



Estratto da Bollettino Storico Alta Valtellina n. 1, Bormio 1998

BOLLETTINO STORICO ALTA VALTELLINA



N. 1 - Anno 1998

*Il presente Bollettino è stato stampato con il contributo
della Comunità Montana Alta Valtellina*

La lölza

MARCELLO CANCLINI

La presenza di molte baite alpestri con relativi fienili, disseminate sui versanti delle montagne del nostro Contado, favoriva l'accumulo, durante la stagione estiva, di fieno, legna e *sc'ternùm*, stame. Il trasporto a valle raramente avveniva d'estate perché le molte strade sterrate che portavano a quegli abitati, erano difficilmente transitabili con mezzi a ruota. Si attendeva perciò la stagione invernale quando il terreno era ricoperto da una spessa coltre di neve in modo che il carico, montato su slitta, poteva essere trasportato più facilmente a valle.

La lölza, così era chiamata la slitta grande, aveva quindi un'importanza fondamentale nella vita rurale dei nostri contadini.

Nella stagione estiva si stipavano *i taulà*, i fienili, di fieno, si accatastava la legna intorno alle baite e si copriva il mucchio di stame, accumulato intorno ad una pianta, *de dajgia de péc'*, di rami di abete. *Al calcìn de li ràma l'à d'èser voltà sù vèrs la piànta*, la parte più grossa dei rami doveva essere rivolta verso la pianta, in modo che, quando in inverno si montava il carico, spostando i rami, la neve che li ricopriva, scivolasse senza accumularsi sullo stame. Quest'ultimo era prevalentemente costituito dai rimasugli del pino mugo: *al sc'ternùm de i muf l'era al plu bón, perché plu gras, i àltri i én sg'magrènti*, lo stame di pino mugo era il migliore, perché più grasso, gli altri erano più scadenti. Lo stame poteva essere costituito anche di aghi di pino cembro, *gémbro*, o *de làresc*, di larice, o *de péc'*, di abete, o *de li fóia de li malòsena*, di foglie di alno montano. *Al sc'ternùm se 'l lagàa còsger e se 'l tiràa su un an co l'altro*, lo stame si lasciava macerare per un anno intero. *Un montón de sc'ternùm l'ara féit de trénta o quarànta gérli*, un mucchio di stame era costituito da 30 o 40 gerla. Nel periodo in cui si andava a raccogliere al *sc'ternùm* sotto i pini cembri, spesso si trovavano nascosti accumuli *de còca de pìgna*, di pinoli, che *li ghèa*, le nocciolaie, dopo averli immagazzinati nel gozzo, rigurgitavano e celavano sotto gli aghi, quale nutrimento per la stagione invernale. Era così che i bambini, che accompagnavano i loro genitori a raccogliere lo stame del pino cembro, ritornavano spesso a casa con le saccocce ricolme di gustosi pinoli.

Il recarsi nel bosco o sui monti d'inverno con *la lölza* a caricare legna, fieno o stame, era definito nel piccolo villaggio di Isolaccia in Valdidentro *ir in bolgèsc*, a Semogo *ir bólç'*, a Cepina in Valdisotto *ir a lölza*, in Valfurva (a Plazzaneco) *ir a bólç*.

In quest'ultima vallata, *far al bólç'*, era riferito a persona che aveva bestia da tiro e faceva trasporti di qualsiasi genere per altri.

La lölza era suddivisa in più sottospecie: *la lölza a man*, *la lölza cu la menadiùra*, *la lölza córta* o *lölza del legnàm* o *sg'lita màta* (solo in Bormio),

al sg'lit mat o lölza màta, la sg'lita cu 'l benèc'.

La lölza a man

La lölza era costituita dai seguenti elementi:

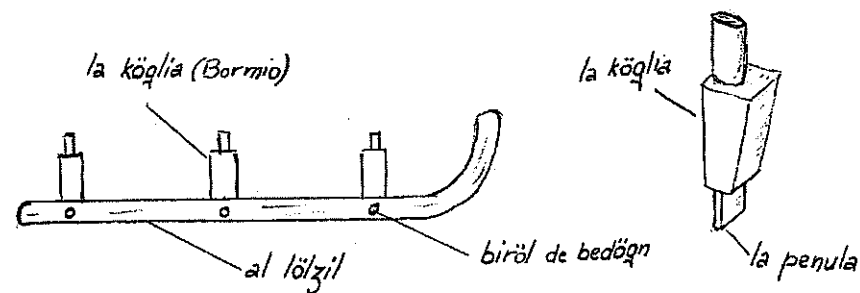
1. I due lölzil, spesso di *bedögn*, betulla, più raramente di *làresc*, larice, costituivano i due pattini di legno con curva anteriore. Veniva utilizzata la betulla perché la g'à 'na séda fina, perché possiede una venatura molto sottile, quasi invisibile, che dà più consistenza al legno e non permette che si scheggi. La betulla doveva essere tagliata in un particolare periodo ed in Bormio correva il detto: *a tagliàr al bedögn sul crescént de mac'*, *al végn dur cùme fèr*, quando si taglia la betulla durante la luna crescente di maggio, il suo legno diventa poi duro come il ferro. I Semoghini costruivano i lölzil esclusivamente di larice perché affermavano che *al bedögn e 'l àlber* (il pioppo nero) *i sg'ghirlen mìga Bén, i fèn al péi*, il legno della betulla e del pioppo non scivolano bene sulla neve, "fanno il pelo".

In Valfurva, i lölzil di legno di larice erano utilizzati solo quando si usava la lölza in periodo estivo e quando si trascinava anche su terreni sassosi (il legno era più resistente).

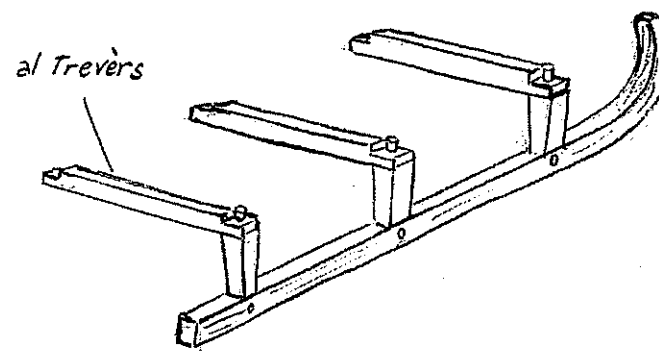
Ermenegildo Compagnoni di Uzza in Valfurva mi spiegava che i lölzil, secondo un'antica tradizione, venivano montati leggermente disassati verso l'esterno in modo che poggiassero di più sulla parte interna del pattino perché così *la lölza la sc'cuàa de mén*, la slitta sbandava di meno.

2. Nei lölzil vi erano dei capaci sostegni di legno a sezione quadrangolare o rettangolare, che nella porzione d'inserimento inferiore (nel lölzil) erano fatti a stecca, mentre nella parte superiore (nella *sc'pàdula maèsc'tra*) erano cilindrici. Questi supporti erano chiamati in Bormio *li cöglia*, in Cepina *i màsc'cli*, in Valfurva *li gucéta masc'tra*, ad Isolaccia e Semogo *li chéglia*, a Livigno *i bottè*. La stecca che s'inseriva nella *càva de 'l lölzil*, il foro largo 1 cm e lungo 4-5 cm, era chiamata *pénula* (Bormio, Cepina). La parte cilindrica superiore era disposta leggermente disassata verso l'esterno della slitta. Questo accorgimento e quello di aumentare verso l'interno lo spessore della porzione quadrangolare del *màsc'clo* (a canna di fucile) inserendolo in una piccola tacca del *trevèrs*, rendeva la lölza più solida, impedendo che questi sostegni si rompessero verso l'interno in caso di bruschi movimenti della slitta. La *pénula* non trapassava mai completamente *al lölzil*; questo poteva accadere solo quando il pattino era particolarmente consumato. A Madonna dei Monti le porzioni d'inserimento erano entrambe cilindriche, ma *li gucéta masc'tra* erano rinforzate oltre che sotto *al trevèrs*, anche esternamente

sul lölzil. I *màsc'cli* erano in numero di tre equidistanti tra loro. Erano fissati nella *càva dei lölzil* con un *cögn* o *biröl de bedögn*, un cuneo cilindrico di legno di betulla, eseguendo un foro trasversale con il trapano a mano; ad Isolaccia si usava *al taràdro pìcen* e a Semogo *al girabechìn cu la trivèla*, a Cepina *al g(h)irabechìn*. Anticamente il trapano a mano era chiamato *firlo fàrlo* (*firlo fùrlo* a Madonna dei Monti). In Valfurva, il verbo che stava ad indicare l'inserimento di questo cuneo era *sc'pinàr* e, riferendosi a *la gucéta masc'tra*, si diceva *che se la sc'pinàa*.

