

Articolo di Stefano Benazzo su FR

Forse perché non ho avuto un treno elettrico da bambino, la mia passione per il mondo della ferrovia è iniziata quando avevo trenta anni. In questo contesto, mi sono sempre più orientato verso la locomotiva a vapore, le sue tradizioni, il suo funzionamento, le sue procedure di utilizzo. Studiando la copiosa documentazione disponibile ho raccolto elementi su alcuni aspetti che più particolarmente m'interessavano ma che erano tuttavia più difficili da individuare.

In sintesi, ho cercato di raggruppare informazioni su aspetti meno noti del mondo del vapore. La progressiva scomparsa del vapore li farà presto dimenticare, anche perché il vapore sopravvive in zone dove sono scarse le associazioni di storici del settore. Queste note sono quindi destinate a divulgare ad altri appassionati una parte di ciò che avrei voluto trovare disponibile all'inizio della mia passione per il vapore, ma che sono stato costretto a raccogliere con pazienza. Una componente fondamentale della mia passione per la ferrovia è stata poi parzialmente soddisfatta dal modellismo (prima in 1:87, attualmente in 1:22,5), prima analogico poi digitale.

Quando il Direttore Alessandro Buonopane ha visto le mie note, mi ha chiesto se sarei stato disposto a scrivere una serie di articoli per FR, con l'idea di raccogliarli poi in una specifica pubblicazione. Se vi sarà interesse da parte dei lettori, altri testi seguiranno questo primo articolo, illustrando le varietà delle macchine a vapore, i loro componenti, il loro funzionamento, le procedure di accensione e di condotta, la loro manutenzione e pulizia, il ruolo del personale di macchina e la sicurezza (sì: la sicurezza dei lavoratori era sempre molto curata sui treni a vapore). Seguirà una descrizione delle infrastrutture fisse cui esse si appoggiano. Infine, alcuni cenni sul fermodellismo: denominazioni, scale (ne ho identificate finora 72), scartamenti (almeno 5 principali, oltre a quelli ridotti). E non mancheranno indicazioni sui siti, sui testi, sui periodici disponibili, sui musei. Non dimenticherò di citare tanti aspetti pratici che sembrano evidenti, ma solo per chi la conosce.

Il mondo del vapore esercita dovunque forte interesse: gli appassionati si danno appuntamento lungo la via quando sanno che passa una motrice a vapore, i fotografi

rincorrono il treno in auto appostandosi nei posti ove la motrice può risaltare al meglio, persino i Capistazione osservano una motrice a vapore quasi con affetto e si fanno fotografare accanto ad essa, i Capitrengo degli altri convogli la salutano con amicizia e con la ferezza di chi fa parte della stessa confraternita. E chi non ha visto i calendari annuali con foto di motrici e convogli? Ma persino fra coloro che hanno poca o nessuna dimestichezza con il vapore, una gita in un treno trainato da una motrice a vapore può essere un divertimento. Per non parlare dei bambini: per loro, salire in cabina è indimenticabile.

Il fischio emesso agli incroci, ai passaggi a livello, all'entrata in stazione è il fischio di un precursore e di un antenato: le ferrovie di oggi non sarebbero esistite senza la saga del vapore. In realtà, niente della civiltà industriale esisterebbe senza il vapore. Del resto, per quasi due secoli poco è cambiato nel funzionamento, nei meccanismi, nelle procedure, nelle tradizioni del vapore: i miei due volumi di riferimento sul vapore risalgono rispettivamente al 1885 e al 1920.

