Giugno.

Scrissi anche da Martellago e da quanto mi dissero Giovanni e Zorzoli tu esaminata la cosa avevi dato la tua approvazione.

Come potevo io pensare che a firmato tale vertenza doverne sollevata?

Ah! non è certamente farina del tuo sacco, questo atto che io proprio sento di non meritarmi.

E tu fai male a seguire certi criteri, certi consigli!

Pensa poi sempre ad una circostanza che non ti avrei mai detta, senza questo fatto nuovo. La sera del 3 Luglio tu mi hai fatto a casa mia una certa proposta.

Ebbene, consigliato da un avvocato mio amico che si trovava in quei giorni a Torino, io avevo già scritto una lettera accettandola puramente e semplicemente.

Coi mezzi a disposizione che avevo, il giorno dopo io sarei stato padrone della Fabbrica (I partecipanti non contando) con una somma esigua.

Ciò mi sarebbe raddoppiato all'incirca quella cifra che io avevo esposta nella mia domanda....

Non volli farlo!

Non volli farlo perché mi sembrava di commettere in ricatto!

Cerca di comprendermi!

*Mi sono ricordato fra tante alte cose, di quanto tu e tua sorella avevate fatto in una certa occasione per mia moglie, mi sono ricordato che ti dovevo riconoscenza e che sempre la mia idea fissa ancora consisteva nel far di tutto, perché la Fabbrica rimanesse a te.
Non mi dilungo di più. Cerca di comprendermi una buona volta e devi riconoscere che io son ben diverso da molti altri. E dammi ragione perché l'ho di fatto.*

Tuo Claudio Fogolin “

Continua nel frattempo a scorrere una fitta corrispondenza tra i due soci, benché il Lancia rispondeva saltuariamente ed in maniera molto sbrigativa al suo interlocutore. Nell'Agosto del 1918, Fogolin invia un'altra lettera al Lancia, rispecchiante sempre il suo problema economico:

“30 Agosto 1918

Caro Lancia

Qui unito ti ritorno la nota fattura debitamente firmata. Prendo atto, malgrado le frasi che la espongono a quelle che la precedono della conclusione a cui arrivi nella tua lettera del 27 corrente e quindi rimane fermo che gli interessi maturatisi sul mio C/C e Capitale dal 1 Gennaio 1918 al 30 Giugno, già versatimi separatamente, non devono, come non dovevano mai essere compresi nel forfait stabilito sulle cifre del bilancio al 31 Dicembre 1917 e che per prelevamenti non si può, come non si poteva, intendere che quelli da me fatti indipendentemente da un regolamento d'interessi che doveva essere pacifico e per logica stessa delle cose, e per i patti nostri vecchi del 1906 e per quelli più recenti dell'ottobre 1917.

*E anzi per questo che la cifra interessi non poteva, né doveva risultare sulle cifre da me esposte e corrette e ricorrette da Ernesto.
Questa ragione che tu adduci è tutta a mio favore, in luogo di confortare il tuo asserto che io sposto la questione.*

Nella tua lettera poi tu alludi all'altra ragione che diede luogo a questa veramente incresciosa vertenza.

Essa è molto più delicata della prima lo confesso e ti assicuro che io devo per stare sempre al fatto, che con un centesimo in meno della cifra stabilita dal forfait, non avrei mai accettato di firmare il compromesso ed il recedimento, per convincermi, che quell'errore da me non dipendente, non doveva né poteva colpirmi.

*E penso per me a mio conforto e tranquillità, che nessuno, avrebbe potuto agire nella circostanza di questo nostro divorzio, come io ho agito.
Su questo sull'utilità del mio sacrificio, posso sempre fornirti le prove e se ti parlo di questo credimi, non è per uno scopo interessato, perché dato il mio modo di pensare, dato la qualità del mio animo, io sento di non aver fatto che il mio dovere verso di te e verso la casa di cui fui l'ideatore e l'apostolo.*

Termino pregandoti di non fermarti alla prima impressione che ti porterà questa lettera e che facilmente posso immaginare, ma di fermarti invece col pensiero a quanto in essa espongo e scrivo cercando di costruire il dramma assunto da me in questi ultimi anni che mi portò al forzato abbandono di un'Azienda a cui avevo dato tutto me stesso proprio quando avrei dovuto poter sperare di poter sviluppare quelle attività ed attitudini che sento di possedere.

Con la fede socia, che allora tu potevi di nuovo stimarmi e volermi bene, considerandomi ottimo amico, ti saluto con affetto

Tuo Claudio Fogolin “

Il fratello di Claudio, Gustavo, gestiva la filiale di Padova per la Lancia, ma sembra, nel 1919 successe qualche disguido contabile, almeno da quanto si può apprendere dal una lettera dello stesso Claudio:

“ Martellago 22 Maggio 1919

Caro Vincenzo

Ti indirizzo questa mia a casa, desiderando, e tu ne comprenderai la ragione, che certe cose rimangano fra noi.

Sono stato a Padova, e mi sono trovato davanti al fatto compiuto.

Mio fratello in mia assenza ha incassate le £1800 che versò subito al Barilli. Queste te le spedì a Torino, ed avendole ricevute di ritorno, ti scrisse poi precisando come erano passate le cose.

Ho parlato a fondo con Gustavo. Egli sostiene che crede, dato il momento in cui egli stipulò la convenzione con il meccanico che trasportò nel fuggi fuggi le macchine a Bologna, di avere agito nell'interesse dell'Agenzia. Non ti ripeto qui la discussione che né seguì e che io allargai a tutta la gestione di questi ultimi anni.

Per farla breve, ho finito col convincere mio fratello che egli doveva rinunciare alla somma di £.4000, rimanenza di un interessamento concessogli sul bilancio 1912, limitandosi a chiedere gli stipendi dei mesi dall'Agosto al Xmbre 1917 che a 400 £. al mese importano £.2000.

Con questa rinuncia da parte di mio fratello puoi mettere una pietra anche sulla questione macchina? Fa tu!

Qui ti accludo due ricevute che testimoniano la dichiarazione avvenuta di tutti i registri fino dal Marzo. Oggi mio fratello manderà alla Fabbrica la dichiarazione che solleva questa da ogni eventuale negligenza o dimenticanza riguardo a pagamenti che fossero ancora da effettuare. Io stò in attesa di una tua decisione, limitandomi a dirti che vorrei ad ogni costo liquidare questa faccenda.

Salutami tanto tua Madre.

Mia Moglie vi saluta entrambi con affetto.

Ciao Tuo Claudio

Attraverso una lettera comprendiamo che il Fogolin si impegnava in qualche modo ancora ad agevolare gli affari delle Lancia in Friuli, ma sentiamo cosa comunicava alla Fabbrica il 5 Ottobre 1920:

“ Martellago (Venezia)

5 8bre 1920

Caro Vincenzo

Stamattina ho dovuto telegrafarti da Treviso per avvertirti che ero stato sollecitato a fare il versamento della rimanenza del Milione di corone di cui alla mia lettera del corr indirizzata in Corso Vittorio, ciò perché nella lettera stessa non avevo parlato di urgenza nella fiducia che non fosse il caso. Sto in attesa di un tuo riscontro e spero che senza noie avrai potuto provvedere. Grazie.

Dirai a Giovanni che ho liquidato l'affare Pasut di presenza a Gorizia.

La ricevuta a saldo e le carte inerenti lo porterò a Torino alla prossima occasione, o ritardando le spedirò.

Ciao, saluta tutti.

Aff.mo Claudio “

Claudio Fogolin, ella ricerca di risolvere la questione della sua liquidazione dalla Lancia e di risolvere le sue faccende economiche che in qualche maniera lo costringevano a continue ricerche di denaro, riscrive al suo ex compagno d'Azienda la presente missiva:

“ Martellago (Venezia)

6 Ottobre 1920

Caro Vincenzo

Ricevo in punto il tuo telegramma che mi mette in un grave imbarazzo perché non è facile trovare denaro alle Banche ed anche trovandolo costa troppo caro.

Fidando su quanto si era convenuto nel Maggio, ossia che tu li avresti rimborsato l'intera somma subito, ed avuto un rifiuto alla mia proposta con la quale ti avrei fatto di una parte di certa somma un altro prestito ad altre condizioni e con l'eventualità di tradurla nel caso poi in Azioni, ho dovuto provvedere ai casi miei, fra qualche affare iniziato, uno ne definii a Vienna impegnandomi a versare la somma di un milione di corone per fine Settembre.

Sai già che ho mandato in acconto e le condizioni nazionali degli ultimi di Settembre hanno già giustificato il mio ritardo, ma ora non so come verrà interpretato il nuovo forfait che devo dichiarare.

Dico così perché ripeto non è facile trovar denaro, o già avuto delle difficoltà per avere una piccola somma per il primo versamento.

Tutto questo mi rincresce molto, perché non avrei mai voluto mostrarmi insistente, ma dato che si tratta di un impegno tassativo, ti prego di esaminare bene la cosa e di dirmi almeno quando potrò contare.

Vado domani a Udine per vedere se potrò combinare in qualche modo con quel vecchio amico, ma è urgente anche in questo caso che io possa precisare quando potrò restituire.

Cordialmente
Aff.mo Claudio Fogolin

Indirizza pure qui a Martellago io ritorno tutte le sere. “

Vincenzo Lancia risponde alla lettera del Fogolin, con comprensibile freddezza, nei seguenti termini:

Signor Claudio Fogolin
Martellago

In risposta alla pregiata tua del 6 corrente, devo informarti che purtroppo mi è impossibile aderire al tuo desiderio. E' esatto che in Maggio ti ho dichiarato di essere pronto a rimborsarti subito, anzi se tu avessi accettato tale pagamento in titoli consolidato 5% sarebbe stato fatto subito.

Ora le condizioni finanziarie sono totalmente cambiate e non mi è possibile ora farti ulteriori versamenti dovendo in primo luogo provvedere al normale funzionamento della mia Azienda.

Ti prego quindi di pazientare fino a quando si siano chiarite le cose.

Con i miei più Cordiali Saluti “

Trovandosi a Bordighera (Imperia) per seguire le consuete cure termali per gli acciacchi collegati alle febbri tifoidei dalle quali non è mai guarito, Claudio Fogolin approfitta per insistere sui soldi ma anche per promuovere le vetture con “un vecchio importatore di automobili italiane nell'America del sud” casualmente ospite dello stesso Hotel De Lourdes:

“Bordighera 16 Gennaio 1921

Caro Vincenzo

Conto di aver messo a posto i miei affari in modo da poter star assente qualche mese per la seconda metà di Marzo.

Se quindi in allora penserai sempre all'opportunità di un viaggio in America del sud, conta su di me. Mia Moglie mi aspetterà qui a Bordighera.

Saluti a tua mamma anche da parte di Ady.

Aff.mo Claudio Fogolin “

Della successiva situazione economica del Fogolin e delle sue preoccupazioni finanziarie, c'è ne dà una chiara visione egli stesso tramite una sua lettera del 30 Marzo 1921, datata sempre da Bordighera, ma la prima parte è illeggibile:

.....Dopo averti scritto per chiederti in confidenza la vettura, ebbi una sequela di contrattempi finanziari tale che mi rende un po' perplesso nel decidermi di tentare in piena crisi, l'impresa che ti avevo proposto.

D'altra parte potrei pentirmi in un prossimo tempo di una rinuncia definitiva.

Quindi vorrei pregarti di dare disposizioni perché la vettura sia pronta al 15 Maggio come ti mi dici, anche perché un ulteriore ritardo mi farebbe nel caso perdere una delle migliori occasioni per incontrarmi col gran mondo, accettando le mie riserve come dall'unita lettera.

Ti esporrò fra una quindicina di giorni le mie condizioni, approfittando della mia venuta a Torino, ed allora decideremo.

Vuol dire che nel caso io dovessi rinunciare al mio progetto, la vettura potrà servire per qualche altro.

I contrattempi finanziari di cui sopra, mi obbligano poi a darti una seccatura. Ti avverto che ora non avrei altro mezzo per procurarmi l'occorrente .

Ho già impegnati tutti i titoli miei e di mia moglie, parte per un errore vennero venduti. Ho già dei conti aperti con tutte le banche dove son conosciuto..... insomma non saprei altro a che santo votarmi. Le enormi tasse che mi scadono a giorni, mi trovano sprovvisto completamente, e ieri ebbi lettera da Martellago che non è possibile di vendere il vino in questo momento, che tale vendita mi avrebbe aiutato un poco. Per farla corta, sarebbe necessario che tu mi facessi mandare qui a volta di posta £. 30.000 trentamilalire.

Mi hai detto altra volta che se si tratta di piccole somme, tu puoi farlo, quindi conto che malgrado le difficoltà del momento tu possa soddisfarmi.

Scusami tanto.

Ady ed io salutiamo con affetto tua mamma, tua sorella e Geremia. Ricordaci anche a Giovanni.

Aff.mo Claudio

Accludo una lettera ufficiale per la Fabbrica. “

Sembra che a seguito della precedente risposta del Lancia sia sceso un certo silenzio tra i due ex soci, ma nel dicembre del 1921, troviamo un'altra lettera del Fogolin, spedita al suo vecchio amico. Si parla anche della Villa di Martellago, non ancora pagata e delle difficoltà finanziarie conseguenti:

“Caro Vincenzo

Ti confermo che avrò bisogno della somma di £. 520.000 per il 4 Gennaio.

Fa in modo che io possa averla a disposizione per quel giorno, presso la Sede della Banca Commerciale di Udine.

E adesso devo chiederti un grande favore.

Ti spiegherò a voce i dettagli di questo affare. Ti dirò solo oggi che sono riuscito a fatica a rinviare il resto del pagamento alla fine del 1922, ed è così che posso confermarti di lasciare la rimanente somma fino al 31 Dicembre dell'anno venturo.

Ma oltre al prezzo di acquisto di questo stabile, io devo provvedere ad un capitale circolante d'un certo rilievo, ed è così che fino ai nuovi raccolti io mi troverei nell'impossibilità di liquidare come promesso il mio conto residuo.

Quindi il favore che io ti domando è questo: Di tenere sempre a parte, ed in sospendo quel conto..... per ancora qualche mese. Te né sarò riconoscente.

Verso il 15 Gennaio conto venire a Torino ed in quella occasione regoleremo ogni cosa e ci accorderemo sugli interessi: per quella somma che ancora ti lascio.

Certo che tu vorrai accondiscendere ti ringrazio tanto.

Auguro a te ed alla tua famiglia buone feste insieme ad Ady.

Alla tua mamma mandiamo i nostri voti più sinceri che possa rimettersi ed incominciare bene l'anno nuovo.

Cordiali saluti alla tua fidanzata ed auguri. Credimi col vecchio affetto

Tuo Claudio Fogolin “

Il giorno 8 del mese di Gennaio 1922, Fogolin, per motivi connessi ad un'autovettura, riscrive all'ex socio.

Martellago (Venezia)

8 gennaio 1922

Caro Vincenzo

Giovanni mi ha detto per tuo conto, che sul regolamento vettura desideravi parlarmi.

Credo di indovinare cosa vuoi dirmi, visto che con un semplice giro di conto tale liquidazione potrebbe essere subito fatta. Ma ti spiegherò a voce le ragioni per cui io desidererei che ciò avvenisse.

D'altra parte io ti farò un proposta che ho studiata molto consigliandomi anche con l'amico Minetti.

Questa proposta ... la liquidazione vertenza ed a me non resterebbe che liquidare le forniture di benzina e

Ti prego anzi fin d'ora a voler prestare attenzione alla proposta stessa ed a non darmi una risposta che dopo averla studiata e ponderata.

Questo anche perché un tuo consenso si tradurrebbe per me in una specie di appoggio morale a cui ammetto grande importanza.

E vedrai che no ti chiederò sacrifici di sorta, o almeno molto lievi e con un certo compenso indiretto e solo in casi disgraziati.

*Se io, ti sarò costretto a vendere la vettura per far fronte al programmato, ciò che sarebbe male e non solo nei miei riguardi.
Ma lasciando lì per ora, che per spiegare bene ogni cosa la tirerei troppo per le lunghe.*

Ti confermo che il 17 e 18 sarò a Torino.

*Conto di venire con la vettura, che va sempre meravigliosamente bene. Ciao.
Saluta i tuoi e credimi col vecchio affetto*

Tuo Claudio “

Siamo nel 1922, allorché la Lancia porta al Salone di Parigi il suo capolavoro, la “LAMBDA”, prima autovettura in assoluto ad avere una struttura portante e, prima ancora a livello mondiale, a montare sospensioni anteriori indipendenti.

Per la verità la Lancia costruì sempre grosse autovetture ma nello stesso tempo agili, veloci ed affidabili, andando ad occupare quel settore del mercato automobilistico non intasato e dal quale anche Giovanni Agnelli temeva potesse provenire l'assalto della concorrenza straniera.

I problemi economici del Fogolin naturalmente non erano stati risolti, anche probabilmente a seguito della sua scarsa parsimonia. Tuttavia il 7 marzo egli scrive, sbrigativamente, nuovamente a Lancia:

*“ Martellago (Venezia)
7 Marzo 1922*

*Caro Vincenzo
Tu mi hai detto che ti farebbe più comodo di pagare il resto di quanto mi devi, in rate mensili.*

Avendo di questi giorni concluso un affare che non è che il corollario di quello concluso in Gennaio, farebbe comodo anche a me di avere:

*£.100.000 fine Marzo corrente
£.100.000 fine Maggio prossimo
£.100.000 fine Luglio
Liquidazione fine Settembre.*

*Ti sarò grato di una pronta risposta e conto su di un benessere.
Grazie e Saluti cordiali.*

Aff.mo Claudio Fogolin “

Il 29 maggio Fogolin, altra missiva per chiedere soldi, ma rispuntano le attenzioni di un tempo sulla famiglia e si fa riferimento a un viaggio a Roma, dove frequenti erano gli incontri con Bissolati e Agnelli (nel frattempo senatore) e andavano rafforzandosi i legami con i ministeri per le forniture di automobili.

Già all'epoca le auto di rappresentanza più significative erano Lancia, a parte quelle reali che restavano Fiat. Fogolin scrive da Malisana (Udine), dove sembra avesse trovato un impiego (o una forma di collaborazione) nelle opere di bonifica dell'area sulla quale sorgerà successivamente Torviscosa. Non è chiara la presenza di Fogolin nella Bassa Friulana. In una lettera parla di “Tenuta di Malisana”, lasciando supporre una forma di investimento diretto come a Martellago, ma non vi sono documenti al riguardo. Più probabile – data la sua vicinanza con il mondo romano e il fascismo – un incarico nella bonifica.

“Malisana 29 Maggio 1922

*Caro Vincenzo
Ho sott'occhio la tua del 18 corr. inviatami da Martellago, a cui non ho risposto prima perché attendevo di aver più precise notizie riguardo a tua Mamma, come mi promettevi nella stessa.*

*Povera vecchietta, cosa darei per toglierLe qualche sua sofferenza!
Salutala tanto ti prego anche per Ady.*

Per il motore non importa. Studierò la possibilità di adattamento del “Motogodille”.

*Sulle mie Sei ruote vi sono circa otto raggi rotti o quasi e tutti di quegli esterni, dalla parte dirò così interna della ruota.
Ti sarò grato se vorrai provvedermene una decina di questi, insieme ad un paio per qualità degli altri.*

Ti avvertirò in tempo per l'invio delle 100.000.