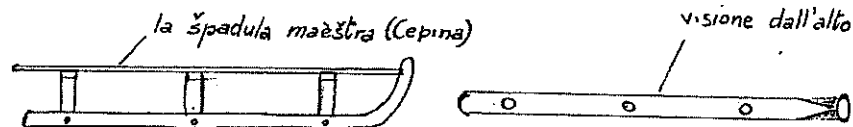


3. Superiormente a questi sostegni s'inserivano i *trevèrs*, spessi legni a sezione rettangolare, posti trasversalmente, che costituivano l'ossatura della slitta.

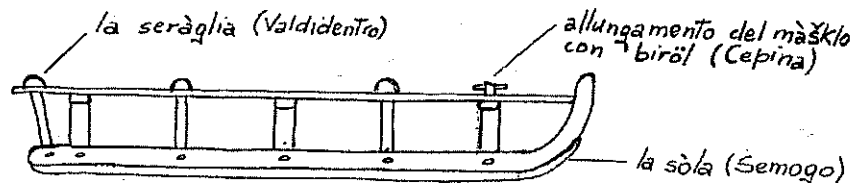


4. Sopra i *trevèrs*, longitudinalmente, erano poste *li dóa sc'pàdola* (Bormio, Isolaccia, Semogo) o *sc'pàdula maèsc'tra* (Cepina) o *sc'pàdula masc'tra* (Valfurva) o *sc'pranghéta* (Madonna dei Monti) che decorrevano sopra i lölzil. *Li sc'pàdola* si assottigliavano a tronco di cono sin quando si inserivano con forma cilindrica nelle curve anteriori dei lölzil. In Valfurva era diffusa la tendenza di fare *de li sc'pàdula masc'tra* più lunghe dei lölzil posteriormente, per aumentare la possibilità di carico (era per

questo motivo, come vedremo in seguito, che l'ultima *gucéta fälza* era inclinata).

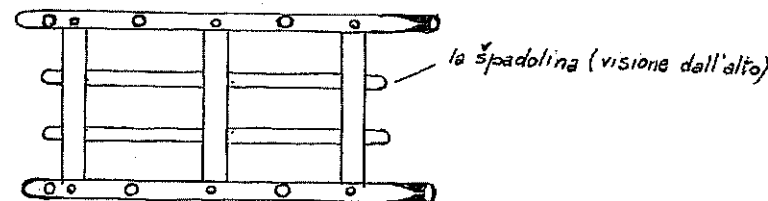


5. *Li sc'pàdola* erano ancorate ai *lölzil* tramite tre altri sostegni che su ogni lato erano alternati ai *màsc'cli* chiamati a Bormio *i cöglin*, a Cepina *li cöglia*, in Valfurva *li gucéta fälza*, ad Isolaccia e Semogo *li seràglia* e a Livigno *i saràgl*. Questi sostegni di forma cilindrica passavano attraverso un foro della *sc'pàdola* e si inserivano nei *lölzil* attraverso un altro foro tondeggiante ed erano ancorati con un *cögn*, un cuneo, come avveniva per i *màsc'cli*. Superiormente *li seràglia* terminavano più grosse con una forma a mezzo pomolo, tali da rinserrare *li sc'pàdola ai lölzil*. L'ultima *seràglia*, nella porzione posteriore della slitta, si trovava, rispetto alle altre, asimmetricamente molto vicina all'ultimo *màsc'clo*. Questo supporto era applicato ugualmente per evitare la rottura dell'ultimo tratto *de li sc'pàdola* che, essendo libero, era più fragile. Inoltre per evitare la rottura quando si saliva con i piedi, si inseriva subito sotto la *sc'pàdola*, nella *seràglia*, un piccolo *cögnin*, cuneo di legno. In Valfurva l'ultima *gucéta fälza* era fatta con inclinazione in avanti nella porzione d'inserimento del *lölzil*. Generalmente i *màsc'cli* terminavano a filo con *li sc'pàdola*, anche se, in certi casi, per aumentare l'ancoraggio, erano più lunghi, tali da potervi inserire un *biröl* di traverso.



6. In ognuno dei tre *trevèrs* erano praticati due fori rettangolari di 1 cm per 5-6 cm circa, eseguiti con uno scalpello particolare molto spesso e largo 1 cm, che in Bormio, Isolaccia e Semogo era chiamato *al bidàn* (*al guidàn* a Uzza). Qualcuno forava il legno con *al girabechìn cu la trivèla* o con *al talàdro* (Madonna dei Monti). In questi fori erano inserite

li dóa sc'padolina (Bormio, Isolaccia), *sc'padulina* (Cepina), *sc'padulìn* (Uzza), *sc'padoléta* (Madonna dei Monti), le due stecche longitudinali che completavano la *lölza*. *I sc'padulìn* si *šg'redonàa denànz e dedré*, si arrotondavano davanti e dietro.



La *lölza a man*, grazie anche alla presenza *de li sc'padolina*, era più facilmente trasportabile sulle spalle. Tra le due *sc'padolina* era calcolato uno spazio tale da potervi inserire la testa per il trasporto.

Mi fu detto che a Semogo nella *lölza a man* c'erano tre *sc'padolina*, delle quali quella centrale era in parte estraibile per inserire la testa durante il trasporto.

Il suo peso era piuttosto gravoso visto che con l'aggiunta *de la fum*, della fune, e *de li cadéna* (*de la lölza* o *del glèc'*), delle catene, poteva raggiungere i 30-35 chilogrammi.

La fune serviva per legare il carico, mentre le catene, costituite da grossi anelli a sezione quadrangolare, erano applicate là dove il pendio era ghiacciato e particolarmente scosceso.

Li cadéna (le catene)

Li cadéna venivano fatte passare sotto i pattini anteriormente il *màsc'clo* per evitare che scivolassero indietro e si legavano con *al capìn inànz* (Isolaccia), con il gancio rivolto in avanti, sopra il *lölzil*, per evitare si slegassero durante la discesa. Le catene venivano applicate o smesse anche più volte secondo il pendio; si toglievano quando il percorso era pianeggiante o poco erto. Quando venivano riutilizzate, essendoci il peso del carico, bisognava fare delle buche nella neve sotto i *lölzil*.

Poteva accadere che, finita la discesa, la strada tornasse a salire, come avveniva per i contadini di Frontale che, arrivati dalla Val di Rézzalo a Fuméro, erano costretti a spingere la slitta per un lungo tratto. Esistevano, per quel motivo, *li sc'puntadóra*, delle donne, più o meno retribuite, che attendevano ed aiutavano i conducenti della slitta a spingerla verso la successiva discesa.

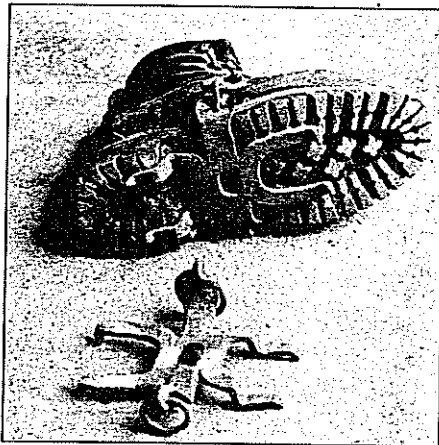
Se il pendio era particolarmente pericoloso, le catene erano applicate sui *màsc'cli* anteriori per aumentare l'attrito, altrimenti su quelli di mezzo, o

per frenare di meno su quelli posteriori.

Ambrogio Compagnoni di Plazzanecco in Valfurva, mi spiegava che le catene, lassù a Madonna dei Monti, si era soliti metterle solo posteriormente perché iscì la *lölza la sc'cuàa de mén*, perché così la slitta sbandava di meno. Per aumentare ancor più l'azione frenante, si potevano applicare catene sia davanti sia in mezzo.

In Isolaccia si affermava che, per aumentare l'attrito, inserivano sulla *chéglia* di mezzo, da un solo lato, la catena che tratteneva un *brusc'chìn* o *peciolìn* (a Bormio, *peciolèc'*, in Valfurva, un *cimàl*), un piccolo abete o una cima di esso, con la punta rivolta in avanti in modo che, scendendo, aprisse le sue fronde.

In certi casi, dove i pendii erano più ghiacciati, i guidatori applicavano sotto gli scarponi *li crapèla*, i ramponi.



Li crapèla, i ramponi che i guidatori de li lölza montavano sugli scarponi, quando i pendii erano ghiacciati.

La fum (la fune)

Il carico della *lölza*, fosse stato di rami o di fieno o di strame, era rinserrato con *la fum*, una fune di pelle di mucca fatta generalmente con *cinch cò*, cinque capi, intrecciati tra loro.

