Vespa historie

**Vespa: Het ondernemersbloed van Rinaldo Piaggio**

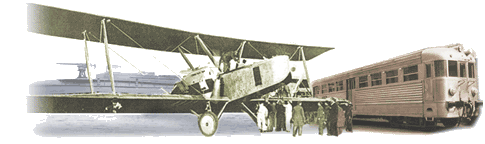
De geschiedenis van Piaggio gaat helemaal terug naar 1884 wanneer de dan twintigjarige Rinaldo Piaggio in zaken gaat. Woonachtig in de havenstad Genua ziet de jonge Rinaldo wel markt in de inrichting van luxueuze passagiersschepen. Tegen het einde van de 19e Eeuw en aan het begin van de 20e Eeuw is de markt voor passagiersschepen sterk groeiend. De “Turn of the Century” is een dynamische periode waarbij nieuwe uitvindingen en nieuwe toepassingen zorgen voor een enorme groeistimulans in Europa en de rest van de dan moderne wereld.

Waar men zich in de 19e Eeuw concentreerde op de eigen regio en het eigen land zochten mensen nu de horizonten op. Import en export kwam massaal op gang en bij de welgestelden ontstond de behoefte om te reizen. Genua profiteerde hier in hoge mate van. Van oudsher stond Genua bekend om zijn vakmanschap in de bouw van zeeschepen en met succes had Genua ook een naam weten op te bouwen als één van de beste bouwers van grote passagiersschepen. Rinaldo Piaggio had dan ook de juiste markt gekozen om zijn technische en commerciële talenten te ontwikkelen.



De zaken floreerden voor Rinaldo. Ondernemend als hij was richtte hij zich al snel op andere markten waar vervoer een rol speelde. In 1908 leidde dit tot de oprichting van een fabriek die zich specialiseerde in de bouw van treinwagons. Ook hier had Rinaldo Piaggio weer ingespeeld op een markt die aan het begin stond van een geweldige explosie. In Italië en de rest van Europa werd met man en macht gewerkt aan de uitbouw van het spoorwegnet en Piaggio speelde daar handig op in. Ook richtte hij zich op het vrachtvervoer over de weg met de bouw van kleine en grote vrachtwagens. Rinaldo Piaggio was geobsedeerd door vervoer en transport. Hij was begonnen met het vervoer over water en nu had hij succesvolle bedrijven die zich bezighielden met het vervoer over rails en over de weg.

Voor Rinaldo was de volgende stap dan ook een logische. “The sky was the limit”, maar niet voor Rinaldo Piaggio. Waar andere ondernemers zich in de handen zouden wrijven met hetgeen wat ze al hadden opgebouwd legde Rinaldo de lat nog hoger, “sky high” zelfs.



In 1915, midden in de Eerste Wereld Oorlog, begon Piaggio dan ook met de bouw van vliegtuigen. De timing was perfect. Italië was er tot 1915 in geslaagd gebleven om zich afzijdig te houden van de oorlog. Door de Triple Alliantie met Duitsland en Oostenrijk zou Italië eigenlijk de zijde van de Duitsers en Oostenrijkers moeten kiezen. Sterker nog, in de Triple Alliantie was afgesproken dat als één van de landen in een oorlog verwikkeld zou worden, de 2 andere landen direct de zijde van dat ene land moesten kiezen en zich direct moesten meten in de strijd met de vijand.

Italië, dat werd geleid door een socialistische regering, wilde echter koste at kost uit de oorlog vandaan blijven. Ook de jonge Mussolini was als lid van de socialistische partij eerst fel tegen de oorlog. Later, wijzigde hij zijn mening. Samen met een groot aantal jonge socialisten stapte hij uit de partij en begaf zich in het kamp van de nationalisten.



Italië rook in de loop van 1915 ook kansen in de oorlog. Al lang hadden ze hun oog laten vallen op grote stukken land van Oostenrijk en men dacht dat een verstandige tactiek hun doelen kon verwezenlijken. In oktober 1915 werd dan ook het geheime Verdrag van Londen getekend. In dit verdrag beloofde Groot Brittanië aan Italië dat zij grote delen van land zouden krijgen rond de Adriatische Zee als Italië aan de zijde van de Geallieerden zou vechten. Het ging hierbij om Tirol, Istrië en Dalmatië. Italië geloofde wel in een overwinning van de Engelsen en Fransen op de Duitsers en Oostenrijkers en met vol goede moed en een nog grotere portie opportunisme ging Italië de strijd aan met haar vroegere bondgenoten.