*Ciò sarà al mio ritorno da Roma dove mi reco domani.
Saluti a tutti in famiglia. Credimi con affetto*

Tuo Claudio Fogolin “

Nell'Agosto del 1922 Claudio è in giro dalla parti di Cortina con il Senatore Malagodi, suo amico da sempre. D'altra parte, pur essendo Lancia conosciuto e stimato, aveva sempre lasciato al collega la parte di rappresentanza dell'azienda. A Cortina, infatti, è in viaggio per presentare alcune vetture ai vip che già allora frequentavano la stazione montana:

Martellago, 5 agosto 1922

Caro Vincenzo

La tua lettera del 2 mi giunse solo stamane.

Grazie della tua premura. Non preoccuparti se non è stato provveduto secondo quanto era stabilito. Sono io che ho chiesto per le mie circostanze speciali di non mandare le £. 100.000 nel Giugno.

Ti ho telegrafato ieri l'altro da Cortina e già mercoledì avevo telegrafato alla tua Casa per avere una batteria di accumulatori.

Nella mia si è guastato un elemento. Lunedì ho da riprendere il mio giro in Montagna col Senatore Malagodi ed altre persone importanti e mi secca di non avere la vettura a posto.

Ho mandato oggi Piero a Padova, ma temo che in causa dello sciopero gli accumulatori non saranno arrivati.

Spero però che il Signor Barilli potrà aggiustarmi.
Arrivederci e grazie di nuovo.

Tuo Claudio “

Naturalmente le cose non andarono come desiderava il Fogolin, tanto che, dopo la bufera della svalutazione della lira, quest'ultimo un po' seccato, con questo tenore, il 14 Ottobre 1922, si rivolgeva nuovamente al suo ex socio:

“Caro Vincenzo

E' giunto il momento in cui devi permettermi di richiamare la tua cordiale attenzione su una questione un po' difficile e delicata la quale io sento di dovere oramai affrontare, in relazione alla mia liquidazione. Considera anzitutto i seguenti punti:

1°-Quando noi addivenimmo alla ripartizione delle nostre partecipazioni nell'Azienda e la partecipazione mia, di un terzo, fu calcolata in tre milioni e cinquanta mila lire, pure avendo perduto qualche cosa dal punto oro, la nuova lira stava alla parità per circa il 75 %, essendo permutabile alla stregua di £.30 per Sterlina e £. 130 per cento Franchi svizzeri.

Il computo del valore patrimoniale dell'Azienda fu fatto su tale base e la cifra a me assegnata era di Lire del valore circa 75 centesimi oro ciascuna. E' evidente che se la Lira avesse allora rappresentato un valore minore, di un proporzionale maggior numero di Lire sarebbe stata valutata l'entità patrimoniale dell'Azienda ed in eguale proporzione sarebbe aumentata la quota che risultava a me dovuta.

2°-Una parte della quota a me spettante, cioè 1.350.000 Lire, mi fu pagata subito o quando il valore della Lira si manteneva ancora si 75 Centesimi oro, e per quella nulla vi è da ridire
Se io avessi mantenuta in moneta corrente o l'avessi investita in valori fissi, l'alea di qualunque svalutazione doveva ricadere su di me.

Ma diversamente si presenta la cosa per quella parte (£. 1.700.000) che io lasciai a conto corrente speciale a nome tuo. Quella somma calcolata secondo il cambio di allora, in moneta inglese rappresentava circa 56.000 Sterline, in moneta Svizzera circa 1.300.000 Franchi.
Oggi invece essa rappresenterebbe appena 17.000 Sterline o 380.000 Franchi svizzeri.

Il che equivale a dire che per avere rinunciato alla riscossione immediata, facendolo per convenienza dell'Azienda e tua personale, io mi troverei esposto alla perdita di oltre i due terzi del valore che rappresentava allora il mio credito, quale era stato riconosciuto.

Il quale enorme danno io avrei evitato se avessi insistito per l'intero pagamento immediato, come lo mostra il fatto che, avendo investito in proprietà una parte di quanto avevo riscosso, ho potuto poi rivenderla ad un prezzo molto più alto, evitando presso a che interamente il danno della svalutazione della moneta.

Posti così i fatti, io rivolgo al tuo sentimento di equità, perché tu voglia prendere in considerazione la cosa, con la piena convinzione che tu non potrai giudicare e volere che la totalità dell'evidente danno debba ricadere su di me.

Pure ammettendo che il valore patrimoniale dell'Azienda non sia interamente sfuggito esso pure a certi effetti delle vicende politiche ed economiche prodottesi poi, è fuori di dubbio che la gravissima svalutazione monetaria è stata per essa compensata da una valorizzazione corrispettiva, sia pure non totale, di materie prime, macchinari, fabbricati, ecc. così che qualora si rifacesse, alla stregua dei prezzi attuali, il bilancio che servi di base alla liquidazione della mia parte, sarebbero valutati, a lire attuali, ad una cifra di gran lunga superiore a quella di allora.

Ora sarebbe giusto che mentre la parte a me spettante fu calcolata quando la lira era presa al valore di 75 Centesimi oro, essa mi debba essere poi pagata in lire che hanno appena il valore di 18 Centesimi oro ?

Per rendere ancora più chiaro questo argomento, permettimi di spingerlo agli estremi, con la supposizione che la nuova lira fosse precipitata come la corona Austriaca, in tale caso il mio credito di £.1.700.000 mi sarebbe liquidato con la egregia somma di millesettecento Lire delle nuove attuali!

Ora questo non poteva essere nella intenzione di una liquidazione che era fatta sulla base del valore reale dell'Azienda e non sull'alea di una svalutazione della moneta quale si è purtroppo verificata.

Tu anzi potrai ricordare che era allora tua convinzione che la lira si sarebbe rifatta anche del piccolo di cui soffriva allora, e tornata alla pari ciò che presumeva un qualche vantaggio per mè, invece del gravissimo danno a cui mi trovo esposto.

Noi sappiamo che anche nel mondo commerciale, non ostante l'esistenza di contratti tassativi, si è in molti casi tenuto conto del concetto di equità in relazione alla svalutazione della moneta, facendo ragionevoli concessioni.

Ed io ti chiedo appunto di considerare la cosa amichevolmente, sotto questo aspetto della ragionevolezza e dell'equità.

Ed io sono convinto che tu, nel tuo equanime giudizio, non vorrai profittare fino agli estremi di questa alea, e non vorrai che un provvedimento che fu fatto a convenienza tua e dell'Azienda, per non imporvi l'imbarazzo ed il gravame della liquidazione immediata, della somma a me assegnata, finisca per risolversi unicamente a mio gravissimo danno.

Ed io conto che, come allora io tenni conto dei tuoi interessi amichevolmente, tu ora consideri la questione mia con altrettanto amichevole interessamento.
Affettuosi Saluti.

Tuo Claudio Fogolin “

La risposta del Lancia non si fece attendere questa volta, il quale il 24 Ottobre 1922, così telegraficamente gli comunicava:

“ Torino 24 Ottobre 1922

Ti prego di scusare prima di tutto il ritardo frapposto nel rispondere alla tua raccomandata del 14 corrente.

Devo ora dirti che il contenuto di tale lettera mi ha dolorosamente sorpreso; eccoti ad ogni modo la mia risposta:

1°-La nostra transazione venne fatta di comune accordo alle reali condizioni dell'Azienda al momento della transazione stessa.

2°-Il sistema di pagamento venne da te proposto e da me accettato senz'altro e senza discussioni di sorta.

3°-Se tu avessi domandato il pagamento immediato dell'intera somma non avrei avuto alcuna difficoltà ad eseguirlo e per il fabbisogno sarei ricorso ad una Banca presso la quale avrei creato un debito uguale a quello che io ho contratto con te ed in eguale valuta.

Nei miei riguardi quindi nessun vantaggio né svantaggio avrei avuto anche col variare del valore della lira. Ti prego quindi di voler risparmiarmi il dispiacere di ritornare su questo argomento scusando la mia risposta franca che non può essere differente poiché onestamente e scrupolosamente ho mantenuto quanto è stato fra noi convenuto.

Saluti Cordiali “

Da questo momento, tra i due soci inizierà una fitta corrispondenza, in prevalenza del Fogolin, imperniata sulla vertenza riguardante la restante liquidazione a lui spettante, che si vedeva enormemente ridotta a causa della svalutazione della moneta italiana. Una tra le tante, che l'industriale sanvitese indirizzò al Lancia è la seguente:

“Martellago (Venezia)

25 Ottobre 1922.

Caro Vincenzo

Mi dispiace di doverti dire, con la franchezza che deriva dalla nostra antica amicizia, che la tua lettera mi ha prodotta una dolorosa impressione e per la sostanza e per la forma e soprattutto perché essa mi è parsa intesa a troncarmi, con aridità avvocatessa, una questione che io ti presentavo, pure difendendo i miei interessi legittimi, nel modo più cordiale, facendo appello tanto al tuo cuore di amico che al tuo sentimento di equità e di giustizia.

Tu, su tutto questo sei sorvolato, limitandoti ad avanzare un argomento solo e cioè: che tu potevi fare un debito con una Banca per pagarmi subito e che il sistema di pagamento fu da me proposto.

Ora, nel senso materiale questo è vero, ma la proposta mia fu fatta solamente in seguito al fatto che tu, escludendo fin dal primo momento di potermi pagare subito per intero, mi dicesti di darti del tempo. E io non dubitai un momento di soddisfarti e di studiarne e proporti il mezzo, perché ero al corrente delle condizioni tue e dell'Azienda e sapevo come allora, dopo Caporetto, non era facile rimediare traverso le Banche. Più tardi, nella primavera del 1920 tu ti impegnasti di pagare subito l'intera rimanenza del mio credito e poi non l'hai fatto.

Più tardi ancora tu dovesti interrompere perfino il pagamento degli acconti, con grave danno immediato e diretto per me. Del resto basta leggere attentamente e senza prevenzioni la convenzione da noi firmata, per comprendere chiaramente che io non ho mai agito nella circostanza, né come una Banca o Banchiere né come un Capitalista.

Io mi comportai invece, caro Vincenzo, come un vero amico e ti confesso che dall'amico, per cui non dubitai nemmeno di come il rischio della perdita totale di ciò che costituiva per me la garanzia di tutto il mio avvenire (durante l'occupazione delle fabbriche) io non mi aspettavo di essere trattato come una Banca.

Ripeto: io ti ho proposto e ti ripropongo, con la fiducia che tu non vorrai né dimenticare, né troncarmi l'antica amicizia, né respingere freddamente argomenti che non possono a meno di fare appello al tuo sentimento di giustizia ed alla tua retta intelligenza, una questione di equità.

Non credo necessario di insistere con argomentazioni per dimostrare quanto sia grave il danno che questo stato di cose mi procura. Io commisi allora un grave errore!

Perché avrei sfruttato sino agli estremi?

Molte sono le transizioni avvenute e non in casi come questo che per molte circostanze deve essere esaminato con ogni riguardo.

Lo stesso Governo ha provveduto per legge che gli interessi ed i rimborsi di obbligazioni all'estero avessero uno speciale trattamento e sempre in considerazione della svalutazione della moneta, ciò che rappresenta un giusto riconoscimento.

E quindi? Tu avrai compreso e devi comprendere che io non intendo di avanzare pretese le quali, anche quando apparissero giuste facendo semplicemente i conti, sarebbero esagerate dal punto di vista dell'equità.

Io ti domando semplicemente di prendere in considerazione, con spirito equo ed amichevole, il fatto che per avere lasciato a tua disposizione per un sì lungo tempo parte del denaro che mi era dovuto, io sono venuto a perdere grande parte del mio avere guadagnato in un lavoro comune di tanti anni e che tu ne hai avuto tutto il vantaggio.

E ti domando se voi fare qualche cosa di equo per alleviare il parte il danno che, conducendomi da amico verso di te io ho sofferto, o se intendi di sacrificarmi freddamente e completamente.

Con questo io chiedo una risposta e se lo desideri, io sono disposto a discutere la cosa a voce, quando ti sia comodo e la creda opportuno.

E spero che incontrandoci parleremo della cosa da amici. Tu sai che io, perché non sorgesse nulla che potesse rompere la nostra amicizia fui in momento decisivo costretto a un grande sacrificio. Voglio sperare e credere che tu pure vorrai fare un qualche sacrificio per me. Che Dio ti illumini!

Tuo Claudio Fogolin “

A seguito della precedente del 25 Ottobre, Fogolin, il 4 Novembre indirizzava nuovamente questa breve, al suo amico Lancia che di seguito si riporta:

“ Torino

4 Novembre 1922

Caro Vincenzo

Ti mando una lettera del 25 che avevo scritto a Martellago il giorno stesso in cui giunse la tua raccomandata e che non ho spedito perché mi sono poi deciso di partire per Torino con l'intenzione di venirti a parlare.

Circostanze impreviste mi hanno obbligato ad assentarmi da qui. Sono tornato ieri e resterò qui qualche giorno presso mia cognata in via Bossi n.6.

Consigliato di non precipitare le cose dallo stesso affetto che ti ho sempre portato ti mando oggi la mia lettera e ti prego di volerla leggere serenamente ed attentamente.

Soprattutto cerca di ricordare e durante questi vent'anni, io ho avuto dei riguardi per te come amico sincero e devoto e se quindi non merito almeno la soddisfazione di poterti parlare con calma e serenità di questo affare. Sono qui a tua disposizione.

Tuo Claudio Fogolin “

Certamente Claudio Fogolin, non stava attraversando un felice momento economico in questo periodo, tutto questo ci viene evidenziato anche dalla numerosa corrispondenza intercorsa tra lui ed il suo amico Lancia che di seguito andremo a riportare.

Una risale al 26 Novembre del 1922. Da notare che Fogolin utilizza i toni formali del rapporto amichevole, mentre le risposte di Lancia non hanno la stessa caratteristica, ma sono più distaccate. Questa volta Fogolin sembra puntare i piedi:

Caro Vincenzo,

Scadono proprio oggi, se la memoria mi assiste, sedici anni dal giorno in cui vidi coronato da successo il mio lungo e tenace volere, pieno di sicura fede!

*Scadono proprio oggi sedici anni dalla fondazione della “Lancia”!
Ebbene, caro Vincenzo io non mi sarei mai atteso allora, che sarei stato un giorno costretto di lasciare la nostra Casa!*

Io non mi sarei mai atteso, data la fortuna della “Lancia” di dover trovarmi un giorno in condizioni tali, da pensare con rimpianto alla posizione che avevo prima!

Ma non voglio lasciarmi prendere dai ricordi.

Tu sì, invece devi ricordare, perché allora ti sarà più facile di farmi giustizia, ti sarà più agevole di riconoscere il mio sacrosanto diritto, comprenderai più facilmente il tuo dovere e più grande sarà il tuo sacrificio, se sacrificio può chiamarsi, maggiore sarà la soddisfazione dell'animo tuo!

E tutto infatti il peso dei nostri rapporti passati, che deve moralmente influire su una giusta ed equa transazione, davanti al grave e delicato problema che io ho dovuto sottopormi.

Io ti invierò domani copia dei più autorevoli pareri che ho potuto procurarmi e che come d'accordo, ciò che è molto importante, ho chiesto anche a nome tuo.

Ho parlato anche con altre persone. Nessuna ha messo in dubbio la questione di equità. Vari avvocati, si sono dimostrati pronti a sostenere la mia tesi: anche giuridicamente. Ma non son questi che potevano interessarmi.

La sintesi dei pareri seri e spassionati è questa:

-In causa della svalutazione della moneta, tu vorrai in fondo a corrispondermi solo una terza parte circa del valor reale delle cose da me cedute...-

E il mio pensiero di cui nella mia lettera del 14 Ottobre, ribadito autorevolmente.

Da questo fatto semplice e grave insieme, non si scappa!

E siccome tu stesso avesti a riconoscere che i sé e i mà ed i forse, devono essere lasciati da parte, non voglio nemmeno ritornare sugli argomenti da te sollevati.

E' inutile di pensare ora a quello che si avrebbe potuto fare!

Siamo ormai davanti ad un fatto accaduto e dobbiamo esaminarlo come stà e per le conseguenze gravi che ha portato!

*E tu non devi sentirti tranquillo nella tua coscienza, perché non potrai mai dimostrare di avermi corrisposto il valore che mi dovevi!
Non potrai dimostrarlo, né a te stesso né agli altri.
A me non resta altro da aggiungere.*

*Ripeto che conto domani di mandarti in plico raccomandato le copie dei pareri!
Leggili serenamente e pensa che io avevo anche il dovere per le creature che da me dipendono di salvaguardare i miei legittimi interessi.
Ti saluto affettuosamente, pregandoti di ricordarmi alla Signora Adele.*

Tuo Claudio Fogolin

Qualora fosse necessario la mia presenza a Torino, ti avverto che io sono fortemente impegnato tutta la settimana ventura. Ti esprimo anche il pensiero che se avesti l'occasione di andare a Milano nella settimana dal 3 al 10 Dicembre per me sarebbe più comodo e più sollecito di incontrarti colà. “

Diamo di seguito alcuni pareri che il Fogolin si era procurato da “imparziali e dotti amici”, tra cui l'On. Olindo Malagodi (scrittore e giornalista, amico di Giolitti e direttore de La Tribuna dal 1910 al 1923) e Vittorio Emanuele Orlando ex presidente del Consiglio nel 1919 dopo la disfatta di Caporetto. Una ennesima conferma delle frequentazioni di Fogolin e della considerazione di cui godeva:

“ Roma, 10 Novembre 1922

*Caro Claudio
Ho avuto la tua lettera in cui mi esponi il problema da te sollevato presso il tuo antico socio ed amico, Sig. Lancia. Ho avuta anche copia della vostra convenzione.*

Io non sono avvocato e non posso dare parere; ma ti dico che la mia impressione della cosa, è che essa debba risolversi amichevolmente fra te e Lancia.

Io non conosco il Lancia, ma dal valore da lui dimostrato nella sua arte, lo ritengo uomo d'ingegno ed anche uomo di cuore, perché dall'ingegno il cuore non si distacca mai, e tale cioè da non volere considerare te, suo antico collaboratore e iniziatore con lui dell'impresa, come un estraneo da trattarsi con freddi rapporti legali. Ti ripeto non parlo avvocato, che non lo sono, ma nell'aspetto del giusto e dell'onesto; e non mi pare che si possa da nessuno negare che tu ricevendo il pagamento il £. svalutate, non ricevi il vero valore di quella parte dell'Azienda che ti spettava e ti era attribuito.

Nello stesso tempo credo di dover consigliare a te pure di considerare e trattare la cosa con moderazione.

In ogni modo, in risposta alla tua richiesta, io pregherò alcuni fra gli avvocati più autorevoli del Foro Romano, di dare sulla cosa un parere equo e passionato, richiesto da entrambi le parti.

Ti terrò informato.

Saluti ecc.