A un'estremità della fune era fissata *la còcula*, il nodo che non permetteva alla spola di legno di uscire. I migliori *funàdri*, coloro i quali costruivano le funi, non dimenticavano mai di nascondere nella *còcula* un bigliettino di carta ripiegato più volte nel quale era scritto il nome del padrone della fune. Anche sulla spola erano impresse con marchio a fuoco le iniziali del proprietario, *al sc'tamp*.

Dopo la *còcula* pendeva un'unica striscia di pelle, *la lisc'pa*, che serviva per *tacàr al ral*, per attaccare un cilindretto di legno. Quando la fune veniva tirata intorno al carico, si faceva passare nell'altro foro bislungo della spola, formando un'asola nella quale veniva inserito *al ral* che fungeva da fermo. Superstizione bormina era quella di inserire *al ral sèmpri vèrs bàita*, con la direzione verso casa, perché altrimenti si sarebbero verificati spiacevoli inconvenienti durante il trasporto del carico. In Valfurva, ove correva la stessa credenza, si diceva anche che, indirizzando *al ral* verso la discesa, in caso di ribaltamento della slitta, sarebbe stato più facilmente estraibile. La parte terminale della fune era chiamata in Cepina *la sc'pelónza* (in Bormio *la lisc'pa*, a Madonna dei Monti *la nèsc'tola*) e l'era *indòe che la se furnia la pèl*, era la porzione terminale della fune costituita da un sol

capo, dove terminava la pelle.

Da una pelle di una manza uscivano circa 50 metri di fune intrecciata. A Semogo si affermava che da una pelle di mucca usciva *la còbia*, ossia le cinque funi per legare il carico del fieno, *al fumaciòl*, una funicella di 3 o 4 metri di lunghezza più sottile di una fune normale (formata da tre capi), *la gióngola* (in Valfurva *gióngula*) e *li rèdena* (saranno descritte successivamente).

Le cinque funi che legavano il carico di fieno, diviso in due tagli di un metro ciascuno, erano *la permóta* (così chiamata anche in Isolaccia, *la fum lónga* in Valfurva), una lunga fune che poteva raggiungere anche i 14-15 metri di lunghezza e che serviva per legare il fieno longitudinalmente, e le altre quattro della lunghezza di 7 o 8 metri che servivano per rinserrare trasversalmente il fieno, due per ogni taglio (le funi trasversali venivano tirate, per ogni taglio, l'una da una parte e l'altra sul lato opposto, per equilibrare il carico).

L'azione di legatura del fieno era molto oculata. La slitta veniva accomodata vicino alla baita in modo che le spole delle funi trasversali potessero essere appese a qualsiasi appiglio della casa. Queste funi venivano fatte passare sotto *li sc'pàdola* e sopra *li sc'padolina* in corrispondenza *de li seràglia*, perché queste ultime non potevano essere strappate verso l'alto, essendo fornite del mezzo pomolo di legno.

La permóta era disposta longitudinalmente sopra la slitta perché, quando si giungeva nel fienile del paese, staccate le funi trasversali, si potesse rovesciare la slitta in modo che il fieno rimanesse compattato. Credenza forbasca era quella di rinchiodare *la fum lónga* posteriormente e mai davanti, perché sarebbe stato di cattivo augurio nella conduzione a valle della slitta. L'usanza era comune a tutti gli altri paesi perché, si diceva, legando la fune anteriormente, il carico rischiava di ribaltarsi in avanti.

La fum la g'àa de loràr miga su 'l còmbul, la fune doveva scorrere (per agire meglio ed essere più maneggevole) sempre sulla sua porzione piatta (contro *al ral*) e non su quella convessa.

La legatura *de li fum* avveniva con la scala a pioli con la tecnica *de tirèr a cul*: colui che legava, saliva sulla scala appoggiata al fieno, tirava la fune facendola scorrere attorno *al ral* e quindi, facendo passare l'estremità sdoppiata dietro i glutei ed ancorandola con il pollice della mano, *al se butàa ó indré*, si lasciava cadere indietro, esercitando un'ulteriore trazione. La medesima operazione veniva eseguita con *la permóta* dove però si disponeva di un'altra persona che, sul davanti della slitta, *al sc'tafetàa*, eseguiva l'operazione di tirare la fune che stava appoggiata alla *lölza*. Sopra il mucchio di fieno si era soliti porre *dòl latin*, due piccole pertiche, le quali a volte erano dotate di qualche legno trasversale: *la sc'caléta* (*al sc'calét* ad Isolaccia). Questo per evitare l'affondamento della fune. Il carico più difficile da rinserrare era lo strame, che non opponeva consistenza al tiro della fune. Per questo motivo *se fàa su la gàbia cu li fascina de*

malòsena, si costruiva una specie di gabbia esterna con tanti lunghi fasci di frasche (lunghi quasi come la slitta) d'alno montano. La fune in questo modo non si affondava nel carico. Insieme alla gabbia di frasche si preparava anche il fondo da appoggiare sulla slitta per impedire che lo strame scivolasse tra *li sc'pàdola e li sc'padolina*. Si preparavano per questo *de li dàsgia vérdà de péc'*, dei rami verdi di abete, che sormontassero *li sc'padolina*, e venissero incastrate sotto *li sc'pàdola*. A Madonna dei Monti, ove i boschi erano prevalentemente di larice, si costruiva una gabbia con i rami di quell'albero, che venivano disposti verticalmente tutti intorno alla slitta; quando lo strame era stato caricato, si ponevano sopra altri rami di larice per rinserrare il carico con la fune.

Spesso accadeva che, quando si andava a caricare lo strame nel periodo invernale, fosse in parte ghiacciato e *se fàa ó li péta de gèlt co 'l zapón*, si tagliavano con il piccone i pezzi gelati. Con questi *se fàa su al mur intórna a la lölza*, si costruiva una specie di parete sui margini della slitta, all'interno della quale si accatastava lo strame più morbido. Il lavoro veniva completato costruendo la gabbia di frasche o di rami.

A Semogo esisteva un metodo del tutto particolare per il trasporto dello strame: l'utilizzo *de la càgna*. Quest'ultima era una grossa cesta, intrecciata come una gerla, con base rettangolare, senza fondo. Alta circa un metro, aveva una base simile al piano della slitta grande, alla quale veniva fissata con delle corde. *La càgna* era costituita da un'uguale ossatura superiore ed inferiore: quattro spessi legni di betulla, di 4 o 5 cm di diametro, intersecati uno nell'altro. Quelli longitudinali sporgevano circa 10 cm dal grosso cesto, favorendo così la sua impugnatura ed il conseguente sollevamento. In certi alpeggi più vicini al paese, era consuetudine stanziare anche nel primo periodo invernale, fin quando erano finite le scorte di fieno. Solo allora si ritornava in paese con gli animali. Le mucche avevano in quel periodo da poco partorito ed i vitellini appena nati, *i pusc*, venivano collocati nella *càgna*, sopra *la lölza*, su un giaciglio di paglia.

Qualcuno, per facilitare l'operazione di legatura, accumulava lo strame in grossi sacchi di iuta.

La lölza poteva avere i *lölzil* di puro legno oppure questi erano ricoperti *de li làma*, dalle lamine di ferro. Si parlava così di *lölza feràda*, slitta ferrata, o di *lölza desc'cólza* o *sc'cólza*. Quando la slitta non aveva le lamine, dopo un certo numero di trasporti *al se sg'libràa al fònt di lölzil*, si consumava il fondo dei pattini e bisognava allora *solàla*, "risuolarla". Per far questo si usava *la fòdra* (Bormio) o *la flédra* (Madonna dei Monti), o *la flòdra* (Piatta, Cepina) o *la sòla* (Semogo), un *lölzil* più sottile con poca curvatura ancorato con due cunei di legno che a Madonna dei Monti erano chiamati *i masc'cli*. *La fòdra* e *la fàen su de muf*, la fodera la costruivano con il pino mugo, perché legno leggero, *tegnadic'*, tenace, e perché più facile da trovare nei boschi già con quella curvatura.

Il trasporto con *la lölza a man*, avveniva con il conducente che si poneva dinanzi, e si appoggiava con la schiena al carico per frenarlo durante la discesa lungo il pendio. Se il carico era costituito da pungenti rami d'abete, il conducente s'ingegnava costruendo *al cuscìn de dàsgia*, il cuscino fatto con le porzioni terminali dei rami verdi di abete, oppure con un sacco di iuta o con *una cuèrta*, una coperta. Di fianco si facevano uscire dal carico due rami poco sporgenti (per aiutarsi a fuggire di lato qualora la slitta non era più controllabile) *ch'i fàen li manéta*, che fungevano da maniglie cui il guidatore si appoggiava. *Li dóa manéta*, le due maniglie, venivano affrancate *a li sc'pàdula maèsc'tra cu la fum che se vanzàa*, alle *sc'pàdula* con la fune che si avanzava nel legare il carico. Per legare un carico di rami non occorreva molta fune come per il fieno.