Voor Piaggio betekende dit dat hij direct een markt had voor zijn eerste vliegtuigen. De oorlogsinspanningen van Italië waren echter over het algemeen niet erg overtuigend. Tot 1917 kwam het Italiaanse leger niet verder dan 10 km op Oostenrijkse bodem.

Tot dan toe had de Italiaanse regering zich niet erg ingezet om er vol tegen aan te gaan. Dit veranderde noodgedwongen in oktober 1917 toen bij de slag om Caporetto het Italiaanse leger oog in oog stond met het gehele Oostenrijkse leger en 7 divisies van het Duitse leger. Het Italiaanse leger had geen schijn van kans en werd voor een groot deel in de pan gehakt. Driehonderdduizend Italianen verloren hierbij hun leven, de rest van het leger moest zich terugtrekken. In 1918 bij het einde van de oorlog had Italië 600.000 landgenoten in de strijd verloren.

Daarnaast waren 950.000 Italianen zwaargewond geraakt en 250.000 Italianen bleven gehandicapt voor de rest van hun leven. De kosten van de oorlog had Italië welhaast bankroet gemaakt. In de 3 jaren van oorlogvoeren had de Italiaanse regering meer geld aan de oorlog uitgegeven dan alle uitgaven van de laatste 50 jaren bij elkaar. Italië werd geconfronteerd met een hyperinflatie en een enorme werkloosheid.

Als “overwinnaar” van de oorlog kon Italie nog wel rekenen op de mooie beloftes van het Verdrag van Londen, althans dat dacht men. Tijdens het Verdrag van Versailles waarbij de verslagen landen Duitsland, Oostenrijk en Turkije de rekening van de oorlog gepresenteerd kregen hadden Engeland en Frankrijk weinig oog voor de belangen van Italië. Het Verdrag van Londen bleek al net zo waardeloos te zijn als het Triple Alliantie Verdrag wat Italië zelf had geschonden.



Voor Rinaldo Piaggio waren de eerste jaren na de Grote Oorlog ook niet makkelijk. Gelukkig was hij actief in één van de snelst groeiende industrieën in de wereld. Vliegtuigen werden steeds betrouwbaarder en konden steeds langere afstanden afleggen. Hierdoor werd het vliegtuig steeds interessanter als transportmiddel. In 1917 had Piaggio een fabriek geopend in Pisa en in 1921 volgde de fabriek in Pontedera waar Piaggio zijn grootste productiefaciliteit vestigde van vliegtuigen, vliegtuigmotoren en propellers. In de jaren ’20 floreerde de Piaggio vliegtuigfabriek als nooit tevoren.

Ook op technologisch gebied maakte Piaggio naam. Zo verpulverde een Piaggio vliegtuigmotor 20 wereldrecords. Nog belangrijker was de uitvinding die de vliegtuigindustrie voor altijd heeft veranderd. In 1936 introduceerde Piaggio na lang testen de drukcabine. Hierdoor konden piloten en passagiers zonder zuurstofmasker op grote hoogte gewoon ademen alsof zij in een woonkamer zaten. De drukcabine heeft vliegen op grote afstanden en op grote hoogten mogelijk gemaakt. Rinaldo Piaggio heeft zich met deze uitvinding dan ook weten te scharen in het lijstje van de allergrootste vliegtuigpioniers.

In datzelfde jaar, 1936, was Italie wederom in een bloedige oorlog verzeild geraakt. Slachtoffer was nu het Oost Afrikaanse Ethiopie, wat vroeger een Italiaanse kolonie was. Benito Mussolini was inmiddels aan de macht in Italie en hij droomde van een groot Italiaans rijk aan de overkant van de Middellandse Zee. De met speren bewapende Ethiopiërs konden weinig aanrichten tegen de zwaar bewapende Italiaanse Landmacht. Ook de Luchtmacht was erg actief. Vele Italiaanse bommenwerpers zaaiden dood en verderf waarbij het gebruik van gifgas niet werd geschuwd.

Hoewel de Volkerenbond de actie van Italië volledig afkeurde waren de toen belangrijkste machthebbers in de wereld, Engeland en Frankrijk niet te porren om Italië een halt toe te roepen. Zij waren veel te bang om hiervoor in hun eigen koloniën de rekening gepresenteerd te krijgen. Ook het Duitsland van de ambitieuze Hitler had geen problemen met de agressieve aanval van Mussolini. Hij had wel begrip voor de “lebensraum”-opvatting van zijn Italiaanse “soulmate”.