Firmato O. Malagodi “

Come si nota, Malagodi dice non conoscere Lancia, se non di fama, ma si esprime con estrema confidenza con Fogolin. Qualche anno dopo li ritroveremo insieme in giro per le Dolomiti. Più formale il parere espresso da Orlando, che riconosce tra Fogolin e Lancia una “semplicità” di rapporti come avviene solo tra amici:

“Chiarissimo Signore

Roma 17 9mbre 1922

Richiesto di un parere intorno ai rapporti giuridici che esistono fra Lei e il Signor Vincenzo Lancia, in seguito alla Società intervenuta fra voi ed al compromesso dell'Ottobre 1917 integrato dall'atto del 1 Luglio 1918, io debbo subito dichiarare il mio imbarazzo per ciò che riguarda la determinazione delle questioni giuridiche che i tali rapporti e convenzioni possano sorgere.

Un esame anche superficiale della storia di codesti precedenti, basta a dar subito la sensazione di una certa patriarcalità (se mi si passa l'espressione) che sempre ha presieduto a quei vostri rapporti, tanto nel periodo sociale, quanto in quello della risoluzione della Società stessa e liquidazione e valutazione delle quote.

Rare volte, o forse mai, mi è occorso, nella mia lunga pratica professionale, di trovare una tale semplicità di procedimenti e di accordi, di guisa che parrebbe che non il genio degli affari bensì il genio dell'amicizia abbia presieduto a quei Vostri rapporti. Da ciò una contraddizione da cui è difficile trarsi, in quanto non riesce possibile accordare quel proposito di litigiosità da cui l'avvocato si mette, coll'esame di questioni che furono sempre dominate da uno spirito di pura amicizia.

Così considerando la conseguenza pratica cui è pervenuta la risoluzione di quei rapporti, appare subito che ella ha subito una gravissima lesione dei di lei interessi, in quanto la di lei quota di partecipazione ad un'industria ricca e fiorente, consistente in “cose” il cui valore è rimasto inalterato se non si è pure accresciuto, si è tramutata in una somma di danaro la quale viene ad essere effettivamente pagata per virtù della dilazione contrattuale, in un periodo in cui il valore della moneta ha subito un deprezzamento considerevolissimo; di guisa che la lesione da lei sofferta potrebbe quasi matematicamente valutarsi, confrontando il rapporto della nostra lira con l'oro dal 1918 alla fine di Giugno 1921; e sarebbe una lesione paragonabile alle più gravi a cui il Codice Civile attribuisce l'effetto di rescissione per alcuni contratti.

Ma mentre una tale constatazione determina subito un'alta ed evidente ragione di risarcimento, da quel punto di vista amichevole e patriarcale cui ho accennato dianzi, nessun giurista, dappoiché non sembra che questo caso di lesione, sia in se stesso, sia in rapporto ai termini entro cui si sarebbe dovuto agire, possa farsi valere in via legale.

Ma un eguale contratto tra le esigenze dell'equità e quello del puro diritto può verificarsi con inversa conseguenza, ove si volesse sottoporre ad un occhio litigioso tutta la lunga storia di quei rapporti sociali e della loro risoluzione.

Quella stessa patriarcalità cui ho più volte accennato, ha fatto sì che nessuna delle due parti si sia messa dal punto di vista di una reciproca diffidenza; e perciò stesso, nessuna delle due parti si è garantita contro eventuali intenzioni malevoli dell'altra parte.

Se ci si volesse mettere da questo punto di vista, basterebbe rimettere in questione la resa dei conti e i criteri della valutazione dell'importantissima e complessa azienda, per generare un numero pressoché indefinito di controversie e di liti.

Ma io non saprei davvero assumere la responsabilità di darle un tale consiglio, ed anzi dichiaro che esso mi sarebbe profondamente ripugnante, sia perché non è stato mai nelle mie consuetudini di consigliare la lite per la lite, sia perché tanto più una tale linea di condotta si imporrebbe in un caso come l'attuale, venendo a turbare tutta una mirabile armonia tra due vite e un'emplare concordia.

Per la medesima ragione tuttavia, io credo di poter esprimere la mia fiduciosa aspettativa in questo senso: che cedendo a questo stesso sentimento, lo stesso Sig. Lancia riconoscerà che da un alto punto di vista di lealtà e di equità, il danno sopportato dal suo socio ed amico, sia pure per circostanze indipendenti dalla sua volontà, fu troppo grave e troppo ingiustificato, perché non avverta spontaneamente il dovere, amichevole e non giudiziario, di prestare un risarcimento che sia pure soltanto parziale.

f.to Orlando “

Ma molto interessante è anche il parere dato per la stessa questione, dal senatore Salvatore Barzilai - giornalista triestino presidente dell'Associazione della stampa romana (settembre 1905-1915 e 1920-1923) e presidente della Federazione nazionale della stampa italiana (1908-1913 e 1920-1924) fu anche ministro senza portafoglio durante la Grande Guerra - che riportiamo:

“ Parere del Senatore Barzilai.

Nella interpretazione dei contratti, domina sempre la teorica fondamentale del Diritto Romano, doversi come loro elemento essenziale, ricercare quale sia stata la volontà dei contraenti. Cosichè ove risulti venuta meno la causa del consenso debba ritenersi scrollata la base del contratto.

La scuola romana ha costruito su questo principio la teorica così detta dei presupposti, la quale all'infuori naturalmente dei motivi intimi che questa o quella delle parti possono aver persuaso alla convenzione e che sono indifferenti, mette a base del consenso quei motivi comuni, quelle condizioni di fatto, senza delle quali non si sarebbe contrattato.

Non si richiede all'uopo la esistenza di dichiarazioni esplicite, bastando le evidenze che la volontà espressa presuppone il concorso di talune particolari condizioni e circostanze.

La giurisprudenza nostra, senza bisogno di appoggiarsi a teoriche straniere, dalla retta interpretazione degli articoli del Codice Civile sugli effetti e la interpretazione dei Contratti, ha pronunciato massime conformi, delle quali occorrendo si potrebbero moltiplicare gli esempi.

Disse p. e. la Cassazione di Torino, nell'udienza del 16 Agosto 1900: “L'impossibilità della esecuzione o la soverchia gravosità della medesima, sopravvenuta pel mutamento delle condizioni di fatto, possono indurre la risoluzione del Contratto, o quanto meno, la modificazione o la riduzione della esecuzione stessa.”

In base a questi principi occorre indagare che cosa vollero i Soci della Ditta Lancia, quando tra loro in giusta proporzione, dividevano il capitale sociale.

Evidentemente assegnando al Sig. Fogolin la somma di lire 3.050.000 ed assegnando all'altro socio gli impianti, le macchine, l'avviamento dell'azienda, venivano a stabilire la perfetta equipollenza di valore tra le quote.

E se al momento del contratto fosse stata versata integralmente la somma, nulla più si avrebbe potuto obiettare in riguardo. Senonchè per comodità del Sig. Lancia, il Sig. Fogolin accettava fosse differito il pagamento a saldo della somma di £.1.700.000 che gli spettavano in un momento in cui la lire aveva un valore massimo.

E' possibile ora sostenere che alla data del 30 Giugno 1921 il credito possa essere saldato con moneta ridotta al valore di 18 centesimi oro, o che ipotesi deprecata avesse raggiunto il deprezzamento della moneta di altri Stati d'Europa ?

Avrebbe il Sig. Fogolin rinunciato al pagamento immediato della residua somma se fosse stato possibile supporre che alla scadenza, ferma restando l'apparenza rappresentativa del valore, il valore intrinseco sarebbe notevolmente diminuito o scomparso ?

Evidentemente la condizione fu accolta e stabilita col presupposto, che più o meno, la moneta sarebbe stata al termine stabilito, quella che si era convenuto di ricevere, perché in caso diverso non si sarebbe stipulato il contratto, o quanto meno non si sarebbe rinunciato all'immediato pagamento integrale.

Il presupposto della contrattazione è che le due parti abbiano valori identici. Ora mentre il Sig. Lancia vede quadruplicato il valore, almeno nominale, della sua quota, non concepibile che all'altra parte spetti un equivalente prezzo quattro volte minore.

Una recente applicazione dello Stato, nei riguardi dei fitti concesso ai proprietari dal 30 all' 80 % dice crudelmente in un recente articolo del “Corriere della Sera”, così: -Essi contrattarono i fitti in moneta buona o discreta e riceverli in moneta cattiva è una vera truffa-.

Applicando dunque al caso la giurisprudenziale sopra riferita noi riteniamo che il profondo mutamento intervenuto nelle condizioni della moneta se non la risoluzione del Contratto intervenuto fra i Signori Lancia e Fogolin,

debba portare almeno ad una equa riduzione delle conseguenze troppo gravose che a quest'ultimo verrebbero dalla sua letterale esecuzione!

Ove si applicasse la nuda lettera del Contratto sarebbe il caso di ricordare l'antico: SUMMUM JUS SUMMUM JNIIURIA.

f.to Salvatore Barzilai “

Alla lettera del Fogolin seguì sicuramente una risposta da parte di Lancia che purtroppo non ci è nota, comunque a quanto pare gli animi ed i rapporti si stavano incrinando, come si può comprendere da un'altra lettera sempre del Fogolin inviata a Torino. Compare anche il nome del senatore Luigi Einaudi, che più tardi diventerà il primo Presidente della Repubblica nel 1948.

Prosegue la discussione epistolare sul maturato economico che Fogolin chiede a Lancia.

Martellago (Venezia)
il 22. 12. 1922

Caro Vincenzo
Ho la tua del 2 corr.
Non devi aver nessuna fretta! La questione da me posta sul tappeto richiede un lungo studio e sereno ed obiettivo. Soprattutto richiede un profondo esame di coscienza da parte tua.
Intanto io ti comunico che ho un parere di un avvocato di Milano che si basa sui concetti da te esposti a Torino a sostegno della tua tesi. Mi riservo di mandarti con le osservazioni che del caso, ma in ogni modo questa ti dimostra l'obiettività e non mi chiedi anche per tuo conto il permesso di girarti sulla vertenza.
Stiamo facendo l'ultimo carico del laboratorio tessile. Da domani non sarò più a Martellago. Ti prego anzi di prendere nota del mio nuovo indirizzo.
Credimi attento
Claudio

Lettera: C.F. Malisana
per Tommaso di Ferrero (Udine)
per telegr. Fogolin S. Giorgio Nasaro

In questa lettera vi è inoltre l'indicazione del trasferimento a Malisana, anche se la residenza dei Fogolin resterà a Martellago fino all'8 ottobre 1924. (Archivio storico Lancia Torino)

E' singolare notare come le frequentazioni di questo periodo siano in molti casi con autorevoli esponenti politici che qualche anno più tardi saranno esiliati dal fascismo o comunque lo rinnegheranno, al contrario di Fogolin.

“ Malisana-22 Dicembre 1922.

Caro Vincenzo

Rispondo con un po' di ritardo alla tua del 12 corrente perché ho atteso di avere un poco di calma e tranquillità.

Innanzitutto una breve premessa.

Tu nella tua lettera rilevi il carattere dubitativo per certi rispetti, dei pareri dell'On. Orlando e del Senatore Barzilai; ed anzi osservi anche che essi sconsigliano di fare una lite.

Io ti devo alla mia volta osservare che essi sconsigliano la lite non solo a me, ma anche a te e che ciò è dovuto dal modo in cui ad essi mi sono rivolto. Io infatti ho innanzi tutto dichiarato loro che non era mia intenzione di provocare una lite con un vecchio amico a cui mi sentivo sempre legato da tanti vincoli; che io il parere lo richiedevo loro a nome tuo, e che essi dovevano darlo nel senso più amichevole, come un consiglio a due amici, i quali, vedendo sorta una difficoltà fra di loro, intendevano di risolverla in base al senso di equità e nel modo più cordiale.

Ora a me pare che, posta così la questione, essi abbiano risposto nel modo più esauriente alle stesse domande che ora tu fai e per le quali mi pare non ci sia bisogno di chiedere altri responsi.
Che cosa dicono essi infatti?

Che posta la questione sul terreno dell'equità è evidente che chi, ricevendo una data proprietà: Terreni-Fabbricati-Macchinario, ecc. valutata ad una Somma con la lira del valore pressa poco dell'oro, non adempie agli obblighi morali dell'equità quando pretenda di pagarla poi con lire che hanno perduto il trecento per cento in confronto dell'oro.

L'On. Orlando accenna alla possibilità di una rivalutazione. L'On. Barzilai va più oltre, sia in base a criteri giuridici, sia in base anche a disposizioni prese dal Governo per fitti agrari, con le quali infirma la pretesa, irremovibilità dei contratti e dà facoltà, appunto per ragione della svalutazione della moneta ai proprietari di chiedere su quei contratti un aumento sino al massimo dell'80 per cento.

Il Senatore Einaudi, con parole più eque, dichiara che colui che abbia fatto un contratto in moneta buona pretenda poi pagare in moneta svalutata, consuma nientemeno che una truffa... E' come puoi dire che di fronte a questi chiari responsi ed a questi fatti, la tua coscienza rimanga perfettamente tranquilla?

Io non posso credere che a queste ragioni di equità, essa non sia aperta.

Gli argomenti principali che tu opponi sono due:

1°-Che competeva a me di chiedere che tu anticipassi il pagamento.

2°-Che tu l'avresti potuto fare facilmente, contrattando un prestito bancario o un mutuo ipotecario sull'azienda.

A questo rispondo che nel Maggio 1920, tu stesso in presenza del Signor Zorzoli e di un altro Signore ex Agente delle imposte, che saltuariamente veniva in Fabbrica e credo venga tuttora, accettasti una proposta di questi, anzi un vero consiglio insistente, per il quale io avrei dovuto essere pagato subito.

Ma poi questo non avvenne e non certo per colpa mia. Richiesto qualche tempo dopo al Signor Zorzoli, esso mi rispose che tu non avevi più fatto parola e mi parlò delle difficoltà che avete di incassare dal Governo.

E rispondo anche che poco dopo peggiorò la situazione finanziaria e industriale, sino a culminare nell'occupazione delle Fabbriche e che di fronte ad una tale situazione, che mi minacciava a te la totale rovina, io mi sarei vergognato di farti delle richieste e di mostrare che pensavo solo a mettermi in salvo per conto mio.

Poiché tu parli ripetutamente della tua coscienza, io ti dirò che la mia coscienza mi imponeva allora di correre egual rischio con te e di trovarmi unito in quella triste circostanza.

Questo ho dichiarato anche allora e tu devi ricordarlo!

Quanto ai versamenti poi, avvenuti prima e dopo quella crisi industriale, dichiaro personalmente di averli sempre concordati con te e tenevo presente la tua più volte espressa condizione che essi avvenissero a piccole dosi.

E questo fatto ed il mancato pagamento del 20; come potevo crearmi il concetto della grande facilità che tu avresti avuto di saldarmi quel conto ?

E se poi quella facilità esisteva, e dato che me lo dici io devo crederlo, non ti pare che per ciò la tua responsabilità aumenti per non averlo fatto ?

Non sapevi che quella somma rappresentava quasi interamente il mio avvenire.

La questione è posta da me sul terreno dell'equità e dell'amicizia! Tu non devi giocare al ribasso con me ! Tu dunque poiché eri nella possibilità di farlo, schivare di trovarti di un giorno all'amico all'ex Socio nelle condizioni in cui oggi ti trovi.

Caro Vincenzo, ed ora concludiamo! Io non intendo di trascinare oltre questa questione.

E ti prego quindi domande e definitive, e cioè:

1°)-E' vero o non è vero che la somma di £.1.700.000 rimasta nelle tue mani, con la svalutazione della moneta sarebbe ora poco più di che 600.000.000 di lire ?

E che, comunque siano andate le cose, questo enorme vantaggio, derivato da tale situazione rimane nelle tue mani, per cui invece di pagare la mia parte con un terzo del valore dell'azienda, finiresti col pagarla ora con un settimo od un ottavo ?

2°)-Io ti dichiaro (e con ciò ti do grande prova di franchezza e cordialità perché mi precludo in molta parte un'azione legale) che io non mi sogno di pretendere da te il risarcimento della totalità del danno sofferto, che sarebbe la differenza fra le due cifre sopraesposte, ma nello stesso tempo sento di poterti domandare se tu credi compatibile

con la tua coscienza d'equità e con la situazione d'amico, che quell'enorme danno mio vada a tuo vantaggio nella sua totalità.

Ti ripeto: Io non ho pretese esagerate. Io sono disposto a risolvere questa questione secondo il più modesto buon senso e con sentimento d'amico.

Credo che sarebbe meglio ci intendessimo direttamente. Io ho interessato due avvocati principi per tuo desiderio: ma a che serve moltiplicare i responsi se tu fossi già fermo di non tenerne conto ?

Io insomma ti chiedo una risposta definitiva secondo i criteri moderati della mia richiesta che qui ho esposto e mi resta ancora la fiducia che ci accomoderemo.

Saluti Cordiali.

Claudio Fogolin “

Comprensibilmente un po' seccato, il Lancia così rispondeva al suo ex socio:

“ Caro Claudio

Ho ricevuto la tua del 22 Dicembre u.s. dalla quale con grande dispiacere rilevo che sei una volta di più convinto del tuo diritto nel pretendere da me il risarcimento del danno che tu dici di aver subito a causa del deprezzamento della lira.

Ho cercato di dimostrarti sia a voce che per iscritto che tale danno non proveniva da me perché, ti ripeto ancora una volta che se tu, quando ne era tempo, mi avessi parlato della cosa, avrei potuto pagarti subito quanto ti dovevo.

Pagando te avrei fatto un debito una Banca che avrei rimborsato nello stesso lasso di tempo che io ho impiegato a rimborsare te.

Ti ripeto ancora che io questa Banca avrei rimborsato delle lire indipendentemente dal tasso del cambio dell'oro o di altre valute estere.

La questione sia da parte mia che da parte tua è arrivata a quel certo punto in cui non si può più fare altro che ripetere da entrambe le parti le stesse ragioni senza che sia possibile di trovare alcuna soluzione pratica, perché da parte mia, sono costretto a ripeterti che nulla posso darti perché nulla sento di doverti ed a questo riguardo la mia coscienza è assolutamente tranquilla.

Ti Saluto Cordialmente “

Ma a seguito di questa precisazione del Lancia, Claudio Fogolin non demorde dalle sue intenzioni e il 10 gennaio 1923 torna alla carica chiedendo un incontro risolutore.

Riscrive al suo ex socio questa breve nota:

“ Malisana, 10 Gennaio 1923

Caro Vincenzo

Dovendo andar in breve a Milano, vorrei spingermi fino a Torino per parlarti, assicurandoti che non toccherò che incidentalmente la nota questione, ben felice se potremmo insieme seppellirla.

Stò in attesa di un tuo riscontro, ma però ti chiedo il favore di far in modo che questo nostro colloquio non avvenga in Fabbrica.

Desidero infatti che tu mi conceda un'ora tranquilla in luogo dove non si possa venir disturbati.

Ti saluto cordialmente pregandoti di ricordarmi alla tua Signora.

Tuo Claudio “

E' presumibile che l'incontro fra i due Soci sia avvenuto, almeno a giudicare da un'altra lettera del Fogolin, indirizzata all'ex compagno. I toni sono distesi e certamente anche le tasche del sanvitese ne hanno beneficiato, così può essere infatti giudicata la lettera dell'11 febbraio:

*“ Posta Torre di Zuino (Friuli)
Malisana 11 Febbraio 1923*

Caro Vincenzo

Avrei voluto scriverti quindici giorni fa, appena ritornato da Torino per ringraziarti di quanto eri disposto a fare per mè, ma sono stato subito distratto da varie circostanza che si erano accumulate durante la mia assenza. Lo faccio oggi.