A Madonna dei Monti queste maniglie improvvisate erano chiamate *i timoncéi* e si affermava che per avere una buona conduzione della slitta, dovessero essere inserite a livello delle ascelle del conducente.

Anche quando il carico era di fieno o di strame erano affondati nel carico due rami per la conduzione della slitta. Il conducente, con la schiena appoggiata al carico, alzava le rudimentali maniglie appoggiando solo i talloni sulla neve.

A Semogo, dove si diceva fossero più ingegnosi, attaccati ai *lölzil* c'erano i *sc'tenghetin*, due piccole stanghe cui il guidatore si appoggiava per dirigere *la lölza*.

In Valfurva certe slitte avevano i *lölzil* molto lunghi che convergevano con le loro curvature verso il centro in modo che il guidatore li potesse tenere in mano e potesse così controllare *la lölza*. Potevano essere però questi un'arma a doppio taglio, perché impedivano al guidatore, in caso di mancato controllo della slitta, di sfuggire facilmente di lato.

Se la lölza la te töléa a rèz, te fàesc debót a bandonàla, se la slitta tentava di investirti, facevi in fretta ad abbandonarla.

I vecchi raccomandavano sempre agli inesperti guidatori di non mettere, durante la discesa, la corda per tirare la slitta sulle spalle: poteva essere una trappola mortale!

Non pochi furono nei tempi passati i guidatori schiacciati o feriti dalla *lölza*. Ne restava memoria in qualche quadretto di ex-voto.

Se comunque non c'erano incidenti, il carico scivolava a valle con estrema velocità: *se a ir in su se ghe metéa me's'óra, a vegnir in ó se ghe metéa miga cinch menù*, se a trasportare la slitta a spalla verso monte s'impiegava mezz'ora, a scendere ci volevano meno di cinque minuti.

Una *lölza* normale era lunga da 1,80 a 2 metri ed era larga intorno ai 70-80 centimetri. Una slitta di tali dimensioni poteva portare un carico anche di 3-4 quintali di fieno.

Ad Isolaccia, e, penso anche negli altri paesi del Contado, si osservava l'obbligo di costruire le slitte con la stessa larghezza per ciò che riguarda la distanza trasversale dei *lölzil*. Questo per favorire che si formassero nella

neve *de li lölzila* (Isolaccia, Semogo), delle tracce, uguali ove fosse potuto scivolare nello stesso modo qualsiasi tipo di slitta: *al se fàa ó nóma una pisc'ta*, si formava un'unica pista.

In Bormio e in Valfurva le tracce lasciate dai pattini della slitta erano chiamate *i madéir de la lölza* (a Plazzanecco *i medéir*).

Gli abitanti della Valfurva erano soliti farò la cal, preparare la strada il giorno prima del trasporto a valle del carico. Con i badili ripulivano grossolonomamente il sentiero, e, con la slitta quasi vuota, scendevano a valle in modo che si formassero delle tracce per il giorno seguente, sperando che la neve o il vento della notte non vanificasse tutto quel lavoro.

Anticamente in Semogo la distanza tra i due pattini della slitta era di soli 60 cm. Quando, nei primi anni di questo secolo, la strada di Livigno che era transitabile, in periodo invernale, solo con cavalli trainanti slitte, il signor Sandro Aranchini Rovaris, responsabile di quella strada, decise, in seguito a numerosi casi di ribaltamento (*li lölza li se inverzàen*), che la distanza tra i *lölzil* aumentasse sino a 75-80 cm.

Una slitta a mano del tutto rudimentale era *al bórch*, costituita da due pattini uniti anteriormente, perché appartenenti a un'unica pianta che si biforcava in due. Tra i due naturali *lölzil* venivano inseriti alcuni *trevèrs*. Serviva per il trasporto di modeste quantità di fieno o di ramaglia. Questo tipo di slitta viene chiamata da Paul Scheuermeier slitta a forcella, con diffusione documentata solamente nell'Italia meridionale (P. Scheuermeier, *Il lavoro dei contadini*, Milano 1980, vol. II, p. 123; inchieste del 1920).

La lölza cu la menadùra

Slitta simile alla precedente, ma con dei piccoli accorgimenti per potervi attaccare qualsiasi animale da tiro (bue, mucca, mulo, asino o cavallo) ed essere trainata.

Qualora fosse stata scelta una mucca, si propendeva verso una *quatrìna*, una manza di quattro anni, ancor meglio se non aveva ancora partorito, perché più forte.

Li clàpa

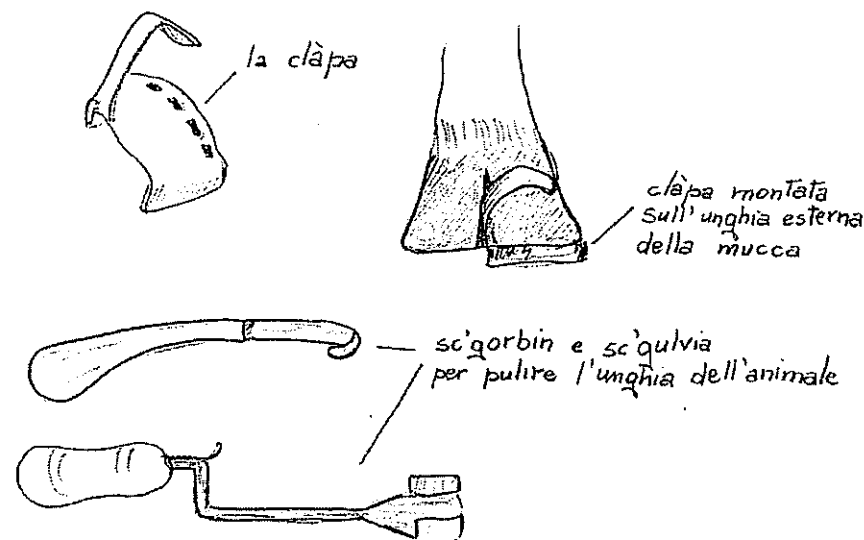
Cu li vácà cu li óngia téndra se g'àa de feràli cu li clapa o clapèla, le mucche con le unghie tenere bisognava ferrarle con *li clàpa*.

Si ferravano più che altro *i muc'*, i torelli castrati (Isolaccia).

L'operazione di ferratura veniva eseguita soprattutto per i bovini che erano utilizzati per il trasporto del fieno dalla lontana Val Fraele, *se nò i vàen a sanch dòpo péna un viàc'*, altrimenti le unghie sanguinavano dopo un solo trasporto. Esperto nella ferratura delle mucche era, nel villaggio di Pedenosso, un certo *Besc'cin*.

Mi raccontava Gino *Ròch* Valgoi, che il nonno Rocco forgiava nella sua

officina i ferri per le mucche ed eseguiva anche l'operazione di ferratura. Questi era proprietario della *fusgina* sotto Semogo, in località Le Ponti, dove scorre il torrente Foscagno. Quivi con un grosso maglio si modellava il ferro e venivano così confezionate *li clàpa* per permettere alle mucche di non scivolare sui fondi ghiacciati e per evitare si consumassero le unghie. *Li clàpa* erano dei ferri del tutto particolari, applicati quasi esclusivamente sull'unghia esterna dell'animale. Erano costituite da un fondo piatto che si incurvava verticalmente, davanti e dietro, a formare una specie *de ramponin*, di piccolo rampone. Seguivano nella loro porzione d'appoggio la forma dell'unghia esterna dell'animale: tondeggianti esternamente, diritte internamente. Davanti, nella porzione mediale, una lamina di ferro si alzava



verticalmente tra le due unghie ed andava poi ad abbracciare in parte l'unghia esterna dell'animale. Sul fondo piatto *de li clàpa*, esternamente, c'erano quattro fori che servivano per fissare i ferri stessi all'unghia della mucca con dei piccoli chiodi (i bovini possiedono unghie di spessore poco consistente rispetto allo zoccolo del cavallo).

L'operazione di ferratura di una mucca era piuttosto complessa. Si usava uno strumento del tutto particolare: *l'arla*, un legno verticale che faceva da supporto ad un altro incurvato girevole ove veniva risserrata la testa del bue o della mucca in modo che non si potesse muovere (strumento che veniva usato anche per la fecondazione). Da dietro, a livello delle zampe posteriori, l'animale veniva fatto entrare sotto una specie di cavalletto costituito da due piantoni e da un legno trasversale superiore; il tutto era stabilizzato da due altri piantoni inclinati che si inserivano circa a metà dei

supporti principali. Su questi ultimi venivano legate le zampe dell'animale per poterlo ferrare. In qualche caso era fissato tra i due piantoni un altro traverso (come si faceva sul davanti) dove si faceva appoggiare la zampa dell'animale.