In totaal verloren 300.000 Ethiopiërs hun leven in deze ongelijke strijd. In datzelfde jaar speelde de Italiaanse Luchtmacht ook een belangrijke rol in de Spaanse Burgeroorlog. Met behulp van de bombardementen van de Italiaanse vliegtuigen kon het Republikeinse Leger verslagen worden door de Nationalisten onder leiding van Generaal Franco. In Ethiopië en Spanje werden vooral vliegtuigen van concurrent Savoia Marchetti ingezet. De militaire leiding drong er echter bij Mussolini op aan om de vloot van bommenwerpers te moderniseren. In navolging hiervan werd door de Italiaanse regering in 1937 een wedstrijd uitgevaardigd voor een nieuwe bommenwerper.

Hoewel in eerste instantie de keuze viel op de Cant Z 1014 trok Piaggio met haar machtig mooie P 108 toch aan het langste eind. Vliegtuigbouwer Cant had financiële problemen en daardoor werd de opdracht verleend aan de als nummer 2 geëindigde Piaggio P 108. De bouw van de P 108 kon Rinaldo Piaggio echter niet meer meemaken. Op 15 januari 1938 overleed de oprichter van het Piaggio concern op 71 jarige leeftijd. De 2 fabrieken in het Toscaanse Pisa en Pontederea liet hij achter aan zijn 2 zonen, Enrique Piaggio (33 jr) en Armando Piaggio (31 jr). In 1939 vonden de eerste testvluchten plaats van de P 108 bommenwerper. Na goedkeuring werden de eerste vliegtuigen overgedragen aan de Italiaanse Luchtmacht waar men de Piaggio P 108 gebruikte voor intensieve trainingsvluchten.

Bij één van deze trainingsvluchten ging het echter volledig mis. Kapitein Bruno Mussolini, de zoon van “Il Duce” Benito Mussolini crashte en kwam om het leven. Inmiddels was met de invasie van Polen de Tweede Wereldoorlog een feit geworden. De Duitsers hadden in een oogwenk de Polen onder de voet gelopen en in 1940 richtte Hitler zijn klauwen in westelijke richting.

De “Blitzkrieg” maakte korte metten met Frankrijk, België en Nederland en voordat iedereen het goed en wel begreep stonden de troepen van Hitler met hun voeten op het strand, waar zij met hun verrekijkers hun ogen richten op Engeland. Duitsland leek oppermachtig en het lot van Europa leek bezegeld. Voor Benito Mussolini was de keuze niet moeilijk. Zonder omwegen sloot hij zich aan bij de Duitse As. Net als Hitler had Mussolini vergelijkbare ideeën over volk en vaderland en ook al waren er op bepaalde punten wel degelijk verschillen tussen het Italiaanse Fascisme en het Duitse Nazisme overwonnen de overeenkomsten het toch met glans.

Eerlijk gezegd leek de steun van Mussolini voor Hitler in die tijd niet eens zo gek. Het zou wellicht gekker of zelfs waanzinnig geweest zijn om het machtige Duitsland in die periode tegen de haren in te strijken. Als Mussolini dat gedaan had was Italië zeker onder de voet gelopen en was het definitief gedaan met de macht van “Il Duce”. Opnieuw koos Italië voor opportunisme als “leitmotif” en ook nu zou Italië weer aan het kortste eind trekken, waarbij wel direct moet worden aangetekend dat met een zo’n sterk en agressief Duitsland er nooit een kans geweest was om alle ellende te voorkomen.

Voor de broers Piaggio had de Tweede Wereldoorlog grote gevolgen. Van de één op andere dag moest Piaggio zich volledig toeleggen op de productie van militaire vliegtuigen. Vooral de P 108 bommenwerper was van groot belang voor de Italiaanse Luchtmacht. Het was de enige grote bommenwerper waar het Italiaanse leger over kon beschikken en voor Piaggio brak dan ook een hectische tijd aan om de P 108 in zo groot mogelijke hoeveelheden te produceren.

Piaggio was nu volledig overgeleverd aan de eisen van de legerleiding en eigenlijk hadden de broers Enrique en Armando niets meer te vertellen in hun bedrijf. Het duurde niet lang voordat de Geallieerde Strijdkrachten hun vizieren richtten op de fabrieken van de gebroeders Piaggio. Vele malen werden de fabrieken in Pisa en Pontedera gebombardeerd en tegen het einde van de oorlog waren de gehele Piaggio fabrieken tot aan de grond toe vernietigd.

Deze informatie is afkomstig van de website [scooterlandvespa.nl](http://www.scooterlandvespa.nl/). Op deze site is nog meer informatie terug te vinden van de geschiedenis van Vespa.

Op Youtube is ook een Engelstalige film te bekijken over de geschiedenis van Vespa.