Tu mi hai lasciato in quel giorno dicendomi: Son contento, va ed io ti assicuro che puoi proprio esserlo, perché con la tua mossa generosa hai fatto, mi hai portato un gran bene.

Vedo soprattutto che la nostra amicizia rimarrà direi quasi rafforzata dopo tutto questo, e ciò unito ad un assieme di altri sentimenti difficili da esprimerli, mi incute un grande incoraggiamento nell'affrontare i gravi problemi che mi stanno dinanzi.

Mi sento un altro! Da quindici giorni qui in questa casa dopo tanto tempo è entrata un po' di calma e tranquillità.

Mia moglie che non sapeva, ma che sospettava qualche cosa ha ripreso il suo buon umore. Gli ho detto solo che tu eri stato molto buono con me e poi vedendomi così incoraggiato e di nuovo sollevato.... Lei è felice!

Prima vedendomi sempre preoccupato, addolorato, di umore nero, viveva in un continuo stato di apprensione....

Tu forse non puoi capire tutto questo, perché non sai quanto io abbia sofferto attraverso le vicende di questi ultimi anni, ma insomma devi pur sapere ora che mi hai fatto un gran bene!

Stò in attesa di un tuo cenno e mi auguro che senza soverchio sacrificio tu possa liquidarmi materialmente, perché nelle malattie provenienti da anemia, più presto si provvede e meglio è.

E ti lascio con i miei auguri più affettuosi a te ed alla tua Signora. Mia Moglie ti ringrazia infinitamente....

Tuo Claudio Fogolin “

Il 21 Febbraio 1923 Fogolin si iscrisse al partito fascista. Una scelta un po' in controtendenza col passato, quando simpatizzava idealmente con il partito socialista assieme a Lancia, ma senza mai chiederne l'affiliazione.

La fine della guerra avrebbe dovuto portare nell'area specialmente della bassa friulana, quel progresso per una nuova posizione geografica del nostro Friuli, con un potenziamento di gran parte dell'economia locale ed un miglioramento consolidato della popolazione presente sul territorio, anche per frenare quella desolante emigrazione avvenuta negli anni ante guerra.

La condizione sociale della classe contadina era assai grave, oppressa da una frammentazione terriera salvo una ristretta classe di grandi proprietari in gran parte incapaci di adattarsi al progresso tecnologico e sociale. I contadini della Bassa friulana in particolare si ribellarono alla loro condizione, anche in queste zone come in gran parte del Regno, si svolsero molte agitazioni sociali finalizzate ad ottenere le terre incolte.

Questi disordini dureranno alcuni anni arrestandosi quando il fascismo dà una svolta al controllo delle masse promovendo una serie di iniziative agrarie destinate ad incidere in maniera sensibile la nostra zona attuando la politica della bonifica integrale.

In questa direzione va la bonifica di Torre di Zuino nella quale Fogolin viene coinvolto, ma non vi sono documenti che attestino il tipo di impiego ricoperto.

Un'altra iniziativa atta a sollevare in particolare la Bassa Friulana fu la costituzione di un polo agro-industriale controllato da capitale extraregionale. Da questa iniziativa scaturirà la Snia-Viscosa con la creazione del nuovo polo di Torviscosa.

Ma le questioni economiche stringevano il nostro concittadino tanto da costringerlo ad inviare un'altra lettera di chiarimento, al suo amico Lancia, nel mese di maggio dello stesso anno. Le promesse di pagamento, evidentemente, non avevano avuto seguito, come già l'impegno alla liquidazione immediata nel 1919, ma i toni tra di due amici sembrano quelli dei tempi migliori, tanto che anche Vincenzo Lancia torna ad utilizzare le formalità più amichevoli:

*“ Torre di Zuino (Friuli)
Malisana 21 Maggio 1923*

*Caro Vincenzo
Alla fine di Gennaio in occasione della mia ultima visita tu accettasti:
1°-Una rivalutazione degli interessi a mio vantaggio.*

2°-Una rivalutazione riguardo alle due vetture pure a mio vantaggio.

3°-Generosamente, non richiesto, aggiungesti che avresti tirato anche un prezzo sul conto mie fatture.

*Non ho mai insistito per venire ad una liquidazione in cifre, ed ora stò cercando di ottenere un altro rinvio fino al 31 Dicembre, sulla stipulazione contratto di Malisana per avere maggior tempo davanti onde sistemare tutti i miei affari pendenti compresa la liquidazione con te. Spero anzi nella corrente settimana di poter ottenere quanto desidero.
Per quanto sopra io mi trovo oggi a due eventualità.*

*Se otterrò il rinvio, avrò bisogno di sole £.100.000 per questa fine del mese e attenderò la liquidazione.
Nel caso contrario ferma restando questa necessità per fine mese, dovrò venire a Torino ai primi di Giugno per venire ad un accordo con te sulla rimanenza.*

*Per ragioni che ti saranno spiegate, vorrei tanto poter ottenere un rinvio alla firma del contratto Malisana.
Ciò forse mi permetterebbe di venire a Torino solo quando i miei affari avessero preso un'altra piega a seconda delle nuove direttive che ad essi ho dovuto dare.
Per ora essi peggio di così non potrebbero andare, e lo stato d'animo che né deriva è poco adatto per delle liquidazioni d'indole delicata.
Intanto ho creduto bene di avvertirti.*

*Spero che tu non avrai difficoltà a disporre di £. 100.000 per la fine di Maggio.
Tranquillizzami ti prego su questo punto.*

*Ti ringrazio anticipatamente augurandomi di essere letto con lo stesso animo con cui mi hai ricevuto questo Gennaio.
Tutti i miei auguri alla tua Signora e a te ed ai.....*

Saluti Affettuosi. Mia Moglie vuol essere ricordata.

Tuo Claudio Fogolin “

“ 22 Maggio 1923

Carissimo Claudio

*Ti avverto di aver pronto il nuovo conto interessi, che ti presenterò la prima volta che tu avrai occasione di passare per Torino.
Mentre ti prego scusare se i continui ed urgenti impegni mi impedirono di scriverti prima d'ora, gradisci i miei più affettuosi saluti.*

Tuo affettuosissimo “

“ 23 Maggio 1923.

Caro Claudio

Ho ricevuto la tua del 21 corrente, che si è incrociata colla mia di ieri nella quale ti dicevo avere pronto i conti per la nota liquidazione interessi.

Per la verità devo subito dirti (dato i quattro punti citati nelle tua lettera e che tu precisi come sembra) che:

1)-E' vero che ho accettato di rivedere la questione interessi nel senso di corrisponderti la differenza fra quanto ti ho pagato a termine del nostro contratto e quanto avrei dovuto pagare alle Banche al momento del peggioramento della valutazione della lira tu mi avessi chiesto il regolamento completo.

Per tale ragione ti ho scritto di venire a Torino avendo il calcolo pronto.

2)-Per la questione vetture ti ho detto che (nel mentre non ti riconosco alcun diritto a tale tua pretesa non avendone mai parlato prima né tanto meno all'epoca del ritiro da parte tua della vettura Dikappa per la quale anzi hai stabilito tu stesso il modo di pagamento) ti ho detto che avrei esaminato benevolmente anche la nota che tu hai per forniture.

Premesso questo per le £.100.000 della fine mese puoi dirmi come devo mandartele avvertendoti che per altri pagamenti attendo la tua venuta per stabilire definitivamente ogni cosa con te.

Sono spiacente di sentire che non sei contento dei tuoi affari. Cosa dovrei dirti io a tale riguardo quando oltre alle difficoltà di ogni genere per ottenere la produzione dei tipi nuovi devo ancora difendermi dalla richiesta fattami in questi giorni dall'Azienda delle Imposte per la somma di circa 12 milioni oltre a quelli già pagati e che capirai rappresentano quasi il totale valore dell'Azienda.

Aspetto una tua risposta affettuosamente ti saluto.

Aff.mo “

Da quanto si può constatare dalla corrispondenza, sembrava che tra i due ex soci fosse ritornata la tranquillità di un tempo, come lo dimostrano le due missive di Vincenzo Lancia, che riportiamo in successione:

Dovevano essere complicati gli impegni economici assunti da Fogolin a Malisana, anche se non è dato sapere a cosa fossero riferiti. Forse un acquisto da contrapporre agli affari di Martellago, dato che si firma dal suo recapito di Malisana “Tenuta di Malisana-Torre di Zuino (Udine. In ogni caso si vede costretto a rivolgersi nuovamente al Lancia, tramite la seguente:

“ *Malisana 4 Giugno 1923*

*Mio carissimo Vincenzo
Per quanto io non avessi bisogno, come ti avevo scritto, di avere quella somma per la fine di Maggio (le scadenze incominciano da domani con un grossa per l'8) pur Sabato non ho potuto trattenermi dallo scriverti per essere più che altro fissato sul giorno in cui avrei potuto contare per ripiegare se necessario in altro modo.*

Questo ti spieghi la mia impazienza tanto più considerando che il ripiego sarebbe stato difficile.

*Oggi ricevo la lettera del Signor Zorzoli del 1 Giugno.
Ti ringrazio vivamente e ti accludo ricevuta in C/C.*

Ti confermo anche la mia lettera di ieri. I giornali di Torino che ho potuto trovare a Cervignano non fanno che ripetere quanto aveva già detto il Corriere della disastrosa alluvione in Valsesia.

*Mia Moglie desidera avere notizie della Maria tua sorella e di tutti voi.
Io mi auguro che la tua bella casa non abbia sofferto.*

Dammi tue notizie.

Tanti saluti da mia Moglie e da me alla tua Signora ed a te con un grazie di nuovo un abbraccio affettuoso.

Tuo Claudio “

Da quanto si può comprendere da una lettera, dell'Agosto dello stesso anno, pare che il Fogolin cercasse dalla Lancia, di ottenere una Filiale di Vendita per il Friuli, ma sentiamo a proposito cosa scriveva a Torino il Fogolin:

“*Torre di Zuino (Friuli)
Malisana 21 Agosto 1923*

*Caro Vincenzo
Ho qui sott'occhio una tua lettera del 16 Luglio, riguardo l'Agenzia per il Friuli.*

Appena ricevuta ho scritto a Minetti e questi mi rispose qualche tempo dopo, il 28 Luglio, spiegandomi le ragioni per le quali lui non poteva cedere l'Agenzia in parola senza un compenso con qualche altra Zona.

Gli ho risposto subito e gli avevo anche promesso che ti avrei scritto in proposito, ma preso dal turbine degli affari e sempre maggiormente

preoccupato, da circostanze specialissime non l'ho fatto.

*Oggi mi limito a dirti che mi rimetto in quanto tu deciderai e farai.
Sono senza tue notizie anche indirette. Spero che esse siano ottime sotto ogni rapporto.*

Non so quando verrò a Torino, non so quando avrò potuto risolvere qui i miei affari.

*Il ogni modo ti avvertirò in tempo. Mia Moglie ti saluta ed insieme salutiamo la tua Signora e tutti di tua famiglia.
Dacci tue notizie. Affettuosamente*

Claudio Fogolin “

Vincenzo Lancia, alle richieste avanzate dal Fogolin, così rispondeva:

“*Torino 28 Agosto 1923*

*Caro Fogolin
Ho ricevuto la tua lettera del 21 corr. Anch'io sono molto occupato e preoccupato per l'andamento degli affari e quindi non posso dilungarmi molto.*

Ti confesso quanto a suo tempo ti ho detto e cioè se vuoi occuparti della vendita delle nostre vetture devi cercare una Zona libera, perché tu comprenderai benissimo che io non posso togliere Zone ad Agenti che da anni si occupano della nostra vendita.

*Io devo vedere Minetti oggi o domani e mi ricorderò ugualmente di parlargliene per vedere se è possibile qualche soluzione.
Intanto ti saluto cordialmente. “*

Verso la fine del 1923 si avverte un certo clima di diffidenza tra i due ex soci, ed una palese incrinazione dei rapporti tra di loro. Il motivo pare sia sempre lo stesso: il problema economico del Fogolin e l'insoluta restante liquidazione del medesimo.

Il tutto si evince chiaramente anche dalla seguente lettera indirizzata all'ex socio:

“ *Torre di Zuino (Friuli)*

Malisana 24 Novembre 1923

*Caro Vincenzo
Ho qui sott'occhio la lettera del 28 Agosto, alla quale non ho voluto rispondere, né risponderò oggi.
Dovrei infatti usare delle parole dure.....*

Del resto poiché dieci mesi fa per seppellire la famosa questione, da me

sollevata (tanto poco fuori di posto che per un caso analogo, con lievi differenze a mio vantaggio, 'ho vista sollevare giorni addietro nientemeno che dagli Curatori Italiani contro il Governo Inglese e questi prendendola in benevola considerazione) fra le condizioni da me poste era contemplata anche quella dell'Agenzia, della modesta Agenzia del mio paese, avremmo prestissimo occasione di parlare sull'argomento.

Ti prego anzi di voler far tener pronti:

1°-Il mio E. C. personale a credito,

2°-Il mio E.C. a debito verso la ditta

3°-Il conto Interessi in più prendendo per base gli Interessi Bancari e questo conto, con partenza del 18, senza alcuna restrizione mentale

4°-Tu farai venire a Torino nel giorno da stabilire l'amico Minetti per la definizione della questione Agenzia, premettendo che non ho alcuna intenzione di insistere per averla, ma solo quella di chiarire le cose.

Tutte queste condizioni da me esposte dieci mesi fa, vennero da te accettate con buon cuore e largamente e devono formare la base di un accordo, essendo sempre dello stesso avviso che le cifre risultanti, alle quali andranno aggiunte quelle riguardante la liquidazione in danaro delle due vetture, non devono essere prese alla lettera ma esaminate poi con senso amichevole ed opportuno ed equo.

Stò in attesa di sapere quando avrai tutto pronto ed allora verrò a Torino. Mi auguro che tutto prosegua per il meglio e che possiamo lasciarci anche questa volta come ci siamo lasciati dieci mesi fa con una buona affettuosa stretta di mano.

Dipende tutto da te. Soprattutto non infliggermi la sofferenza di modificare i risultati di quel nostro colloquio... Vi è un limite a tutto, caro Lancia, ed io ti confesso francamente che non potrei tollerare di veder da parte tua dimenticato quanto venne sacrosantamente stabilito il 26 Gennaio.

Sono le tue ultime lettere che mi fanno pensare a questa grave eventualità...

Cordiali Saluti.

Claudio Fogolin

*P.S. Da una lettera del 20 corrente giuntami ora della Signora Olga Majolo, apprendo che tu sei papà di una bimbetta meravigliosa! Sono le sue parole. Con mia Moglie le nostre forzatamente tardive congratulazioni, i nostri voti più fervidi!
Ma come mi sento diventato un estraneo per te, caro Vincenzo!
Perché non dirmi di questo lieto evento? “.*

Ma verso la metà di Dicembre sempre del '23, Claudio Fogolin si ammala e sarà ricoverato presso l'Ospedale Civile di Udine. Lo apprendiamo dallo stesso Fogolin tramite una sua missiva al Lancia che riporta:

“ 6 Dicembre 1923

*Caro Vincenzo
Ti scrivo dall'Ospedale di Udine, dove ho dovuto decidermi di venire ieri l'altro.*

Dato che non debbo stancarmi, mi limito a dirti che questa malattia che mi capita in questo momento ha una conseguenza sui miei affari. Disgraziatamente è ancora in sospenso la liquidazione fra noi, ed io ora non posso certo venire a Torino, come avevo stabilito. Vedi quindi tu i conti come si era stabilito il 26 Gennaio e poi quelle rifare, studia tu una cifra globale da offrirmi.

*Mia Moglie che è qui sempre coraggiosa al suo dovere ti saluta.
Salutami la Signora Adele e bacia la tua bimba.*

Claudio

Non si sa ancora bene di che male si tratta e se sarà necessario operare. In ogni modo fin d'ora non vi è nulla di grave. “.

Due giorni dopo (l'8 Dicembre) la Signora Fogolin, prende carta e penna e rivolge, all'insaputa del marito Claudio, in risposta anche ad una precedente, la seguente lettera a Vincenzo Lancia:

“ 8 Dicembre 1923

Ospedale Civile di Udine

*Egregio Signor Lancia
Il contenuto della Sua lettera a me diretta, espressione di buon cuore ha un po' mitigato il dolore che mi arrecò il tono direi sostenuto e freddamente cortese da Lei usato mentre ricordavo la Sua cordiale affabilità del passato.*

La Sua lettera a Claudio è pure giunta entro il plico, ma per evitare un dolore anche a me la distrussi senza leggerla; i fogli invece acclusi, sono ancora entro la busta gialla ed attenderò la guarigione di Claudio per dargliele.

E' tenuto sempre ancora in osservazione e sottomesso ogni due giorni a dolorose visite di sondaggio.

L'infezione causata dalla ciste purulenta all'imbocco della vescica è vinta, essendo sfebbrato ma è egualmente angoscioso questo riserbo del Primario nel dire che lo obbliga a questa lunga fase di osservazione e momentanea sospensione della già decisa operazione.

Il ricordo di quanto ebbe a soffrire Lei nell'assistere la povera Mamma Sua la indice a giudicare con meno severità i scritti di Claudio, tanto sfortunato da qualche tempo.

Quando un anno fa circa, Claudio si incontrò con Lei in un colloquio amichevole e che vidi tanta gioia e felicità espressa nel volto di Claudio per aver ritrovato l'amico che credeva perso, creda Signor Lancia, ho rivolto un pensiero di riconoscenza alla memoria della povera Mamma Sua a cui tanto bene ho sempre voluto a che più volte ho rimpianto.

Se Claudio, come Lei dice, ha usato verso di Lei parole che non meritava, sia magnanimo come sempre l'ha conosciuto e pensi che Claudio nella sua vita di questi ultimi anni non ha avuto che sfortuna e dolori.

Lei non sa quanto vivo dolore io abbia provato ogni qualvolta ho dovuto notare quanto mutati sono i nostri rapporti che pure erano improntati a sincera amicizia.

Io spero che Claudio abbia a guarire presto, ma sé sarà inevitabile l'operazione stanno innanzi a noi ore di grande dolore ed angoscia.

La lettera che ho distrutta dovrà essere rifatta, ritengo, come accompagnamento al plico, voglia pensare scrivendo a quanto sopra e lasci parlare il suo cuore buono e generoso.

Perdoni la mia lunga lettera, quando si soffre si ricorda il bene avuto nel passato.

Un saluto cordiale alla Sua Signora e con affetto mi ricordi a Maria. A Lei una buona stretta di mano.

Ady Fogolin

*Ind. Ospedale Civile di Udine
Reparto Chirurgia Prof. Rieppi
Udine. “*

Non conosciamo la risposta dell'ex socio per quanto riguarda la lettera della signora Fogolin; ne abbiamo invece un'altra della stessa signora, rivolta sempre a Vincenzo Lancia, con la quale ella dava notizie del marito ancora ricoverato nell'Ospedale udinese:

*“ Ospedale Civile di Udine
Reparto Chirurgia-Camera n.125*

Udine

23.12.1923

*Egregio Signor Lancia
Continuando il miglioramento credo lasceremo l'Ospedale il 17 o 28 corrente.*

Ed ancora le dirò che avendo io chiesto a Claudio che vedevo insolitamente taciturno e preoccupato, che cosa lo turbava mi rispose: che Lancia non mi risponde!