In Isolaccia il sistema con l'*àrla* per la ferratura delle mucche era piuttosto singolare. Era costituito da un grosso piantone in larice infisso nel terreno con una particolare curvatura per inserire la testa della mucca (Attilio Illini raccontava che il padre *Pipa* era andato sino al lontano bosco *de li Póna* a rintracciare una pianta con tali caratteristiche). Allo stesso livello dell'insegnatura era fissato con un *cavìc'*, un cavicchio, un ramo ricurvo di betulla girevole che veniva ancorato inferiormente tramite un'*ànsa*. A livello delle ginocchia della bestia era posto un legno trasversale con due fori laterali, dove si inserivano perpendicolarmente le due stanghe, che a loro volta passavano attraverso altri due fori su due piantoni fissati nel terreno a livello delle zampe posteriori. Le due stanghe sporgevano dai due piantoni circa 50-60 cm per favorire l'appoggio della zampa con l'unghia da ferrare. Le zampe venivano legate con *al funaciòl*. Durante l'operazione di ferratura, alla mucca veniva messo in testa il giogo per evitare che con i movimenti della testa nel tentativo di uscire dall'*àrla*, si rompesse le corna.

L'operazione di ferratura iniziava spianando l'unghia con degli appositi scalpelli, *li sg'gùlvia* e con *i sg'gorbìn*, specie di piccoli coltelli ricurvi, destri e sinistri. Ad Isolaccia questi coltelli erano chiamati *i rasc'cìn*. *Li óngia li vegnièn pulìda co 'l rasc'cìn e pö se vedö int a fiànch de l'óngia se la vâca co 'l sc'tér tröp nel dugàl l'âa int la pelósa o l'âa féit int la fontàna perché ióra se podéa mìga ferèli. Se al g'âra la pelósa se ghe metéa su al verderàm; se al g'âra la fontàna se ghe la pulia fòra fin a fèghi gnur fòr al sanch, e per fèla guarìr se ghe metö int una pèza co su del sc'pirìt.* Le unghie venivano pulite con un coltellino ricurvo e dopo la pulitura si controllava se nel margine interno dell'unghia vi fosse la patologia che la mucca contrae quando sta troppo a contatto con il letame (magari direttamente nella zanella di scolo) o se vi era una raccolta purulenta dovuta al contatto accidentale con ferri o chiodi. In questo caso l'animale non poteva essere ferrato. Dopo l'utilizzo del *rasc'cìn se sc'pianàa l'óngia con un cortèl guz di sciòber*, si spianava l'unghia con un coltello affilato che erano soliti utilizzare i calzolari.

Il ferro, già preparato con la forma dell'unghia, era arroventato e, con delle speciali pinze, applicato in modo che, con il calore, l'unghia si modellasse secondo la forma del ferro stesso. Posteriormente la mucca poteva subire una ferratura duplice: sia sull'unghia esterna sia su quella interna. Il ferro interno era liscio e non aveva quella specie d'uncino di cui era dotato quello esterno: si fissava con solo cinque chiodini. I ferri posteriori erano più lunghi, rispetto agli anteriori, perché così è la forma dell'unghia dell'animale. A Madonna dei Monti le mucche venivano ferrate in modo più rudimentale con un ferro di cavallo al quale era attaccata una cinghia, che era legata

sopra la doppia unghia della mucca.

A Semogo fu congegnata da Battista Lazzeri una slitta da traino più spessa con quattro *trevèrs* e provvista di quattro *sc'padolina*, nella quale erano state completamente eliminate *li seràglia*.

Dietro *al màsc'clo* anteriore, su entrambi i lati, era inserito un legno o un ferro posto tra *lölzil* e *sc'pàdola* che era chiamato a Bormio *cavìsgia* o *cöglia*, a Cepina *cavìglia*, a Oga *cögliòla*, in Valfurva, ad Isolaccia e Semogo *gucéta* e a Livigno *ciöglia*. Questo serviva per ancorare *li sc'tànga* (Bormio) o *i timón* (Valfurva) o *li sc'tenghéta* (Isolaccia e Semogo) o *li sc'prànga* (Livigno), le stanghe di legno di betulla che facevano da collegamento tra *la lölza* e l'animale da tiro.

La *sc'tànga* si inseriva nella *cavìsgia* grazie ad un anello fissato nella *sc'tànga* stessa che poteva essere metallico oppure anche di legno di betulla ritorto. Quest'ultimo era chiamato a Bormio *la tórta* o *al canaulìn*, in Valfurva *la tórta*, a Premadio *al torcìn de bedögn*, in Isolaccia e in Semogo *al tórt*. Si usava il *tórt* solo quando *la lölza* era trainata da un animale lento, quale bue o mucca, che non potesse dare forti strattoni; con il cavallo era inserito l'anello metallico. *La tórta* di betulla veniva preparata accuratamente piegando il legno nell'acqua calda.

Egidio Lazzeri di Semogo mi spiegava che anticamente sia *la gucéta* sia *al tórt* erano di legno e che venivano usati anche con i cavalli; l'importante era che fossero costituiti dallo stesso materiale, *se nò i se sg'mangiàen*, altrimenti si usuravano in poco tempo.

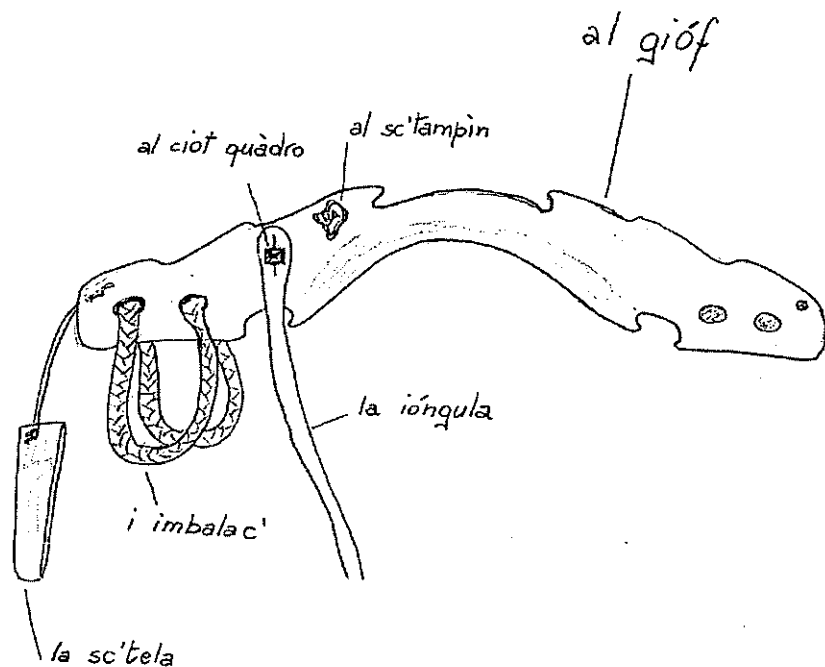
Ultimamente *la cavìsgia* era costituita da un tubo di ferro con un foro sotto *la sc'pàdola*, ove poter legare un filo di ferro che impediva che questa si sfilasse. *La cavìsgia* era sempre inclinata in avanti con la sua parte inferiore disposta in modo che l'anello della stanga, quand'era in tensione, andasse a finire verso *il lölzil*, la parte più consistente della slitta.

Fòra sómp ne li sc'tenghéta al g'âra dòi o tré böc', in cima alle stanghe vi erano due o tre fori a sezione rettangolare sistemati, dall'alto verso il basso, longitudinalmente, delle dimensioni di 1 cm x 4 o 5 cm, ove ancorare il giogo. Le differenti distanze tra i fori erano determinate dalle possibili diverse dimensioni dell'animale che veniva aggogato.

Al gióf (il giogo)

La mucca veniva aggogata mettendo intorno alle corna un *sc'tròf*, uno straccio, sopra di questo *al cornàl* (a Livigno *tìsgina*), una specie di cappuccio di pelle imbottito, con due fori, uno dei quali era aperto e terminante con due stringhe di pelle. Questo perché, essendo le corna dell'animale divergenti, permettevano di inserire *al cornàl* dapprima nel foro chiuso e poi in quello aperto che veniva successivamente rinserrato con le stringhe. Sopra questo particolare cappuccio veniva applicato *al gióf* (in Valfurva *la gada*, a Livigno

al giòuf), il giogo di legno. Il giogo veniva legato alle corna tramite la *ióngula* (ad Isolaccia e Semogo *gióngola*, in Valfurva *gióngula*), una *nèsc'tola de pèl*, una striscia di pelle. Sul *cornàl* erano praticati dei nodi di pelle che evitavano lo slittamento del giogo e fungevano da guida alla *ióngula*. Lo straccio e *al cornàl* erano sovrapposti all'attaccatura delle corna per evitare che, applicando il giogo nudo, *la vâca la vegnìs sc'tórna*, la mucca avesse problemi di equilibrio.