Spero Le sarà possibile farlo mentre ancora siamo qui, ma del resto, pazienza so che Lei è tanto occupato sempre.

Non ricevendo dirò istruzioni da Lei, farò come già scrissi, se vedo arrivare un plico grosso io Le ritornerò quello che ho qui e dal quale tolsi le lettera che distrussi.

Se invece Lei avvertirà Claudio di aver mandato già quelle date carte, io dirò di non avergli consegnato il plico avendo visto trattarsi di conti e non volendo si occupasse di affari.

Grazie ancora in questa ultima che Le invio da qui Le rivolgo un pensiero riconoscente e l'augurio che il Buon Dio Le accordi la ricompensa meritata.

Alla Sua Signora un grato ricordo ed alla Bimba Loro che possa sempre essere il raggio di sole nella Vita Loro una carezza.

Con gli auguri di liete Feste e de Felicità per l'anno nuovo, un Saluto cordiale.

Ady Fogolin “

Cinque giorno dopo, Claudio Fogolin rivolge una sua all'ex socio, dal seguente tenore:

“ Udine 29 Dicembre 1923

Caro Vincenzo

Non voglio perdermi in congetture sul tuo silenzio.

Forse esso dipende dalla mia malattia, che pur essendo già domata, mi terrà ancora per qualche tempo in questo luogo triste.

*In ogni modo per (dirò così) rompere il ghiaccio, voglio oggi esporti le condizioni da me studiate ed elaborate qui, sicuro che tu ricordando bene ed in dettaglio quanto accettasti un anno circa fa, troverai che io non mi sono tenuto strettamente ai computi aritmetici, ma che ho tenuto conto di tante altre ragioni morali, per ridurmi ad una cifra equa e ragionevole.
Eccoti di cosa si tratta.*

1°-£.200.000 da versarsi al più presto riconosciute con una lettera in modo da permettermi di ricorrere al prestito.

2°-Una vettura completa Lambda seconda serie riveduta e corretta e questa in cambio della mia DK che è in ottime condizioni e va sempre molto bene.

3°-Tu troverai il modo, a mia soddisfazione morale, di far sì che non vada in completo dimenticatoio che per la mia grande fede in te si è fondata la -Lancia-. Non ti dico nulla di più.

Soprattutto non ridere del 3° paragrafo.

Io che con tanti amici Senatori e Deputati mi sono sempre infischiato dei titoli che mi venivano offerti, posso ben pretendere che non venga dimenticato l'unico Titolo di cui mi glorio, quello di aver fondato la tua Casa .

Se accetti telegrafami ti prego e se puoi mandarmi entro una settimana ventura quella cifra.

Io conto in ogni modo che tu non vorrai accusarmi di pretendere troppo. Baciarmi la tua bimba, ricordami alla Signora e credimi

Aff.mo Claudio

P.S.-Mi pare di averti già detto che non insistevo sull'Agenzia. Mi rincresce però molto che l'amico Minetti abbia voluto far tanto il difficile nella circostanza.

In questi ultimi anni qui in Friuli non furono vendute in media più di due o tre vetture l'anno.... Non occorre dire di più! “.

Questa volta Vincenzo Lancia rispose al suo interlocutore, ma il Fogolin non persuaso di quanto l'amico proponeva, replicava così:

“ Udine 30 Dicembre 1923

Carissimo Vincenzo

Mia Moglie stamattina nel consegnarmi la tua lettera del 27 corrente, mi ha detto della tua delicata attenzione, del tuo buon riguardo per la mia malattia.

Ed io ti ringrazio commosso per tutto questo. Questo stato d'animo però non fa che procurarmi un maggior dolore, nel non poter accettare la tua proposta di liquidazione.

Non intendo però di entrare nei dettagli né di aprire una polemica. Mi auguro solo che tu dopo esame spassionato della cosa, vorrai accettare la mia soluzione di cui alla mia lettera di ieri.

Ed è con questa speranza di veder terminata e seppellita ogni questione di interessi fra noi, che invio a te ancora i miei auguri estensibili alla tua Signora, alla tua bambina ed alla tua famiglia tutta, insieme ai miei Saluti affettuosi.

Tuo Aff.mo Claudio Fogolin “

Lo strano rapporto tra Fogolin e Lancia prosegue a distanza tra momenti di freddezza reciproca e successivi avvicinamenti, anche se il clima non è più quelli di un tempo. Fogolin però rimane sempre della propria idea e considera Lancia un amico “vero”, pur nelle difficoltà e nei contrasti.

Anche a distanza di anni e dopo la morte prematura (1937) di Vincenzo Lancia continuerà a tesserne le lodi. Nel 1924, sono ancora questioni economiche a mettere i due in relazione, anche se vi è la conferma che Fogolin di fatto continua promuovere e vendere a le vetture di quella che ritiene la “sua” fabbrica.

*questi ultimi anni non ho avuto
che sfortune e dolori. - lei non sa
quanto vivo dolore io abbia provato
ogni qualvolta ho dovuto notare quanto
mutati sono i vostri rapporti che pure
erano improntati a sincera amicizia. -
Io spero che Claudio abbia a
guarire presto ma se sarà inevitabile
l'operazione siamo rimasti a noi
ore di grande dolore ed angoscia.
La lettera che ho distrutto dovrà essere
rifatta, ritengo, come accorgo
gnamento al plico, voglia pensare
scrivendo, a quanto sopra e lasci
parlare il suo cuore buono e generoso.
Perdoni la mia lunga lettera,
quando ti soffre ti ricorda il
vivo acuto nel passato.
Un saluto cordiale alla sua
signora e con affetto mi ricordo
a Maria. A lei una buona stretta di
mano*
Ades Fogolin

La moglie di Claudio Fogolin, Ady Kind, cerca di recuperare il rapporto tra il marito e Vincenzo Lancia scrivendo due accorate missive. Da notare la “chiusa” della lettera. (Archivio storico Lancia Torino)

*“ Ospedale Civile Udine
9 Gennaio 1924*

*Caro Vincenzo
Prendo nota del contenuto del tuo telegramma giuntomi la notte passata.
Per tuo conto, ti prego di prendere nota di quanto segue:*

1°-La mia proposta di cui alla lettera in data 29 Xmbre u.s. rimane annullata.

2°-Non posso accettare anche nel dettaglio il conto maggiori interessi.

3°-Confermo e riaffermo il mio diritto su due vetture, e ciò non solo per il patto verbale in presenza del testimone Signor dottor Carlo de Braida di Udine, ma anche per aver tu accettato, nel colloquio di circa un anno fa a Torino da me richiesto, per seppellire la ben nota questione morale, di darmi Nota di accredito della vettura DK che ho dal Luglio 1921 e di tradurmi in denaro l'altra allo stesso prezzo da te fissato in £. 70.000.

4°-Confermo e riaffermo che richiesto da me, solo una verifica delle altre vetture a mio carico, tu mi offeristi spontaneamente di far passare tutto al tuo conto, soggiungendo che eri ben felice di farmi quelle facilitazioni pur ch  non si parlasse pi  di una questione sulla quale non potevi assolutamente entrare nel merito.

5°-Dichiaro che davanti a tale tua generosit  io rinunciai a chiederti il rimborso delle spese da me sostenute per le liquidazioni degli affari Rivetti ed Ambrosetti e per lo studio dell'affare “Lambda” Porto di Venezia, andato poi a monte.

Sono molto spiacente, ma le cose stanno cos  e non   in mio potere di cambiare.

In questo momento per  io non devo pi  occuparmi di affari che mi addolorano e mi agitano e ci  in dipendenza della malattia che mi affligge.

*N  riparleremo quindi a suo tempo.
Ti Saluto*

Claudio Fogolin “

Ma le discussioni tra i due soci continuano anche nel mese di Febbraio 1924. Questa volta il Fogolin   uscito dall'Ospedale udinese e da Torre di Zuino scrive:

*“ Torre di Zuino (Friuli)
Malisana 22 Febbraio 1924*

*Caro Vincenzo
Io mi trovo rispetto a te nella posizione di uno di quei tanti coniugi (per fortuna n  io n  te, ne sono sicuro, facciamo parte di quei disgraziati, ed*

abbiamo la pace in famiglia) di uno di quei tanti coniugi, dicevo, che in certi momenti, per differenza di modo di vedere o di modo di sentire, sentono la loro pazienza alla fine.

La mia ultima lettera dall'Ospedale ti precisava il mio modo di vedere. Dalla stessa tu avrai certamente compreso, che in quel momento scrivendola, io non vedevo altro modo di soluzione.... che quello di chiedere il giudizio di persone estranee o del giudice..... .

Ma poi pensando e ricordando, un po' alla volta ebbe ragione quel tale stato d'animo di cui ti ho parlato pi  sopra ed ho compreso, te lo confesso candidamente, che anche se avessi la certezza di avere dei milioni con quel mezzo antipatico e per me odioso, pure all'ultimo momento finirei sempre col decidere per il n , sentendo sinceramente la preferenza di perdere tutto, piuttosto di commettere un'azione contraria direi quasi, alla mia stessa dignit .

Ed io credo di non aver bisogno di spiegarti, come la mia posizione sia ora chiara e forte..... . Non hai che da studiarla a fondo, per vedere subito che la tua proposta, che la cifra da te concretata, non regge nemmeno attraverso la Tesi risultante dalla stessa tua lettera.

E con questo ho finito.

St  a te ora di agire. La questione da me sollevata e che era stata cos  bene seppellita, non pu  essere risolta col calcolo materiale, tanto pi  che quel calcolo, come succede nei bilanci, pu  dar luogo a risultati diversi a seconda dei criteri con cui lo si fa.

Una questione morale per essere risolta a fondo, deve procurare delle soddisfazioni morali oltre al compenso pecuniario.

Io spero un giorno di poterti spiegare bene come ero venuto alla mia proposta.

Dico spero, perch  sempre per quel tale stato d'animo di cui sopra, se tu vorrai irrigidirti proprio nell'intenzione di non voler ricordare di non voler esaminare le cose con quell'equit  d'ordine superiore, che dovrebbe essere guida nei rapporti non dico fra gli amici, ma fra gli uomini, io non mi sento di discutere pi  questa vertenza che per il modo come l'hai impostata, mi   diventata odiosa.

Prima di finire devo correggere un'osservazione, che se varr  per il passato, non lo   pi  al presente.

La quantit  di vetture Lambda che vedo girare nella Venezia Giulia e specialmente qui in Friuli.... mi spiega le ragioni per cui l'amico Minetti apprezzava questa zona di pi  di quanto io dovevo in allora credere. Non conosco i suoi contratti..... .

Ti Saluto con affetto

Tuo Claudio “

Il Fogolin, non avendo ottenuto notizie soddisfacenti, nel mese di Marzo riscrive al suo interlocutore.

*“ Torre di Zuino (Friuli)
Malisana 11 Marzo 1924*

*Caro Vincenzo
Mi rincresce molto di non aver avuto alcuna risposta alla mia ultima lettera.*

In ogni modo dato che a questo mondo tutto deve aver un termine, ti prego di volermi dire se hai occasione di andar a Milano in uno dei prossimi giorni.

Dovendo io recarmi colà per altri affari e non potendo per varie ragioni spingermi fino a Torino, ti sarò grato se vorrai facilitarmi un incontro, che spero, eliminerà ogni malinteso, ciò che dovrebbe avere maggior importanza delle cifre.

Nel caso, fissami il giorno in tempo utile perché io possa provvedere riguardo agli altri affari miei.

E pensa che la posta da Torino mette qualche volta due giorni per giungermi a Malisana.

Stò in attesa di un tuo riscontro e coi saluti di mia Moglie anche alla tua Signora, credimi cordialmente

Claudio Fogolin “

La questione della liquidazione rimasta ancora in sospeso, assillava il Fogolin in maniera allucinante, non trovando tuttavia ancora una soluzione. Lancia da parte sua tergiversava sul da farsi mentre il Fogolin incalzava dall'altra.

Dopo qualche tempo di apparente silenzio, Claudio riscrive nuovamente a Vincenzo la seguente lettera:

*“ Torre di Zuino (Friuli)
13 Giugno 1924*

*Carissimo Vincenzo
Avevo deciso di venire a Torino nella settimana ventura, ma invece devo recarmi a Zurigo non avendo potuto esimermi di accompagnare un mio caro amico in una casa di cura.*

Ed ho così poco tempo a mia disposizione che non riesco a far entrare nel mio programma un giorno di più per una puntata costì.

Quindi ti scrivo:

Ernesto ti avrà già detto che dopo un lungo travaglio interno, ho finito col convincermi che non avrei mai trovato nel mio animo la forza per iniziare e condurre un'azione contro di te. La si chiami debolezza, la si chiami delicatezza poco importa.

L'importante è che il risultato sia definitivamente fissato. Di quella lunga questione, non dobbiamo più parlarne! Va bene ?

Ma una liquidazione bisogna pur venire. E quindi io ti faccio una proposta senza entrare in dettagli contabili, che spero tu vorrai accettare, tanto più che la cifra che ti espongo ex-novo, risulta, d'io ne ho piacere, inferiore a quella sulla quale tu ti eri irrigidito.

*E questa cifra è di £. 127.000-centoventisettemila.
Se accetti, puoi spedirmela qui dopo il 20 corrente.*

Io alla ricezione ti manderò una ricevuta a saldo di ogni mio avere e pretesa, ricevuta che, ti sarò grato, vorrai far stillare da qualche avvocato di costì, mandamela già fornita delle marche da bollo necessarie e che io ti rispedirò subito debitamente firmata.

Vorrai poi fissarmi una percentuale di sconto sulle forniture di cui potrei aver bisogno, e così io ti farò avere il saldo della fattura ultima riguardante una vasca di benzina che è in data 21 Maggio u.s. e che non c'entra con la liquidazione di cui spora.

Senz'altro e coi miei saluti ed auguri alla tua Signora a nome anche di mia Moglie, ti saluto con affetto.

Claudio Fogolin “

[La lettera in fondo contiene alcune righe vergate dal Fogolin che non è possibile leggere interamente]

Con la successiva risposta di Lancia, in data del 24 Giugno 1924, nel dare atto al suo ex socio di accettare la proposta avanzatagli, si concludeva questa lunga vicenda riguardante la liquidazione rimasta sempre sospesa:

“ Torino 24 Giugno 1924

*Caro Claudio
Ricevo la tua del 17 corrente come da tuo desiderio ti rimetto in un Vaglia della Banca d'Italia n.1.845.954 - £.127.000.*

Non capisco perché tu abbia fissato la somma di £. 127.000 invece di £ 141.279 come da mio estratto conto del 27 Dicembre 1923.

Per tale somma non occorre ricevuta bastandomi la tua lettera del 13 corrente ed una semplice cenno di ricevuta della presente.

Per quanto riguarda i pezzi di ricambio di cui tu puoi aver bisogno per le tue vetture disponi pure, assicurandoti fin d'ora che sarai contento del trattamento che avrai dalla mia Ditta.

Ti saluto cordialmente

allegato: 1 Vaglia B. Ital. N1.845.954 di £. 127.000. “

Il ritorno a San Vito al Tagliamento

Stanco del suo stato in cui si trovava e del suo pellegrinare ma anche della deludente avventura in quel di Martellago, il 15 Luglio 1927, assieme alla moglie, dalla quale non ebbe figli, rientrava nella sua natia S. Vito, rimanendovi fino alla sua tragica morte, trovando dimora in via Paolo Sarpi n.5, in un locale di proprietà dei conti Rota. Come si diceva, da Martellago risulta andarsene l'8 ottobre 1924 per trasferirsi a Casier, dove non c'è traccia della sua residenza.

Durante il 1928, il Fogolin si reca a Torino presso la Lancia per ritirare una Vettura *LAMBDA VIII°* serie per un suo amico. Vincenzo Lancia in quel periodo (Agosto) era in ferie nella sua casa di Fobello. Sapendo che il suo ex socio era in Azienda, lo invitò a casa per rivederlo. La cordiale amicizia che aveva legato i due sembrava non essere compromessa dalle controversie economiche, tanto che Fogolin scrive nelle sue memorie: *“Venivo di tanto in tanto a Torino e mi interessavo sempre dell'andamento della Fabbrica, felice di vedere che andava sempre più aumentando d'importanza...”*.

A San Vito si dedicò alle proprietà di famiglia, la cui conduzione rimase sempre a carico della sorella Sabina e trovò il modo di impegnarsi nella vita pubblica sia con la propaganda per il regime fascista sia rivestendo ruoli nelle varie istituzioni locali. Dà vita al tennis club, del quale ricoprirà a lungo la presidenza onoraria, appoggia con contributi personali l'attività della Somsì, contribuisce allo sviluppo dell'ospedale.

Giancarlo Trevisan, nel notiziario della Pro San Vito del maggio 2005, riassume così le origini del locale tennis club: *“Il tennis a San Vito si praticava già dagli inizi del novecento, diverse case nobiliari avevano all'interno dei propri parchi campi da gioco. Verso gli anni trenta, se pur rimanendo sempre uno sport d'élite, il tennis ha il suo maggior sviluppo in San Vito, per opera soprattutto di Claudio Fogolin. Fogolin aveva praticato il tennis in Inghilterra, dove per alcuni anni aveva lavorato alla direzione della Lancia. Assieme a Francesco Gasparinetti e al dottor Carlo Frisacco, Fogolin diede vita nel 1935 al Tennis Club San Vito.*

In breve il sodalizio si fece conoscere portandosi ai vertici nazionali con Annamaria Frisacco che per due anni consecutivi divenne campionessa italiana, nel 1937 a Varese e nel 1938 a Milano. La famiglia Frisacco aveva gestito, dal 1912 e per alcuni anni una banca a San Vito e nel parco della propria abitazione aveva un campo dove Annamaria e il fratello Erasmo anche lui buon tennista, di seconda serie, si allenavano. Nello stesso periodo la coppia femminile Sbriz e De Campo partecipa, con successo a diversi tornei e nel 1938 è finalista al campionato di terza categoria. Sempre nel periodo precedente la guerra si tengono a San Vito tornei interprovinciali nei campi da gioco costruiti dal Tennis Club e dall'Opera Nazionale Dopolavoro.”

Fogolin (che qui viene erroneamente definito alla stregua di un semplice dirigente in trasferta) viene anche ricordato da Pietro Angelillo e Nino Roman nel libro *“100 anni di sport nel Friuli Occidentale”* (edito dal Panathlon International Club di Pordenone nel 1993) tra i promotori del movimento tennistico provinciale.

A tennis si giocava già nei primi del '900 nei campi privati ricavati nei parchi delle famiglie nobili sanvitesi come Rota, Braida, Altan e Zuccheri.

La moglie Ady Kind viene ricordata come una donna di buona indole e di spiccata sensibilità caritatevole; unitamente ad alcune nobildonne del paese, svolse attività sociali ed assistenziali particolarmente verso l'infanzia, e mamme in difficoltà economiche e nell'ambito della Croce Rossa Italiana della quale divenne Ufficiale, oltre che ad essere stata tra i fondatori del gruppo di San Vito.

Degne di essere menzionate, sarebbero molte altre sue iniziative verso le quali partecipò attivamente, come ad esempio l'O.N.M.I. ed il locale Sanatorio Antitubercolare, gestito dall'Ospedale sanvite. Per quest'ultimo reparto, bisogna segnalare il suo impegno per dotarlo di un apparecchio radio poi installato dalla ditta locale *“Pio de Giusti”*.

Claudio Fogolin probabilmente nel 1930 ricevette l'investitura di Cavaliere della Corona del Regno, con qualche anno di ritardo rispetto a Vincenzo Lancia e Giovanni Agnelli, con i quali sembra però condividere le motivazioni legate all'impegno e ai risultati raggiunti nel settore automobilistico, oltre all'adesione al regime fascista.



Una delle pochissime immagini di Fogolin a San Vito. Qui mentre assiste a una partita di tennis. (Collezione privata Giuseppe Pascatti, San Vito al Tagliamento)

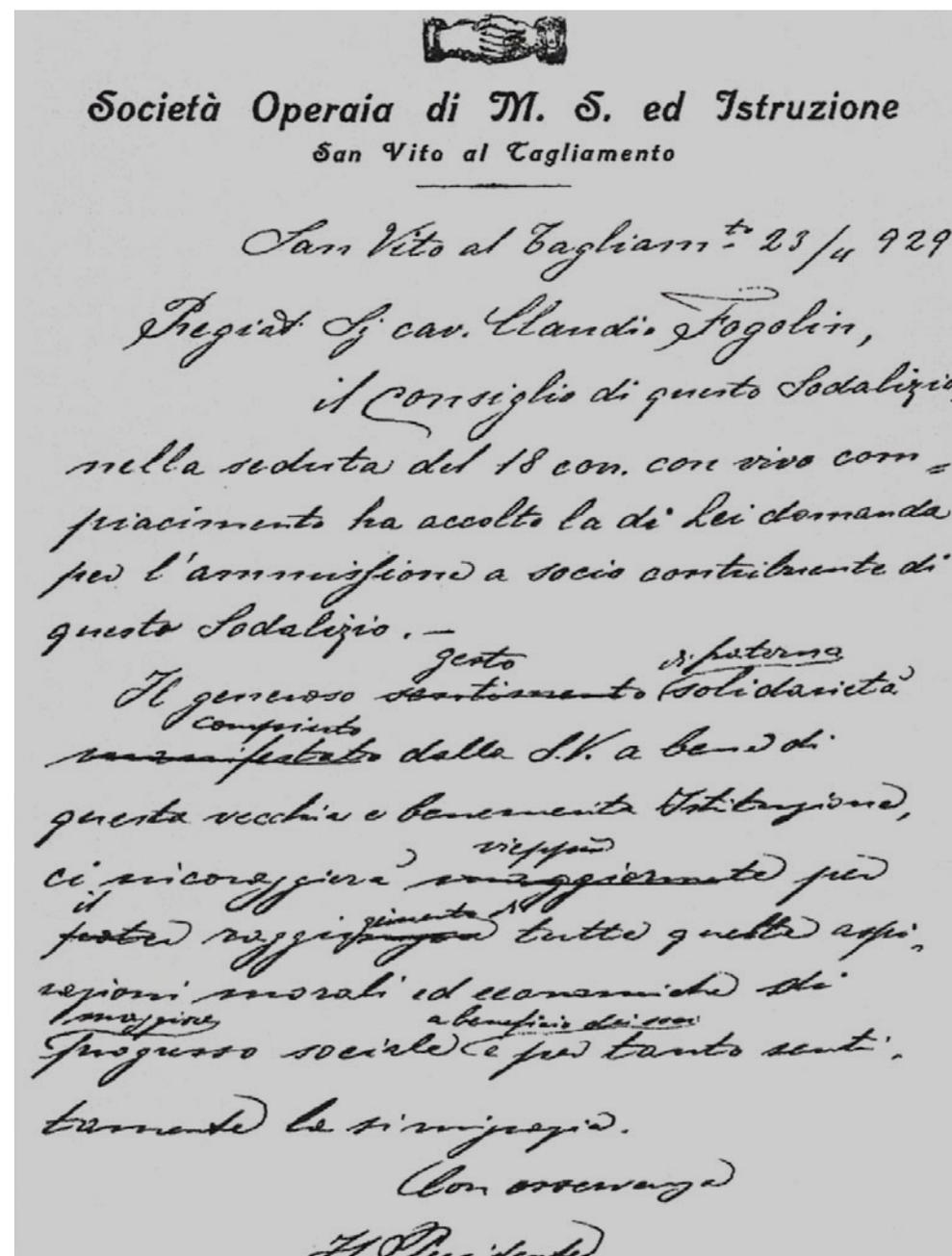
Della vita sanvitese non vi sono molti documenti. Viaggiava molto per seguire vari affari, ma col passare del tempo e l'avanzare dell'età peggioravano anche le condizioni di salute. Alle febbri tifoide si aggiunsero altri malanni e alcuni ricoveri in ospedale. In prevalenza si occupava di affari vari e in particolare della tenuta di famiglia e del sostentamento dei parenti.

In un passo delle memorie e in racconti dal taglio aneddotico, il pronipote Sergio Vettorazzo conferma che “a tutto, finanziariamente, provvedeva zio Claudio. Zia Sabina andava da lui una volta al mese, in genere di venerdì, giorno di mercato, a ritirare una certa somma e dar conto, se c'erano novità, di quanto avveniva in campagna. Lo zio quindi aveva contatti solo con la sorella, che lo venerava. Per quanto mi riguarda credo di averlo visto una o due volte a Madonna di Rosa, ma da lontano per non disturbare”. Altri aneddoti riguardano la vita “in piazza”, con alcuni ragazzini che quotidianamente salivano le scale di casa Fogolin per recapitare il giornale e trovare – preparati per loro – alcuni spiccioli di mancia sulla credenza all'ingresso

Tra il 1932/34 Claudio venne investito anche dell'incarico di rappresentanza da parte del Ministero dell'Agricoltura e delle Foreste, presso la Scuola Casearia “Enore Tosi” situata presso la Fondazione Falcon-Vial di S.Vito al Tagliamento. Lo stesso incarico lo svolse anche per il triennio 1935/37. Il presidente era Vittorio Pascatti nel 1932, sostituito tre anni dopo da Giovanni Alborghetti con vice mons. Luigi Cozzi. Completavano il consiglio l'on. Francesco Tullio, l'on. Enrico Fancello, Gino Roiatti, Alessandro Franceschinis e Enrico Marchettano.

Pur aderendo al fascismo, non riveste incarichi strettamente politici e amministrativi, comunque in qualche forma si dedica ad attività di propaganda.

In questo ambito incontra Tito Polo, un sanvitese arruolatosi volontario nella guerra d'Africa ricordato negli annali di guerra e nella storia dell'artiglieria per l'impresa di Uorck Amba, in Etiopia. Il 27 febbraio 1936 il capomanipolo Tito Polo – come scrive Gabriele Mancini nel Bollettino della Società Filologica Friulana dell'ottobre 1937 – e 60 legionari del plotone rocciatori scelti scalano la “Montagna d'oro” (traduzione di Uorck Amba) dal costone nord, mentre gli alpini attaccano da quello sud. Una battaglia tra le più cruente, che durerà per tutto il giorno e la notte. Tito Polo e Ugo Di Fazio, comandante degli alpini, vengono considerati degli eroi di guerra. Al rientro a San Vito, Polo sarà festeggiato con cerimonie ufficiali e Claudio Fogolin sarà tra i promotori delle iniziative.



Il 23 novembre 1929 la Somsì comunica di aver accolto il nuovo socio “contribuente” Claudio Fogolin (Collezione privata Pietro Ceolin, San Vito al Tagliamento)



Commissione di vigilanza, insegnanti e allievi del IX corso ordinario di caseificio. 15 ottobre 1934 (XII dell'era fascista)-16 aprile 1935 (XIII). Fogolin è al centro. (Archivio Facon Vial San Vito al Tagliamento)

Una nuova breve presenza nell'azienda Lancia

A seguito dell'improvvisa morte dell'amico Vincenzo Lancia, avvenuta nel febbraio 1937, Claudio Fogolin ritorna a Torino presso l'Azienda del cuore, impegnandosi nella difficile elaborazione dei costi di produzione, per il biennio 1937/38.

E' lui stesso ad informarci che: " *non avendo che uno scopo ristretto agli interessi della Fabbrica, ho sofferto davvero di aver dovuto interrompere lo studio ed i risultati ai quali ero giunto, non hanno potuto ottenere il tempo e le prove sufficienti da permettermi di essere preciso in argomento.* "

Durante questa sua parentesi in Lancia, Claudio trova da ridire sull'operato di alcuni responsabili dell'azienda, anche a voler far fiducia alle poche lettere scritte dal sanvitese a tal proposito. Qualcosa va storto, Fogolin sembra essere al centro di alcune polemiche che lo portano di nuovo lontano dall'azienda. Soprattutto sembra contrariare la vedova di Lancia, che non vuole più vederlo. Probabilmente all'origine del contrasto vi sono – ancora – questioni economiche, come si evince da alcune lettere tra l'imprenditore e l'azienda



La "Astura" modello prodotto dalla Lancia dal 1931 al 1938.

Una di queste, indirizzata al cav. Zorzoli, direttore generale, dice in proposito:

“ Torino 18 Febbraio XVII (1939)

Caro Cav. Zorzoli

Ho avuto molto piacere di aver avuto conferma da Lei, sulle prove della vettura.

Durante quei pochi minuti che intercorsero fra la messa e l'inizio della dispensa dei premi, io ero stato messo al corrente dai tecnici Sola-Falchetto-Gano ecc. del buon metodo e dei buoni risultati.

Lei sa quanto ciò mi interessi!

Di una cosa però non ho potuto sapere, ossia della otto cilindri che il povero Signor Lancia aveva in mente, tanto che vi deve essere già un motore, costruito dietro sue istruzioni.

E in proposito mi permetto di far notare che “l’Astura” è ormai troppo vecchio stile, che la si vende difficilmente e che quel campo viene invaso dall’Alfa Romeo.

Informazioni precise. Se quindi si vuol mantenere quel primato come era nelle intenzioni del Signor Lancia, è necessario di non perdere tempo.

Io che ero la stazione ricevente ultra semplice di tutte le lagnanze di Concessionari e Clienti, sono ben felice di poter attestare che oggi le cose sono cambiate del tutto.

Quale vantaggio sia questo trattamento in confronto di quello instaurato dall’Ing. Ravà, non occorre dire.

Anche in Fabbrica vi è tutta un'altra atmosfera. E quest'atmosfera più tranquilla senza vociferazioni, lagnanze, proteste data da fine Novembre. Per fortuna io manco dal Settembre. Dico questo perché vi fu qualcuno che ricacciava su di me i risultati del suo modo di agire....

Venendo ora alla questione delicata della mia posizione economica, Le confermo che fino a quando non sarò di nuovo a posto a S. Vito non posso dare una risposta precisa.

Si abbia i miei cordiali saluti.

Claudio Fogolin “

“ Torino 11 Aprile XVII (1939)

Io vorrei Signora, che voi prestaste tutta la vostra attenzione, alla mia nota sull’argomento “Programma a venire”.

Se mi permetto di insistere, si è che ho la convinzione che non bisogna perdere maggior tempo e quella che la strada da “ Lui” indicata è la migliore; è la sola che potrà garantire per vari anni la supremazia della “Lancia”.

In settimana vorrei venire da Voi per intrattenerVi sul rimanente delle mie osservazioni, che rispetto a quelle sul programma, hanno un'importanza relativa.

Di più vorrei prendere con Voi gli accordi definitivi e salutarVi.

Vi sottometterò fra l'altro una mia idea, Voi dovrete infatti controllare e seguire nelle direttive generali il programma di cui sopra. Sarà un onere di più, ma vi darà certamente delle soddisfazioni e che in ogni caso porterà dei vantaggi alla Fabbrica.

V prego di volermi ricevere prima di Sabato. Nei primi giorni della settimana ventura, lascerò Torino.

Per Vostra norma, sul contenuto di cui alle mie note del 3, alla mia lettera del 5 e alle mie note che qui vi accludo, io ho fatto parola solo su quanto riguarda il telaio “ Aprilia” con Zorzoli, ma ciò perché avevo già intrattenuto prima sull’argomento il Cav. Gracco.

Sul resto io non ho fatto parola con alcuno.

Stò in attesa di un Vostro avviso per un colloquio e Vi porgo i miei saluti deferenti e cordiali.

Quest’oggi ho visto mio cognato l’Ing. Paolo Kind, il quale mi chiese di poter mettersi in comunicazione con qualcuno della Fabbrica, per esaminare la possibilità di produrre dei Gruppi Elettrogeni a Gruppi Compressori con motori Lancia [1]

Vi prego di voler accennare al Cav. Gracco di questa proposta e di rispondere a mio cognato in merito.

Devotissimo Claudio Fogolin

Ho avuto in questi giorni un invito formale di adoperare il Voi. [1]-Diesel. “.

E' naturale che Fogolin abbia incontrato in Lancia degli attriti con il personale dirigente ed i tecnici, cosa che lo irritò alquanto anche a giudicare dalle lettere di questo periodo, una delle quali, indirizzata alla vedova Lancia afferma:

Sembra che nessuna risposta giungesse a Fogolin, a seguito della richiesta rivolta alla Signora Lancia, salvo un breve biglietto nel quale si giustificava l'impossibilità di riceverlo; conosciamo però un'altra missiva del Fogolin rivolta al Signor Zorzoli, direttore Generale, che si riporta:

Da notare l'accenno, uno dei pochi in tutti gli scritti, al fratello della moglie, quel Paolo Kind già campione di salto con gli sci (ski in origine ma poi "italianizzato" dal fascismo) e in quel periodo impegnato con Giovanni Agnelli nella realizzazione del primo impianto per sport invernali al Sestriere.

" Torino 13 Aprile 1939-XVII°

*Caro Signor Zorzoli
Ricevo un biglietto della Signora (Lancia)*

*Mi comunica che deve assentarsi e che quindi non potrà ricevermi, prima della mia partenza per S. Vito. Mi rincresce questo contratempo.
A voi mi sarei lo stesso rivolto oggi per questo:*

Fermo restando che dopo il mio nuovo assestamento a S. Vito, io preciserò quale riduzione mi sarà consentita, per l'avvenire, chiedo oggi il favore di un regolamento di 1/3 sulla somma di 30.000 lire, di cui la nota a Voi consegnata nel Novembre u.s. (£.10.000 quindi).

Veramente la scadenza dei quattro mesi sarebbe al prossimo 30 di Aprile, ma io spero che Voi vorrete fare in modo di anticiparmi queste spese straordinarie, che mi saranno molto opportune in questi giorni.

Vi prego di telefonarmi domattina dandomi appuntamento all'ora che vi sarà più comoda.

*Alla Signora scriverò da S. Vito su quanto mi premeva di comunicarLe.
Grazie anticipate e cordiali saluti.*

Claudio Fogolin

Telefono 49.113. "

Cosa successe tra il Fogolin e l'Azienda, o meglio di cosa egli abbia mancato, non ci è per il momento sufficientemente chiaro, ma lo possiamo dedurre indirettamente tramite una lettera che lo stesso Fogolin indirizzava al dott. Zorzoli:

" S. Vito 29 Aprile XVII°(1939)

*Caro Cav. Zorzoli
Ricevo l'unita fattura, che respingo.*

1°-Perchè finchè non vi sarà qualche spiegazione più precisa io mi attengo ai diritti concessimi dal povero Signor Lancia.

2°- Perché ho portato la vettura alle "Riparazioni" perché mi venisse ingrassata e corretta nel soverchio consumo di benzina, come d'accordo con Voi, e quindi non mi spiego la cifra a forfait.

Se vi hanno cambiato l'ammortizzatore col nuovo modello a comando, si è perché l'altro montato sulla mia vettura nel Dicembre, contro mia volontà, non andava.

Mi permetto di dirLe, caro Zorzoli, che non mi spiego un trattamento come quello di cui sono gratificato da qualche tempo, che mi addolora e mi offende.

Stò esaminando l'ormai voluminoso incartamento e tutta la corrispondenza fra me e il povero scomparso. Dovrò ben prendere una decisione, un giorno o l'altro. Così non posso continuare.

Grazie a Voi per il riguardo che avete sempre avuto per me.

Una stretta di mano.

Claudio Fogolin "

Claudio Fogolin con una lunga lettera confidava al cav.Zorzoli la sua reale situazione economica ma lamentava anche il suo allontanamento dalla Fabbrica, che sarà fonte di nuovi e travagliati rapporti sia con la vedova Lancia sia con l'azienda.

*" S. Vito al Tagliamento
4 Maggio 1939 -XVII°*

*Caro Cav. Zorzoli
Rispondo alla Sua del 2 corr. giuntami ieri sera. Vi sono molto grato delle spiegazioni fornitemi riguardo alla nota fattura.*

Dopo le continue cause di irritazione cui sono stato assoggettato in questi mesi, avevo interpretato quella fatturazione come un avvertimento, di considerarmi come un estraneo qualsiasi della Fabbrica.

E il fatto mi era sembrato tanto più grave in quanto ch^è mai mi venne fatturato alcuna cosa del genere, nemmeno quando potevo ancora annoverarmi fra i milionari; perchè ciò dipendeva dal fatto verbale sulle vetture, dal povero Signor Lancia mantenuto sempre, indipendentemente dalle circostanze che si son verificate poi.

E vengo alla parte più delicata.

Vi ringrazio della Vostra franchezza, ma debbo dirvi che la Vostra interpretazione, alla mia lettera del 29 Aprile è errata, e mi ha recato dispiacere.

Nemmeno Voi mi conoscete. L'esame della corrispondenza non aveva altro scopo all'infuori di quello di stabilire, quali sentimenti nutriva il mio ex Socio verso di me, con le sue stesse frasi, in un Memoriale.

La Signora può stare tranquilla. Non mi è mai passato nemmeno per l'anticamera del cervello, di riaprire la questione sul compenso riconosciuto dal povero Signor Lancia.

Se la richiesta di fare in modo di ridurre il minimo di cui la nota a Vostre mani mi ha offeso, si è perchè l'ho riguardata come una prova di più del malanimo che son riusciti a creare nella Signora, contro di me.

E' qui come vi ho sempre detto, è su questo doloroso punto il nodo della grave questione.

Il peggiore e il più crudele dei nemici, non poteva escogitare una tortura più raffinata, che avvelena questi pochi anni di vita che mi restano, per ben che vada.

A parte il fatto di avermi tolto la soddisfazione, la gioia di occuparmi della Fabbrica, non ha mai pensato la Signora all'atmosfera di congetture maligne, di sospetti, di accuse balorde creata attorno la mia persona, col mio allontanamento dalla Fabbrica e dalla Famiglia di chi fu per me più che un fratello?

E di fronte a questo schiaffo morale, cosa volete che conti per me la questione economica? Mi parlate di condizioni difficili cui andrei incontro; di disastro morale e materiale. Ripetendovi che la questione morale per me, è quella sopraccennata, credete che possa spaventare anche la povertà, di fronte precisamente alla difesa del mio onore, che si sente offeso nel punto più vivo e delicato?

*Sentite caro cav. Zorzoli:
Mi avete promesso una visita. Cercate di sollecitarla. Credo il 9 sia giorno festivo; non potete profittare dei tre giorni, che forse formeranno una pausa, per venire fin qui ?*

Solo qui potrete avere un'idea chiara di quale è la situazione in cui sono stato posto.....