Nel giogo, partendo dall'esterno, e su entrambi i lati, vi erano:

- un piccolo foro, disposto verso l'alto, dal quale pendevano due striscioline di pelle alle quali venivano legate *li sc'téla*;
- due grossi fori nei quali erano inseriti *i imbalac'*;
- un *ciòt quàdro*, un chiodo quadrato ove, tramite un piccolo taglio longitudinale nella pelle, veniva inserita la *ióngula*;
- *al sc'tampìn* (Semogo), il marchio a fuoco con le iniziali del proprietario. *I imbalac'* (Bormio) o *i imbalâz* (Premadio e Cepina) o *li rëdena* (Valdidentro) erano due strisce di pelle intrecciata foggiate ad asola che pendevano dai due grossi fori del giogo su entrambi i lati. Questi si inserivano nelle stanghe e, per impedire che si sfilassero anteriormente, nei fori rettangolari in esse praticati, venivano inserite *li sc'téla* (Bormio), o *li sc'tèli* o *sc'tèca* (Cepina), o *li cògliòla* (Oga), o *li cugliòla* (Uzza), o *li sc'pràngola* (Madonna dei Monti), o *li chigliòla* (Premadio), o *li chegliòla* (Pedenosso, Isolaccia,

Semogo), delle stecche quadrangolari di betulla a forma conica. *Li sc'téla*, che presentavano un piccolo foro superiore, venivano legate a quelle striscioline di pelle che pendevano esternamente dal giogo.

L'operazione di aggogare la mucca era detta *giónger la vâca* (in Valfurva *ùnger*, a Madonna dei Monti *giùnger*, a Semogo *ónger*). Nacque così nel Contado il detto *giónger la ént*, metter la cavezza alla gente, soggiogarla, e si diceva: *sóm mìga chì a fam giónger de quel lì*, non sono qua a farmi prendere per il naso da quello. A Semogo si diceva anche: *van a fèt ónger*, va' a quel paese, intendendo però con quel verbo l'atto dell'estrema unzione del prete.

L'insieme di tutti gli elementi che servivano per aggogare una mucca avevano in Semogo un solo nome: *la giuntùra*. A Madonna dei Monti si parlava *de la vesc'timénta de la vâca*.

L'aggiogamento del cavallo si differenziava, perché veniva utilizzato un foro laterale della stanga, di forma ovale, nel quale era inserito *al trecìn*, un pezzo di pelle liscia. *Al trecìn* era fissato nell'anello *de la colàna*, della giogaia, ed era fatto passare con i due capi nel foro della stanga, alla quale era assicurato.

Al trecìn era fatto *de pèl de mosc'cadic'*, una striscia di pelle particolarmente tenera, conciata con materiali grassi per ammorbidirla. *La ióngula* invece (un tempo anche *i trecìn*) veniva ricavata da *una pèl vérdâ de vâca*, una pelle non conciata di mucca. Questa pelle era lasciata essiccare, indi si toglieva il pelo. La pelle veniva fatta *sg'mafgiotìr*, macerare, *ne la gràscia còta per pèrder al pèl*, nel letame già soggetto a cottura, per perdere il pelo. Si lasciava poi ammorbidire in un ambiente umido, come quello della stalla, ungendola con *sóngia*, sugna, o *lum de ròca*, allume di rocca.

Qualche volta con *la menadùra* si utilizzavano due slitte collegate con *al timón* (Semogo), una stanga di betulla che anteriormente era dotata di un *rampìn* da inserire in un anello fissato orizzontalmente al centro dell'ultimo *trévèrs* della slitta davanti. Anticamente, grazie alla presenza di un foro nell'ultimo *trévèrs* della slitta e nel *timón* stesso, si inseriva un ancoraggio formato da un cuneo di legno che veniva chiamato *al marèc'*. In mezzo *al timón* c'era un robusto anello di ferro, dietro il quale il legno si apriva, allargandosi, in due metà (lavoro che veniva eseguito quando il legno era ancora verde), alle cui estremità, lateralmente, erano collocati *i tòrt*, che andavano a inserirsi internamente *ne li gucéta* della slitta posteriore. *Al timón* veniva utilizzato per trasportare con più facilità una quantità maggiore di fieno; in questo modo, essendoci due slitte, non si era costretti a sovraccaricare *la lölza*.

In Valfurva questo dispositivo era chiamato *al timoncèl* e veniva fissato nell'anello della slitta davanti con un perno di ferro chiamato *la cavìglia*. Certe volte si legavano semplicemente le due slitte con una corda, ma si presentavano notevoli difficoltà nel caso in cui si doveva curvare.

Quando il carico era piuttosto pesante e bisognava affrontare salite impegnative, si utilizzavano due mucche poste non a pariglia, per la ristrettezza dei sentieri, ma una dietro l'altra. Quella davanti era collegata a quella che trainava la slitta con i *sc'afét*, delle funi che venivano legate dal giogo della prima mucca alle stanghe della seconda.

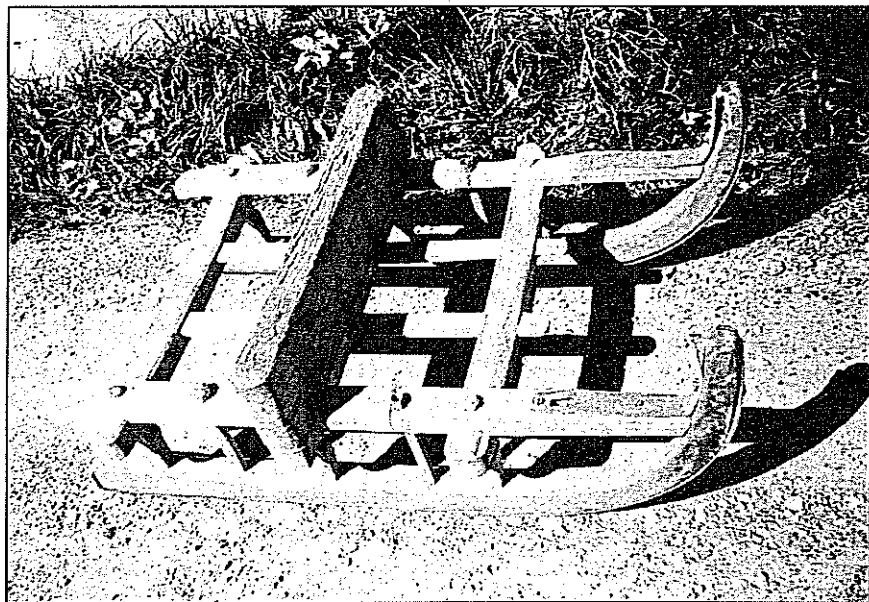
Fra le slitte trainate da animali era usata, a Livigno, la *lölza grànda co la gàbia àlta*, dotata di una specie di gabbia di legno nella quale veniva trasportata la legna *taglièda su*.

La lölza còrta o lölza de 'l legnàm o sg'lita màta (solo in Bormio ed Oga)

La *lölza còrta*, anche detta *lölza del legnàm* (Valdidentro), era una slitta simile alla precedente, ma molto più corta e più massiccia.

In Bormio veniva chiamata *sg'lita màta* e Glicerio Longa ne fa questa descrizione: "la slitta con la quale si trasportavano i tronchi e ceppi" (*Vocabolario bormino*, Perugia 1913, p. 131). In Oga, in Valdisotto, questo particolare tipo di slitta era chiamato *al sg'lit mat de li bóra*, mentre in Valfurva la *sg'lita masùcia* o *al masùc*. Le sue dimensioni variavano dal metro e venti, al metro e trenta di lunghezza (*al masùc* non superava mai il metro di lunghezza). Veniva utilizzata per il trasporto di tronchi anche di grossa taglia.

Nella *lölza còrta* mancava l'ultima *seràglia*. Sopra *al trevèrs* centrale stava fissato un robusto legno trasversale, *al sèz* (*al séz* in Valfurva), alto 10-15 cm.. Questo presentava uno o due fori per lato per farvi scorrere la



La *lölza còrta* o *lölza del legnàm* co'l *sèz sc'tinco* per il trasporto dei tronchi.

fum che legava i *boréi*, i tronchi, fissati solo superiormente.

Nel caso in cui il tronco era unico, *s'aa ilóra de sc'trozèl*, bisognava strozzarlo, ossia legarlo per bene anche in basso, per evitare si sfilasse ed ondeggiasse da una parte e dall'altra. Per eseguire questa operazione si faceva passare la fune nei due fori più interni del *sèz*.

I tronchi, montati sul *sèz*, poggiavano dietro, sulla neve.