Soprattutto, potrei fornirvi la prova che stò studiando e cercando di realizzare quei pochi campi, da annorum di proprietà della mia Famiglia, e quanto altro può essere tradotto in Capitale, per vedere se sono nella possibilità di crearmi, lontano da qui, sia pure stentata, coi soli miei mezzi, una vita possibile.

Solo allora potrei lottare (senza essere accusato di avere per scopo un interesse qualsiasi) e ottenere, dico così, la revisione del processo sommario, che mi procurò una condanna così ingiusta, e il dolore di aver perduto la stima, la fiducia, l'amicizia della Signora e per riflesso quella di Gianni..... la grande promessa!

Usatemi vi prego, questa nuova prova di amicizia e vedrete che riuscirete meglio a comprendermi. Vi aspetto!

*Vi ringrazio in ogni modo ancora per la Vostra franchezza, che è prova di buona amicizia.
Una cordiale stretta di mano.*

Claudio Fogolin “

Tra la varia corrispondenza contenuta nell'Archivio Storico della Lancia, abbiamo anche intravisto un brutta datata 21 Maggio 1939. Benché non sia firmata, riteniamo che si tratti della risposta di Zorzoli a Fogolin, probabilmente mai inviata, questa la trascrizione:

“ Caro Cav. Fogolin

21/5/39

Ho ricevuto la pregiata Sua del 21 u.s. con allegato di ritorno la fattura 24/4 per la riparazione alla Vostra vettura. Ho disposto affinché la fattura venisse senz'altro annullata.

Della cosa però Voi non dovrete dare soverchia importanza perché ciò è dipeso dal fatto che la Direzione Ufficio Riparazioni ha ricevuto, a suo tempo, istruzioni precise nel senso che nessuna vettura riparata dovesse uscire dal Reparto senza l'emissione del regolare documento.

La Vostra riparazione rappresenta l'eccezione alla regola e solo per una svista dell'impiegato addetto alla fatturazione del reparto Riparazioni che la fatture relativa venne emessa.

Per quanto riguarda l'esame che Voi dichiarate di fare dell'ormai famoso incartamento, se permettete vi esprimo il mio pensiero, ben lontano di voler darVi un consiglio, che certamente non avete bisogno.

Io penso, in proposito che se la Signora Lancia venisse a conoscenza delle Vostre intenzioni muterebbe senz'altro le buone disposizioni che ancora oggi la..... Vostra definitiva sistemazione il che, io penso non gioverebbe alla già precaria Vostra situazione finanziaria.

*Se volete poi tener conto dei seguenti fattori:
-Il tempo ormai trascorso dalla famosa liquidazione (oltre 20 anni).*

-Dell'abbandono da parte Vostra della funzione da Voi già fatta diversi anni fa.

-Del tempo che si trascinerrebbe una bega di tal genere giudico l'esito della causa molto problematica per non dir negativa.

Vi ripeto non voglio darVi consigli, ma per l'amicizia che ci lega da tanti anni continui senza prima essere ben ponderata ed a mente fredda la cosa, perché un cattivo esito sarebbe per noi un disastro morale e materiale.

Nello stringerVi cordialmente la mano ritenetemi scusato se mi sono permesso esprimerVi la mia modesta opinione in questa scabrosa questione.

Il 3 Giugno del medesimo anno (1939) Fogolin scrive nuovamente al cav. Zorzoli la seguente missiva:

“S.Vito al Tagliamento

3 Giugno 1939-XVII

Egr. cav. Zorzoli

Non ho risposto alla Vostra del 6 di Maggio, in attesa, com'ero, che mi precisaste il giorno della Vostra visita, che varie circostanze rendono sempre più necessaria e urgente.

Infatti, confermandoVi nella sua sostanza la mia del 4 Maggio, Vi assicuro che non posso più oltre rimandare le decisioni che voi potete da quella lettera dedurre.

Mi rincresce di dover insistere, e di darvi questa noia. E' un viaggio del resto, che se fatto col treno fino a Vicenza o Padova, e poi coll'auto, può essere compiuto nella giornata.

Vi prego nel caso di volermi avvertire, e Vi ringrazio in anticipo.

Cordiali Saluti

Aff.mo Claudio Fogolin

P.S. Ho detto Vicenza o Padova perché quasi equidistanti da S. Vito. Non so però se i Rapidi si fermano a Vicenza.

Finalmente dalla Lancia di Torino giungeva al Fogolin la seguente comunicazione, per quanto riguardava la visita del cav. Zorzoli:

*“ Egregio Sig.
Fogolin Cav. Claudio
S.Vito al Tagliamento*

6.6.1939-XVII

Accuso ricevuta della pregiata Vostra del 3 corrente. Dovendomi trovare nei prossimi giorni a Bolzano in occasione della visita del Duce, ne approfitterò per venire da Voi a S.Vito.

Nell'eventualità che la visita del Duce a Bolzano non avvenisse, mi deciderò di venire ugualmente a trovarVi, ed in questo caso, mi farò premura di comunicarVene per tempo il giorno del mio arrivo.

Gradite i miei cordiali saluti

La corrispondenza tra il cav. Zorzoli e Claudio Fogolin si intreccia ancora, dalla quale riusciamo a intravedere, anche se pur marginalmente, le mosse dell'imprenditore:

“ S. Vito al Tagliamento

18 Giugno 1939-XVII

Caro Cav. Zorzoli

Ricevo il Vostro Espresso di ieri. Non partendo posta da qui oggi domenica, dovrò far spedire la risposta da Udine.

Spero che così l'avrete domani.

Volevo proprio scriverVi oggi riguardo ad una proposta, e per informarVi di una sollecitatoria avuta dalla F.N.F. dei Dirigenti di Aziende Industriali.

Avremmo campo di parlare di questo mercoledì 21 p.

Vi sarò grato se correte precisarmi se il Vostro arrivo sarà per il mattino o per i pomeriggio, non voglio farmi attendere.

Cordiali Saluti

Aff.mo Claudio Fogolin “

Dalle carte in nostro possesso, possiamo capire che il colloquio tra i due si sia svolto a S. Vito, anche a giudicare dalla seguente risposta che il cav. Zorzoli indirizzava a Fogolin il 17 Giugno dello stesso anno:

*“ Egregio Signor
Cav. CLAUDIO FOGOLIN*

S.Vito al Tagliamento

17.6.1939-XVII

Ho riferito alla Signora Lancia quanto si era detto con Voi nel nostro colloquio avuto ultimamente.

La Signora avrebbe fatto alcune proposte da sottoporVi, che non Vi scrivo per lettera poiché potrebbero essere non esattamente interpretate. Avrei quindi stabilito di venire da Voi mercoledì mattina 21 corrente mese per sottoporVele verbalmente.

Favorite dirmi a giro di posta se per tale giorno Vi è comoda la mia venuta.

Distintamente Vi Saluto “

Fogolin, il 22 Giugno si rivolge nuovamente al cav. Zorzoli. Dalla sua lettera si comprende tra l'altro, anche quale fosse in quel momento anche il suo stato d'animo:

*“ S. Vito al Tagliamento
22 Giugno 1939-XVII*

*Caro Cav. Zorzoli
Ho scritto alla F.N.F. Dirig. Az. Industriali come d'accordo.*

Ho aggiunto che fra me e la Lancia non vi è nulla da regolare. Se per caso vi è qualche cosa da pagare da mia parte per quest'anno, ho detto di rivolgersi da Voi alla Fabbrica, Vi sarà più facile di regolare la certamente piccola differenza addebitandomi. Qualunque cosa accada, caro cav. Zorzoli, non dimenticherò mai quanto avete fatto per me nella circostanza, e il modo con cui vi siete comportato.

Credetemi

Aff.mo Claudio Fogolin “

La questione sorta tra la Direzione Lancia ed Claudio Fogolin si concludeva il 22 Giugno 1939-XVII con la seguente comunicazione:

*“ LANCIA & C.
Fabbrica Automobili-Torino.S.A.*

*Direzione Generale Cav. Zorzoli
Ufficio Personale Sig.na Vercelli*

Oggetto: Pregovi prendere nota che con 30 corrente, il CAV. CLAUDIO FOGOLIN, cessa di far parte del personale della Fabbrica e collo stipendio del mese di Giugno rimane liquidato ogni suo avere.

Sembra che i buoni rapporti tra Fogolin e la Direzione Lancia si fossero riconsolidati finalmente, come lo potrebbe anche testare la seguente lettera indirizzata sempre al cav. Zorzoli. Vi compare l'on Piero Pisenti che nel 1913 apre uno studio professionale a Pordenone ed inizia la carriera politica ricoprendo gli incarichi di consigliere e assessore comunale di questa città dal 1915 al 1919.

“ S. Vito al Tagliamento

3 Luglio 1939-XVII

*Caro Cav. Zorzoli
Grazie di aver disposto per l'invio del rimborso spese Maggio e Giugno. Ciò mi permetterà anche di andare a Bologna, alla solita clinica di Villa Bellambra, per avere una parere sui disturbi che conoscete.*

Corre voce che resterà libera per il 1940 la Concessione di Venezia che ha sede a Mestre. Vorrete in questo caso ed al momento opportuno, avvertirmi ? Avrei un'ottima soluzione da proporre.

Il Consigliere Nazionale On. Pisenti influente avvocato e Uomo politico, ha grippato.

Se sono bene informato la grippatura (trattasi di un'Aprilia) sarebbe avvenuta qualche giorno prima della scadenza di garanzia. Non avendo occasione di andar a Udine in questi giorni, richiamo la vostra attenzione su questo fatto, e sull'importanza del Cliente perché possiate dare disposizione al Concessionario Signor Ferri, onde dia nel limite del possibile, ogni soddisfazione al Cliente.

*Per il resto stò in attesa onde poter prendere le mie decisioni.
Una buona stretta di mano*

Aff.mo Claudio Fogolin “



La “Aprilia”, modello prodotto dalla Lancia dal 1934 al 1949, simile a quella dell'On. Pisenti, di cui si parla nella lettera al Cav. Zorzoli del 3 luglio 1939. (Foto tratta da internet)

Questa la tempestiva risposta da parte del cav. Zorzoli:

“Egregio Signor
Cav. CLAUDIO FOGOLIN
S.Vito al Tagliamento

6.7.1939-XVII

Rispondo alla stimata Vostra del 3 corrente. Per quanto riguarda la Concessionaria di Venezia non abbiamo ancora deciso la sostituzione dell'attuale Agente, quindi è prematuro parlare in questo momento di altre soluzioni.

In merito alla vettura dell'On. Pisenti, Vi comunico che il motore è stato inviato alla Sede dal Concessionario Ferri per la riparazione e contrariamente a quanto scrivete, la vettura è fuori garanzia essendo stata immatricolata il 1 Luglio 1938.

L'incidente occorso all'On. Pisenti non è grippatura ma bensì rottura del pistone.
Ad ogni modo ho dato precise istruzioni affinché il motore venga sostituito con la spesa minima di £.650.

Sono persuaso che l'On. Pisenti non avrà a lagnarsi di quanto ho disposto.
Cordialmente Vi saluto. “

Ma la caratteriale irrequietezza di Fogolin riemerge poco dopo, come lo dimostra la lettera che stiamo per riproporre:

“ S. Vito al Tagliamento

9 Luglio 1939-XVII

Egr. Cav. Zorzoli
Scadono oggi dieci mesi dal giorno in cui, vedendo disconosciuta la mia opera, ho abbandonato la Fabbrica. E' la data che scelgo per comunicarVi la decisione presa di non accettare la proposta da Voi fattami per conto della Signora.

Mi rincresce di doverVi dire questo; siate sicuro però, che a Vostro disarcico, manterrò se richiesto, la dichiarazione, che qui desidero farVi, ossia che Voi non potevate avere, partendo da casa mia il 21 di Giugno, altra impressione all'infuori di quella, che io avrei finito per accettare la proposta stessa in pieno.

A parte la questione morale, che per me è in prima linea, la ragione ultima che è andata maturandosi in mè in questo lasso di tempo è la seguente:

Posso accettare di essere paragonato a Giobbe per la “pazienza” che mi sono imposto in questi dieci mesi.

Mi incoraggiava la speranza di avere giustizia e non mi pento di aver sopportato quanto ho sopportato. Non potrei invece, mai sopportare né tollerare, di essere paragonato a quel Re di Francia, che non pensando che al suo egoismo, andava ripetendo: *Après moi le déluge!*

Debbo scegliere quindi, se tutto andrà male, di affrontare la posizione che Voi conoscete finchè sono in vita, perchè ho il dovere di farlo e perchè almeno così, quando sarà giunta la mia ora, quelli che rimangono troveranno dal lato economico un sollievo, in luogo di trovarsi di fronte, da un momento all'altro, ad una disgraziata condizione, facilmente prevedibile.

Ho detto se tutto andrà male, sulla base delle cifre già fissate d'accordo (nette Tasse) farò io stesso una proposta alla Signora, che se verrà, come spero, accettata, risolverà la questione morale e la questione economica; farà ritornare quella pace di rapporti che tanto mi manca e porterà a me la tranquillità alla quale ho diritto.

*Sono certo della Vostra comprensione, e Vi ringrazio ancora della Vostra buona opera in questa circostanza.
Gradite i miei cordiali saluti.*

Aff.mo Claudio Fogolin “

Siamo sempre nel 1939, quando Fogolin, armato di penna scrive all'amico Zorzoli, forse unico confidente preso la Lancia, il suo sfogo:

“S.Vito ,9 Luglio XVII

Caro Zorzoli
Premetto, rispondendo alla Vostra del 6 corrente cont. Gen. M.F./L.G., che è solo in casi eccezionali, come l'importanza dell'Agenzia di Venezia, e la questione del On. Pisenti, che io mi permetterò di scriverVi.

Se dovessi farlo ogni qualvolta mi si presenta l'occasione, dovrei scriverVi, molto spesso.
La stessa cosa scrissi al dottor Coppelli.

Per esempio nella settimana scorsa, la bella vittoria del Kozmann a Trieste su Aprilia e il ribaltamento del duca Catemario de Quadri, sono due fatti che, a dar retta ai conoscenti, avrei dovuto trattare a fondo, ma non ho voluto prendere del Vostro tempo.

Vedrò forse mercoledì l'amico comune con l'On. Pisenti. Credo però che la Vostra risposta sarà accettata e non mancherà di fare anzi buona impressione. Io non potevo controllare la data di garanzia. Del resto una delle miriadi di circolari Ravà, dava dei dubbi in proposito, se la informazione del mio amico è esatta.

Per la Concessione di Venezia, prendo nota. Con questa mia Vi giungerà la lettera in riguardo alla mia questione economica.
Non so quando avrò un momento di tranquillità, per mettere bene in chiaro la proposta che ho già in mente di fare.

In questa settimana entrante avrò qui le mie pupille, che sono di fronte ad un difficile divisione del loro palazzo; poi vorrei andare a Bologna a farmi visitare. In ogni modo appena pronta, spedirò la mia proposta in Fabbrica. Voi mi scuserete se dovrò indirizzarla alla Signora.

Scusate se vi faccio perdere del tempo. Conto che Voi mi comprenderete; un'accettazione pure e semplice di quella proposta non sarebbe stata d'accordo colla mia coscienza.
Saluti Cordiali

Aff.mo Claudio Fogolin “

Claudio Fogolin, pur accusando disturbi fisici, era sempre in contatto con amici significativi ed agenti Lancia come lo testimonia la lettera seguente:

“ S. Vito al Tagliamento

6 Agosto-XVII

Caro Cav. Zorzoli

Vi unisco due note, una delle quali può interessare se non altro, come dimostrazione delle difficoltà che incontra il concessionario di Udine Sig. Alcide Ferri, che giustamente gode di molta stima presso la Fabbrica. L'altra nota riguarda un conoscente della de Braida, e non posso esimermi dal mandarVela.

Non sono ancora potuto andare a Bologna. La mia salute è alquanto scossa. Per fortuna un nuovo direttore dell'Ospedale di qui, mi ha preso in serio esame e mi pare che sia sulla buona strada per rimettermi in forze. Fra l'altro pare abbia trovato (stà controllando, ma Ve lo riferisco perché può interessarVi) che se nelle urine vi è talvolta qualche traccia di zucchero, nel sangue invece vi è deficienza, di quella sostanza che tanto è necessaria all'organismo. Non vi dico a quali scrupolosi esami mi ha sottomesso. Ora, niente più cura preventiva, né regime contro il diabete, una vita solita, mangiando e bevendo misuratamente, ma in piena libertà. Vedremo poi il risultato.

Nella speranza di vederVi presto con la vostra Signora, Vi stringo cordialmente la mano

Aff.mo Claudio Fogolin

Si dice mirabilia del 3 NO.

Mi trovavo ieri a Udine e un Signore parlando con altri al Caffè, diceva di essere venuto da Torino con un 3 NO in undici ore (540 km) con un consumo di 90 litri. Ho pregato il Signor Ferri di controllare e Vi preciserò.

C.F.

Giungeva intanto a Fogolin la risposta che egli stesso aveva perorato nel 1943 presso il cav. Zorzoli, nei riguardi della vedova Lancia, nella quale si diceva:

*“LANCIA & C. Fabbrica Automobili-Torino-S.A.
Raccomandata*

Egr. Cav. FOGOLIN

S.Vito al Tagliamento

Anche questa volta rispondo alla Vostra raccomandata del 21 Dicembre scorso, ritardo causato dalle mie continue assenze da Torino in seguito alla tragica vicenda.

Ho potuto parlare alla Signora per quanto Vi interessa, ma Ella, ancora impressionata e turbata dagli avvenimenti, dal grave danno subito dalla Fabbrica, mi ha risposto che non intende più accogliere nessuna richiesta di aiuto pecuniario.

Ho rispettosamente perorato la Vostra causa, ma la Signora mi ha confermato il suo deliberato e non mi è restato che prenderne atto, e darvene con rammarico comunicazione.

Spiacente di non esserVi potuto tornar utile nei Vostri bisogni, Vi ricambio i Vostri auguri per il nuovo anno e cordialmente Vi Saluto.

Le incomprendimenti tra la Fabbrica Lancia ed Fogolin non erano ancora ben appianate, almeno stando alla lettera che questi indirizzava alla direzione torinese ed al cav. Zorzoli in particolare:

“S. Vito al Tagliamento, 17 Gennaio 1943-XXI°.

Egr. Cav. Zorzoli

Vi ringrazio delle buone parole che avete usato nello scrivermi la Vostra raccomandata del 12 corr. avuta ieri l'altro; ma esse non servirono ad addolcire l'amarrezza che mi recò la notizia che avete -sono certo con dispiacere- trasmettermi.

Venendo al soggetto di una corrispondenza che avrei voluto evitarVi, debbo precisare certi punti, riservandomi di dare maggiori particolari in seguito. In questi giorni sono occupatissimo.

E i punti che debbono essere precisati sono questi:

1°-Con la mia lettera del 17 Novembre- sono oggi due mesi- non ho inteso di chiedere aiuti. Ho invece domandato che venga mantenuto quanto era stato riconosciuto dalla Signora sulle disposizioni prese a mio vantaggio dal povero Sig. Lancia e nella misura confermatami da voi qui a S.Vito nel Giugno del 39 e dalla Signora con la Sua lettera dell'Agosto successivo.