Le dimensioni ridotte di questa slitta e la legatura dei tronchi in siffatta maniera, permettevano di curvare anche con *boréi* discretamente lunghi. Anticamente su questa slitta *al g'ara nóma al sèz sc'tinco*, c'era solo il *sèz* fisso. Solo più recentemente quasi tutte *li lölza còrta* sopra *al sèz* fisso presentavano *al girèl* (Bormio, Madonna dei Monti, Cepina, Premadio, Isolaccia, Pedenosso), o *la sc'tèrza* (Oga, Valfurva e Semogo), o *al coscin* (Livigno), il girello, un traverso di legno ricoperto da una lamina di ferro dell'altezza di circa 8 cm, in mezzo al quale si infilava la *gufgéta* (Bormio) o *caviglia* (Valfurva e Cepina) o *gucéta* (Semogo), un robusto perno di ferro *cu la capèla*, con la cappella, che permetteva al girello di ruotare nelle curve. Lateralmente il girello aveva due piccole rilevature, *li dóa còcula* (Bormio), per impedire che i tronchi scivolassero verso l'esterno, e due fori dove inserire le funi. La fune avvolgeva i primi due tronchi posti esternamente; i tronchi centrali, sistemati sopra la fune in modo che venisse rinserrata, venivano legati con i capi rimanenti.

La *lölza del legnàm*, sia col *sèz* fisso sia con *al girèl*, poteva essere trascinata a mano qualora si trattasse di legname non molto lungo (fino a 4 metri circa). Quando invece il legname era di notevole lunghezza, si preferiva usare la *lölza* provvista di girello, con relativa *menadùra*.

Questo tipo di slitta poteva essere impiegato anche per il trasporto di fieno, ramaglia o strame, con l'utilizzo della *priàla*.

In Valfurva, usavano la *sg'lita lónga cu la menadùra* che raggiungeva i 2,20 metri di lunghezza e gli 80 cm di larghezza, sulla quale venivano caricati tre tagli di fieno da ottanta centimetri. Era però una slitta troppo pericolosa, che si preferì sostituire con la *priàla*.

Questa era costituita da due lunghe *làta*, pertiche di qualsiasi tipo di legno, *i priàl* (ant. piatt. *i priàgl*, *i preàl* a Premadio), della lunghezza di circa 5 metri, che venivano poggiate e assicurate sul *girèl* con delle funi. A circa tre metri di distanza dal girello, posteriormente, veniva inchiodato *al trevèrs de la priàla*, un tronchetto di betulla, della larghezza circa della slitta, con due fori esterni nei quali si inchiodavano *cu 'l sigurìn dòi ciòt quàdri ch'i vàen ó n'i priàl*, con il dorso dell'accetta due chiodi a sezione quadrata che si inserivano nelle due pertiche. I legni trasversali potevano in ogni modo essere molteplici (spesso uno era a livello del girello). *Dedré al travèrs dedré*, *i ghe metéen ó la còglièda*, dietro al legno trasversale posteriore inchiodavano un cuneo di ferro con attaccato un anello ove far scorrere la fune.

Dietro *la priàla*, ma in genere posteriormente a qualsiasi tipo di slitta a pieno carico, veniva attaccata *la tràglia*, un fascio di legna leggera (*dàsgia*)

che si tirava a strascico, il quale aveva un duplice scopo: quello di esercitare un'azione frenante (quando il percorso non era scosceso si cercava di metterla sopra la slitta) e quello di portarsi a casa un ulteriore carico di ramaglia. Una *tràglia* in senso figurato sta ad indicare chi tarda a un appuntamento o chi non termina mai un lavoro: *ir a tràglia* a Livigno e a Semogo indica l'andare a trovare l'amorosa (G. Longa, *Vocabolario bormino*, cit., p.262).

La *lölza màta* (Valdidentro) o *al f'lit mat* (Cepina)

Al *sg'lit mat* era una slitta del tutto particolare, molto tozza e rudimentale. I *lölzil*, un po' più bassi di quelli di una *lölza* normale, erano fatti generalmente non di betulla (legno più pregiato), ma di legni resinosi quali *al làresc o al péc'*, il larice o l'abete.

Al *sg'lit mat* era infatti più soggetto, tra tutte le altre slitte, ad usura ed era impensabile usare la betulla per fare i *lölzil*, perché i tronchi di quell'albero foggianti a tal guisa erano difficilmente rintracciabili nei boschi del nostro Contado.

Era una slitta priva di *màsc'cli*, *seràglia*, *sc'pàdola* e *sc'padolina*; aveva solo una serie di *trevèrs* molto ravvicinati l'uno all'altro, costituiti da rami interi di betulla o divisa a metà. Certe volte venivano eseguite delle tacche nei *trevèrs* perché si inserissero meglio nei *lölzil*. I *trevèrs* erano fissati nei *lölzil* con dei grossi chiodi.

Al *sg'lit mat* era utilizzato per il trasporto dei sassi o di pesanti carichi. Qualche volta, al di sopra dei *trevèrs*, parallelamente ai *lölzil*, venivano inchiodati dei *latìn*, dei piccoli tronchetti che evitassero la caduta dei sassi e fungessero in qualche modo da *sc'pàdola*. Al *sg'lit mat* era più corto, più stretto e molto più pesante di una qualsiasi altra slitta ed era impossibile portarlo sulle spalle. Per questo era dotato di una corda per poterlo trascinare, *al tirànt*, quando la strada era in salita o pianeggiante.

Al *sg'lit mat*, il più delle volte, non aveva lamine perché, a motivo del suo peso, era già



La *lölza màta* per il trasporto dei sassi.

fin troppo veloce e spesso subiva il lavoro di risuolatura: *la fòdra*.

Questo particolare tipo di slitta era dotato di uno speciale sistema frenante: *la ràsc'pa de fèr o al gratón* (Piatta). Era costituita da una *sc'tànga de bedögn*, un ramo di betulla nel quale era applicato, nel tratto terminale, o una vecchia zappa in disuso o un *badìl végl sénza pàla cu la còsc'ta incurvada cùme un rampin*, un vecchio badile senza pala con la porzione centrale (dove è inserito il manico) incurvata a forma d'uncino. La *ràsc'pa* era inserita con un perno ed un bullone sulla curva del pattino e veniva azionata tirandola, sui pendii ghiacciati, dal guidatore che stava seduto sopra i sassi. La *ràsc'pa* era di fondamentale importanza perché, con un carico di 5 o 6 quintali o anche più, *al sg'lit mat al ciapàa l'ónda e al fàa pöira*, prendeva velocità e preoccupava il conducente.

Questo particolare tipo di slitta era utilizzato solo su strade con neve battuta perché *se nò al tocàa ó la bòsgia*, perché altrimenti avrebbe toccato i *trevèrs* sulla neve.

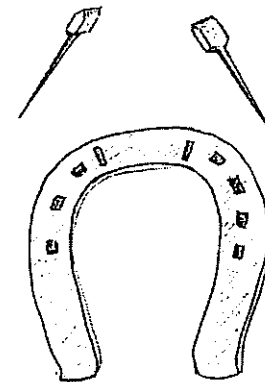
Mi raccontava un anziano signore di Cepina, che *se vaa su in de li gànda a tór sasc cu al sg'lit mat in premöira, quàndo la néf l'era samàda e la portàa fina a mesg'di*, si andava sugli scoscendimenti detritici a prendere i sassi con la slitta matta, in primavera, quando la neve presentava una crosta ghiacciata (diveniva così perché fondeva di giorno e si ghiacciava di notte), che permetteva alla slitta di non sprofondare.

In certi casi questa slitta veniva trainata da un asino o da un mulo, al quale applicavano sugli zoccoli i ferri chiodati. Il ferro chiodato

anticamente (oggi sostituito da ferri con chiodi fusi al vidiam) aveva anteriormente *dóa posc'ta*, due fori, nei quali venivano inchiodati allo zoccolo due lunghi chiodi con testa a forma di lama tagliente.

In Semogo la *lölza màta* non veniva mai usata a mano e per questo inserivano tra i *lölzil* e i *latìn* longitudinali (che fungevano da *sc'pàdola*), tra un *trevèrs* e l'altro, *li gucéta* per poterla trainare. Lì, gli unici sistemi frenanti utilizzati sulla slitta dei sassi consistevano nel legare posteriormente con un *cobiét*, un filo di ferro, un grosso sasso da trascinare o nel preparare il pendio con spargimento di terra. Non venivano mai utilizzate le catene perché facevano affondare la slitta già notevolmente bassa.