2°-La Signora da come mi scrivete, vuol mantenere il concetto che fra Lei e me non vi è alcuna questione in sospeso. Ma ciò non è sostenibile, dato che per stabilire questo fatto è necessario l'accordo delle due parti.

3°-Per il mio conto la questione è sempre aperta. La Signora si accanì a non volermi ricevere, recando offesa a me e all'avvocato Cettuzzi, che da amico e non da professionista voleva parlarLe. Nulla poteva autorizzarla a prendere una decisione così contraria ad ogni sentimento di giustizia. Io debbo quindi oggi confermare di non poter accettare la liquidazione del Marzo 1940. Voi conoscete quale era l'intesa da Voi ben specificata qui a S. Vito e quindi Vi sarà facile di fare il conto per i 42 mesi scaduti al 31 Xmbre u.s.

Questa situazione di fatto che Vi ho esposto esiste e nessuno meglio di Voi può conoscerla. Vi sono gli estremi per una causa? Non voglio saperlo. La meta a cui desidero di giungere è di far la pace con la Signora e non è per quella strada, da me scartata sempre nella mia lunga esistenza, che arriverei dove desidero.

Io ho sempre pensato che vi sono doveri di indole morale che rendono sacri i diritti corrispondenti, anche se i Codici non li proteggono. Questa è la tesi sostenuta nell'articolo dell'Osservatore Romano, di cui mandai a suo tempo copia alla Signora....

Scusatemi Vi prego caro Zorzoli. Qui non si tratta di testardaggine, di un puntiglio. Qui si tratta di una dura grave condizione di cose, che mi costringe ad agire. Vi prego di voler comunicare alla Signora quanto sopra. AbbiateVi i miei ringraziamenti e i miei più cordiali saluti.

Claudio Fogolin “

Continuava la corrispondenza tra Fogolin che rivendicava, a parer suo delle agevolazioni aziendali, con il suo interlocutore il cav. Zorzoli come ad esempio questa:

“ 17 Novembre XXI (1943)

Caro Zorzoli

La Signora rispondendo alla mia proposta del Luglio '39, mi comunicava che avrebbe in ogni modo mantenuto quanto era stato concordato con Voi. Tale proposta della Signora ve lo assicuro sarebbe stata da me accettata se non vi fosse stata la frase -finchè lo crederò opportuno o qualche cosa di simile-.

Altra questione.
Perché deve fare la Signora il sacrificio ?

Sono sicuro che la Signora lo propone, il sacrificio lo farà la Fabbrica, sottoforma non più di compenso ad una sinecura, ma di una pensione.

Se ciò avvenisse con una retroattività al 30 Giugno 1939 io potrei sollevarmi dalle passività forzatamente incontrate e mettermi alla fine tranquillo in questi pochi anni che mi mancano. Non potete avere l'idea di cosa soffro. E purtroppo non sono solo a scorgere con raccapriccio un avvenire così grave.

Di nuovo una stretta di mano. Ricordatemi in famiglia.

Aff.mo Claudio Fogolin “

Claudio Fogolin, oramai preso dallo sconforto economico – nel 1940 aveva venduto le proprietà di famiglia a Rosa, a seguito della morte della sorella Sabina - cerca tutte le strade per sollevarsi con un certa dignità dalla situazione in cui si trovava, lo testimonia la lettera che riportiamo rivolta sempre al cav. Zorzoli:

“ S. Vito al Tagliamento
24 Febbraio XXI (1943)

Caro Zorzoli
Abbiate pazienza Vi prego. Sono a letto. ho avuto delle febbri altissime. Mi fu detto che ripetevo la frase : “Questa sarebbe una soluzione”.
Delirio? Forse, ma solo per aver detto ad alta voce quello che era il mio intimo pensiero.
Non mi dilungo di più. Vi prego, Vi scongiuro fate che la Signora mandi qui un suo incaricato.....
Cordiali saluti

Claudio Fogolin “

La tragica fine

Dopo aver aderito al fascismo Fogolin appoggia anche l'intervento bellico a fianco della Germania – e non poteva essere diversamente – accettando però solo alla fine di ricoprire la carica di segretario del Fascio Repubblicano di S. Vito al Tagliamento come lo dimostra un rendiconto del mese di Dicembre 1943-XXII.

Rimangono documentate alcune sue conversazioni alla Casa del Fascio sulla nuova era del fascismo e sulla necessità della guerra. Si tratta di discorsi accorati sulla "bontà" del fascismo con il tono tipico della demagogia dell'epoca.

Singolare resta però il fatto che per Fogolin il fascismo rappresenta la via per il benessere collettivo sia per i lavoratori sia per i padroni: una reminiscenza delle tesi socialiste che hanno contraddistinto la vita dell'imprenditore. Non mancano infatti ripetuti riferimenti ai primi anni di impegno politico, quando assieme a Vincenzo Lancia e Giovanni Agnelli frequentava i circoli socialisti e commentava gli interventi di Benito Mussolini sull'Avanti.

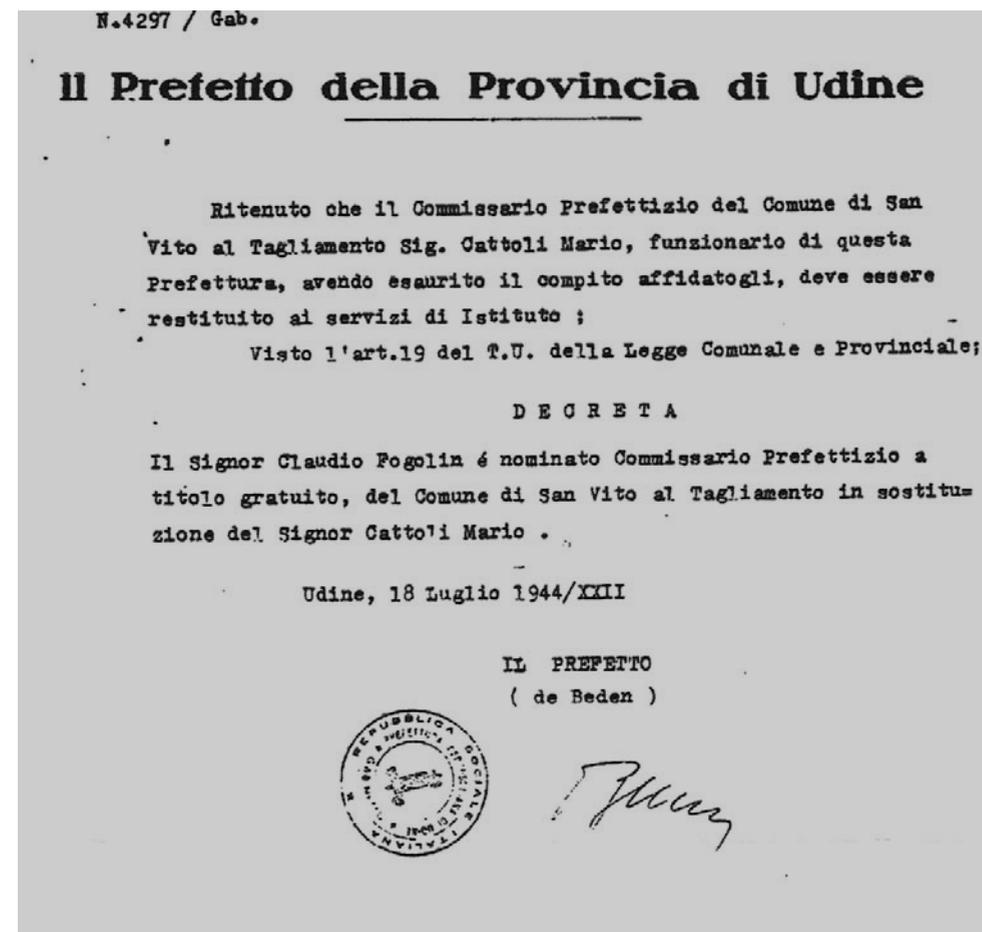
Durante la guerra sfruttò le sue conoscenze sia a Roma sia all'estero ed Inghilterra in particolare, per dare notizie alle famiglie di militari al fronte o prigionieri. Certamente non si sottrasse a quelli che considerava i suoi doveri verso la Patria.

A seguito dell'assenza del Podestà di S.Vito, l'onorevole Enrico Fancello, Prefetto di Udine, in data 18 Luglio 1944, nominava Claudio Fogolin, Commissario Prefettizio della Comunità.

Erano mesi difficili per tutti. La Repubblica Sociale aveva diviso gli italiani, la guerra civile dilagava e per Claudio Fogolin si avvicinavano oramai tempi tragici. Durante l'espletamento d'una funzione pubblica di ordinanza prefettizia, prelevato nel Municipio sanvitese da alcuni partigiani appartenenti al Battaglione Tridente e trasportato successivamente nelle grave del Tagliamento, il 27 Aprile 1945 veniva fucilato e lì sepolto.

La salma del Fogolin, verrà poi successivamente riesumata per ordine del Prefetto di Udine, in data 21 Settembre 1945 e deposta nella tomba di famiglia assieme ai suoi cari nel cimitero cittadino.

La vedova Ady Kind, risulta a San Vito fino al 21 Ottobre del 1950. Da quel giorno l'anagrafe sanvitese la considera emigrata a Positano (Napoli), luogo che non raggiunse mai. Da indiscrezioni si venne a sapere che ella invece, dopo qualche breve periodo d'ospitalità offertagli dal dott. Gabrielli nella sua Clinica a Codroipo, si era trasferita definitivamente in Liguria a San Remo, ospite di Villa Speranza, dove morì il 6 Gennaio 1963.



Il decreto di nomina a Commissario Prefettizio di Claudio Fogolin. Sarà l'ultimo gestore del Comune a titolo gratuito. Dopo di lui tutti i primi cittadini e commissari godranno di uno stipendio. (Archivio Comunale San Vito al Tagliamento)

APPENDICE

Le prime notizie su Claudio Fogolin avute dall'amico Luciano Ciuti.

FOGOLIN CLAUDIO

Claudio FOGOLIN, figlio di Antonio e di GIUSTI Clementina, nacque il 30 Aprile 1872 a San Vito al Tagliamento dove mantenne la residenza ma non il domicilio, pertanto poco si sa della sua vita ed ancor meno della sua famiglia che sembra sparita senza lasciar traccia alcuna. Nella prima giovinezza lavorò in Francia, alla Cotteseau di Digione, come meccanico prima e collaudatore poi; da qui, probabilmente, giunse alla FIAT nel 1900 come collaudatore dove incontrò Vincenzo LANCIA, che era il Capocollaudatore e pilota ufficiale della Casa, diventandone amico.

Si sa anche che il 29 Novembre 1906 firmò, in qualità di socio di Vincenzo LANCIA, l'atto costitutivo della "LANCIA & C. Fabbrica di automobili" e che, nella nuova azienda, si occupò di Amministrazione. Non si sa però per quanto tempo abbia svolto quell'incarico, né quando sia uscito dalla LANCIA né a quali condizioni.

Alla morte del titolare, 15 Febbraio 1937, di Claudio FOGOLIN negli organigrammi aziendali non c'è traccia, né si sa cos'avesse fatto fino a quel momento né cos'altro stesse facendo.

Ricomparve a San Vito al Tagliamento, il 27 Luglio 1944, come Commissario prefettizio della R.S.I., sposato con KIND Adelaide di nazionalità tedesca.

Il 27 Aprile 1945, quattro giorni prima dell'arrivo in paese degli Alleati, fu ucciso da forze partigiane in una località nei pressi di San Vito lungo il Tagliamento, la salma venne poi esumata, per ordine della Prefettura di San Vito, l'8 Settembre dello stesso anno ed inumata nella tomba di famiglia.

Della moglie Adelaide, ufficiale della Croce Rossa che aveva seguito dopo la morte del marito le Unità tedesche in ritirata, non si è più saputo nulla.

La casa di famiglia, danneggiata durante un bombardamento aereo, passò alcuni anni dopo la fine della Guerra, ad altro proprietario che ne completò la demolizione e, sull'area ricavata, costruì una nuova abitazione. Unica traccia, attualmente visibile, di FOGOLIN Claudio è il suo nome sulla tomba di famiglia "...nuovo recinto entrando a destra, n°59..." nel Cimitero cittadino.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

Nel momento di stendere una bibliografia di riferimento per approfondire i temi trattati e utilizzati nella ricerca, ci siamo resi che l'elenco sarebbe stato eccessivamente lungo ma poco proficuo.

Su Fogolin non esiste nulla di preciso, solo cenni sparsi (spesso solo una citazione e molte volte con grossolani errori sulla sua origine o sul ruolo, addirittura sul nome) nelle varie storie amatoriali della Lancia. Alcuni riferimenti si possono trovare nei testi ufficiali della Lancia e nelle principali storie dell'automobile.

Per quanto possibile abbiamo già inserito nel testo i riferimenti diretti. Per il resto rimandiamo ai principali volumi sulla storia industriale italiana tra il XIX e il XX secolo, sull'evoluzione della bicicletta e sulle prime corse su strada, sugli assi dell'automobilismo, sulla storia delle ville venete.

Fondamentale è stato l'accesso al carteggio tra Fogolin e Lancia, che ha permesso di trovare nuovi spunti e indirizzi di ricerca e alcune conferme.

Siamo debitori per la collaborazione e l'appoggio alle seguenti personalità ed Istituti:

Masala dott. Enrico, già direttore Generale per le Politiche Lancia - Torino.
Formini Giorgio Direzione Lancia di Torino. Armando D'Agnolo.

I Direttori dei seguenti Istituti: Museo dell'Automobile di Torino, Museo dell'Automobile di Romano d'Ezzelino (VI), Museo della Motorizzazione Militare di Roma, Museo della Guerra di Rovereto (Tn), Museo dell'Arma e di Parigi (Francia), Museo Aeronautico di Pordenone, Museo Ciclistico di Portobuffolè (Tv), Biblioteca Universitaria di Torino, Trieste, Firenze, Genova e Padova, la Biblioteca Comunale V. Ioppi di Udine (Ud), Biblioteca Comunale di Martellago (Ve), Biblioteca Comunale di S. Vito al Tagliamento (Pn), Archivio Distrettuale Notarile di Torino (To), Archivio Storico della Lancia Torino (To), Archivio di Stato di Torino (To), Archivio di Stato di Udine (Ud), di Pordenone (Pn), Archivio Storico Peugeot Italia, Federazione Ciclistica Regionale del Friuli-Venezia Giulia, Fototeca Alinari di Firenze (Fi), Centro Ricerche dell'A.C.I. Automobile Club Italia di Roma, Centro di documentazione sulla Storia della Resistenza di Trieste (Ts), Centro di documentazione della Federazione Ciclistica Italiana di Roma, Circolo Filatelico Numismatico di Martellago, Gruppo Archeologico Cellina -Meduna "G. di Ragogna" di Tesis di Vivaro (Pn), Le Sezioni anagrafiche dei Comuni di: Martellago, Padova, Torino, San Remo, Vidor, S. Giorgio di Nogaro, Torviscosa, Positano, Casier, S. Vito al Tagliamento.

Infine i seguenti Signori: Lusei Pietro Storico, Busato Agostino di Maerne, Pascatti Giuseppe, Girardi Luciano, Follador Giovanni, Tutino Aristide, Capò Bruna, Danelon Severino, Trevisa Luciano e Bruno, Mitri Daniele, Degli Uberti Pier Felice dell'Istituto per le Onorificenze Cavalieresche, Pirina Marco del Centro Studi Silente Loquimur di Pordenone, Dazzan Roberto; le Famiglie: Gasparotto di Madonna di Rosa, Nocent di S. Vito al Tagl.to, Garlatti di S. Vito al Tagl.to, Majeron di S. Vito al Tagl.to, Mitri di S. Vito al Tagliamento to, ed infine la famiglia Ciut di S. Vito al Tagliamento.



Riproduzione della targa commemorativa del centenario di fondazione della Lancia, su disegno e conio in bronzo del pilota aeronautico sanvitese Giovanni Follador. "Da giovane sentivo parlare di Claudio Fogolin dai miei genitori - scrive Follador - ma chi fosse veramente lo scoprii solo nel 1961 direttamente da Giovanni Agnelli, l'avvocato, che conosceva San Vito al Tagliamento perché aveva dato i natali al fondatore della Lancia, Claudio Fogolin, grande amico della famiglia Agnelli oltre che, ovviamente, di Vincenzo Lancia. Mi invitò allora a non dimenticare il valore del mio illustre concittadino".

INDICE

Presentazione.....	5
Introduzione.....	7
Parte I	
Dalle corse alla “Lancia & C.”.....	11
I primi anni sanvitesi.....	12
Le corse in bicicletta.....	16
L’automobile francese.....	21
L’incontro con Vincenzo Lancia.....	23
Il periodo Fiat.....	25
Le corse in automobile.....	30
La fondazione della Lancia.....	32
Il ritiro dalla società Lancia.....	47
Parte II	
IL dopo “Lancia & C.”.....	54
Fra Veneto e Friuli; la corrispondenza con Vincenzo Lancia.....	55
Il ritorno a San Vito al Tagliamento.....	102
Una nuova breve presenza nell’azienda Lancia.....	107
La tragica fine.....	124
Appendice.....	126
Riferimenti bibliografici.....	127

Pietro Ceolin, ricercatore storico. Vive a San Vito al Tagliamento e dagli anni '60 è ispettore onorario della Soprintendenza archeologica del F.V.G.. Si è sempre occupato di storia locale e di ricercare tracce del nostro passato sul territorio, in archivi e fondi librari. È tra gli ispiratori del locale Museo Civico – dove sono in mostra gran parte dei reperti recuperati in lunghi anni di ricerche - e ha contribuito alla creazione del Museo Storico del Friuli Occidentale. Ha numerose pubblicazioni su riviste di archeologia e storia del Friuli. Attualmente è socio e presidente onorario del Gruppo Archeologico Cellina Meduna “Co. Giuseppe di Ragogna” di Tesis di Vivaro (pn) e consulente esperto di storia locale dell’Amministrazione comunale di San Vito al Tagliamento.

Raffaele Cadamuro, giornalista, vive a Cordenons (pn). Ha lavorato nelle redazioni del Corriere di Pordenone, del Piccolo di Trieste e del Messaggero Veneto. Attualmente opera come free lance scrivendo per Il Sole 24 ore, il Gazzettino, il Piccolo e per conto di varie testate. Si occupa di comunicazione e pubbliche relazioni per aziende ed enti pubblici per i quali coordina inoltre house organ, uffici stampa e campagne di informazione. Ha al suo attivo alcune pubblicazioni e ricerche in campo educativo, del mondo del lavoro e storico. Ha organizzato e partecipato a varie iniziative universitarie e in campo sulla comunicazione ludica in qualità di esperto ludologo ed è ispiratore di alcune rassegne dedicate al gioco per adulti. Inoltre attualmente si occupa di logistica per una cooperativa di trasporti del Distretto del Mobile di Prata di Pordenone.

Pietro Ceolin - Raffaele Cadamuro

CLAUDIO FOGOLIN



L'origine anche Friulana della
LANCIA

Edito dal
Centro Studi e Ricerche Storiche
"Silentes Loquimur" - Pordenone
gennaio 2007

Ricerche storiche finanziate
dalla Regione Autonoma
Friuli Venezia Giulia

16a

Per accedere ai finanziamenti regionali il volume è stato stampato con questa copertina, diversa da quella del progetto originale che la versione e-book pdf invece conserva.