Nello stesso villaggio della Valdidentro, in luogo *de la lölza màta*, per il trasporto dei sassi veniva anche utilizzata una *lölza* normale, sopra la quale



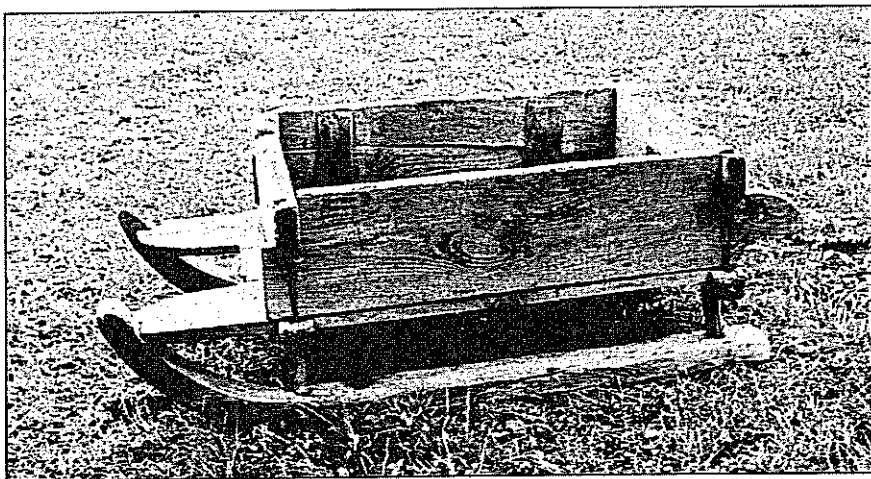
- *Ciot de l'qlec e li doa posc'ta nel fer.*
Chiodi per il ghiaccio e
i due fori per inserirli nel ferro.

era fissato *al calasc'trón di crap*, una o due grosse tavole che facevano da fondo, alle cui estremità erano inchiodati trasversalmente *dòi latìn*, collegati tra loro da due lunghe pertiche, disposte longitudinalmente. Qualche traverso congiungeva le pertiche con le assi formanti il fondo in modo da costituire una struttura ove poggiare i sassi obliquamente. *Al calasc'trón di crap* impediva così che, per l'enorme peso issato, si rompessero *li sc'padola* e *li sc'padolina*.

In Bormio, collocato al piano, più che di *sg'lit mat* si parlava di *car mat* un rozzo carro che veniva utilizzato per il trasporto dei sassi. Era costituito da due tronchi del diametro di circa 20 cm che fungevano da ruote. All'esterno erano dotati di spessi cerchi di ferro. Quando questi ultimi erano in sede, si facevano dei grossi fori sulla testa dei tronchi per inserire, battendo energicamente con la mazza, *i agói*, due grossi perni di ferro lunghi 60 cm circa e del diametro di 3 o 4 cm. Per 50 cm erano di forma piramidale, mentre i rimanenti 10 cm che correvano verso l'esterno erano cilindrici. Su questi poggiavano quattro forcelle montate internamente *su li dóa longherina*, sui due legni posti longitudinalmente, sopra i quali vi erano i *trevèrs*. *Cu al car mat se vaa a tór i crap per far su i penéi per méti ó nel Frodólf quàn che al caciàa*, con il carro matto si andavano a prendere dei grossi massi per costruire dei frangiflutti da frapporte nel torrente Frodolfo quando era in piena. Questi massi venivano collocati alternativamente su una sponda e sull'altra, in modo che l'acqua diminuisse la sua irruenza.

La *sg'lita cu 'l benèc'*

La slitta che serviva per il trasporto del letame era chiamata *la sg'lita cu 'l benèc'* o più semplicemente *béna* o *benòla*.



La sg'lita cu 'l benèc' per il trasporto del letame.

Questa slitta, più corta di una *lölza* normale, non aveva *li sc'padolina* e presentava delle tacche nei *trevèrs*, in modo che le assi inchiodate longitudinalmente, formanti il fondo della *béna*, costituissero un piano unico con i *trevèrs* stessi.

I due *cazin* (in Valfurva *i dòi sèz*) erano le robuste assi di larice che formavano la parte anteriore e quella posteriore del *benèc'*. Questi erano fissati perpendicolarmente al piano con dei lunghi passanti di ferro, avvitati sopra con dei bulloni, *i màsc'cli* (Bormio). *I cazin* si restringevano leggermente verso il fondo. Sopra i *cazin* appoggiavano dei traversi di betulla che sporgevano circa 10 cm, allo stesso modo del *trevèrs* di fondo. Questi due traversi erano detti in Premadio *i brèc' de 'l benèc'*. In queste sporgenze erano praticati dei fori per inserire *la gusgéta* (Bormio) o *la gug(hi)éta* (Piatta e Cepina) o *la gucéta* (Valfurva e Valdidentro), una lunga asta di ferro ricurva per poterla sfilare. *La gusgéta* permetteva di trattenere la sponda inserita longitudinalmente. La sponda presentava due tacche superiori predisposte per incastrarsi nel traverso di betulla e si allungava nella parte posteriore, con una coda (*la cúa* in Valfurva) o con un pomolo (Premadio) oltre il *cazin* per poterla meglio disinserire, quando si toglieva *la gusgéta* e si scaricava *la gràscia*, il letame.

In Oga, in periodo primaverile, quando le nevi cominciavano a sciogliersi, i bambini del paese facevano a gara a scendere con le loro *benòla* fino alla chiesa della Madonnina, per andare a concimare i numerosi campi di patate che ricoprivano, fino a qualche decennio fa, quelle coste.

Chissà, forse per qualche aneddoto collegato con questo uso, in Oga esiste tuttora lo *sc'cotùm*, soprannome di famiglia, *Benòla*.

Anche la *benòla* aveva la *ràsc'pa* come sistema frenante.

Slitte speciali

Fra le slitte particolari si ricorda quella dei bambini, *al sg'litìn* (*al lölzìn a man* a Livigno), *al sg'litón de la néf* lo spazzaneve, a Livigno, *la lölza da la gàbia média co la sc'coca* usata nelle occasioni importanti e *la lölza da la pòsc'ta*.

Al sg'litìn dei bambini veniva usato oltre che per divertimento anche per il trasporto di piccoli carichi costituiti da *fascinìn de légna*.

Lo spazzaneve somigliava ben poco ad una slitta, essendo costituito da due assi di legno poste verticalmente a formare, imitando la sagoma di grossa V, una specie di aratro. La doppia ala poteva essere allargata o ristretta, secondo la larghezza della strada, perché presentava una parte fissa anteriore, *al ciuch*, ed una posteriore mobile, grazie alla presenza di una cerniera. La parte mobile veniva fissata a piacimento con l'inserimento di un fermo costituito da un semplice palo di legno. Lo spazzaneve era collegato con un anello all'uncino *de 'l bilancìn*, un bilancino di legno alle cui estremità presentava delle piccole tacche per evitare che scivolassero fuori le corde

legate agli anelli *de i tirànt* (robuste strisce di pelle doppia cucite tra loro) da collegare al cavallo da tiro. Al *sg'litón de la néf* poteva essere trainato anche da due cavalli; in questo caso si attaccava allo spazzaneve *al bilancin dópi*, detto anche *la bilància*, un bilancino di legno più lungo, alle cui estremità si attaccavano altri due bilancini.

Al *sg'litón de la néf* presentava anteriormente un rinforzo di ferro, e, nella parte fissa, era dotato di un fondo per appoggiare sopra dei sassi in modo da appesantire lo spazzaneve e farlo scivolare affondato nel manto nevoso. *La lölza da la gàbia média co la sc'còca*, era una slitta particolare usata in Livigno in occasione di cerimonie: battesimi e nozze. Si trattava di una slitta con posti a sedere e con protezioni laterali.

La lölza da la pòsc'ta veniva utilizzata per il servizio postale da Livigno a Bormio. Era una slitta completamente protetta da una struttura di assi di pino cembro; in questo modo il conducente e il carico postale potevano passare indenni anche in mezzo alle tormente di neve. Uno spioncino per poter vedere la strada e due piccoli fori per *li maesc'rina*, le redini, erano le sole aperture presenti.

Si ringraziano per le notevoli informazioni fornite i signori:

- per Bormio: Lucia Castellazzi, Erio Clementi, Ugo De Gasperi, Mario Kaltembacher (*seléir*), Pietro Secchi (*Piéro Bèrt*)
- per Cepina, Piatta e Oga: Camillo Praolini, Orazio Santelli
- per Uzza e S. Antonio in Valfurva: Elvezio Cola, Ermenegildo Compagnoni, Francesco Confortola, Edoardo Vitalini
- per Piazzaneco e Madonna dei Monti in Valfurva: Ambrogio Compagnoni
- per Premadio: Giusto Martinelli
- per Pedenosso: Cirillo Bormolini
- per Isolaccia: Lino Giacomelli (*Maganzés*), Erasmo Gurini, Attilio Illini, Pierantonio Rocca, Ottavio Rocca, Giulio Trameri, Adolfo Vanini
- per Semogo: Pietro Lanfranchi, Egidio Lazzeri, Giuseppe Lazzeri, Dante Sosio (*Proféta*), Gino *Ròch* Valgoi
- per Livigno: Ernestino Silvestri