Dove trovare le fonti sulle ferrovie, incluse quelle a vapore e il fermodellismo? Sono disponibili quantità incredibili di libri in tutte le lingue, di tutte le epoche: dai testi su carta patinata ai manuali tecnici, alle ristampe anastatiche; un numero rilevante di riviste (in varie lingue, ma soprattutto anglosassoni e tedesche); Internet propone innumerevoli siti; senza contare musei; associazioni di collezionisti, ecc. Inoltre, le fiere specializzate, i convegni, i seminari delle aziende produttrici per insegnare tecnica e pratica del fermodellismo, le raccolte di DVD contenenti la registrazione di interi percorsi e di tratte di importanza storica, le associazioni di appassionati che imparano a guidare motrici a vapore (io stesso detengo il patentino delle Ferrovie bulgare che mi consente di viaggiare nelle cabine delle macchine a vapore) o che gratuitamente accendono e curano le locomotive a vapore (gli "accudienti") prima delle gite turistiche, i viaggi in treni trainati da motrici a vapore, le reti ferroviarie storiche conservate quale attrazioni turistiche: altrettante manifestazioni di interesse che moltiplicano la possibilità di apprendere.

Poiché, nonostante l'abbondanza delle fonti, non potevo avere rapporti diretti con le vere locomotive a vapore, mi sono orientato sul fermodellismo.

Il fermodellismo rappresenta la valvola di sfogo per coloro che devono limitarsi a coltivare la propria passione in casa (anche se il modellismo in giardino permette di avvicinarsi maggiormente alla realtà): ecco i plastici (oggi generalmente digitali): da quelli ripiegabili in un armadio, a quelli sospesi lungo le pareti, a quelli sul pavimento, sui tavoli, in cantina, in soffitta, in garage, in giardino, per passare poi a quelli professionali, un utilizzati

per l'addestramento dei civili o dei militari. Alcuni modelli di locomotive sono di dimensioni tali da permettere al conducente di sedersi a cavalcioni, con i passeggeri caricati sui vagoni. Esistono modelli di locomotive a molla, a trazione elettrica, a batteria, a vapore vivo (cioè con una caldaia funzionante; queste ultime possono essere telecomandate. Alcune locomotive possono essere munite di televisione frontale, che trasmette ad un monitor o che registra le immagini. Alcuni plastici sofisticati sono gestiti da gruppi di soci o di amici, muovendo un numero elevato di convogli con una segnaletica che richiede la stessa attenzione e le stesse regole delle ferrovie vere, compresi gli aspetti attinenti alle modalità di trasporto delle merci.

Le loco, perfette nei dettagli, recano colori reali o sono in ottone.

Il fermodellismo è una passione trasversale: abienti e meno abienti, giovani e anziani, amanti della semplice collezione di locomotive o vagoni (alcuni possiedono migliaia di pezzi), intenditori di diorama statici o dediti ai plastici in movimento. Vi sono plastici elementari (un semplice ovale), altri tecnicissimi e completi di paesaggi, ponti, gallerie, fiumi, edifici, alberi, veicoli e figure. I fermodellisti si intendono anche se non parlano la stessa lingua. Gli acquisti (nei negozi, all'asta) o gli scambi con altri collezionisti si sognano talvolta per lungo tempo. Le donne (mi si consenta un riconoscimento alle consorti, compagne e famiglie, spesso trascurate, dei fermodellisti), spesso, curano il "verde". Alcuni fermodellisti amano collezionare o fare plastici solo per sé, altri amano esporre e fare partecipare altri.

La prima locomotiva su binari risale al 1804, ma i primi modellini prodotti da una nota ditta tedesca risalgono al 1891. Da allora, le scale si sono moltiplicate. Ne ho contate 72: da 1:450 a 1:4. Poi sono state definite le "epoche", utili a definire i periodi di utilizzo dei mezzi. Quindi sono state fissate le normative di riferimento, indispensabili soprattutto per l'elettronica. I cataloghi, cartacei o informatici, sono ormai infiniti. E, naturalmente, tutto ciò costa... e il suo valore al momento dell'eventuale rivendita delude sempre.

Cosa muove il fermodellista? La volontà di potenza: gestire situazione in piccolo (ma i fermodellisti comprendo anche persone potentissime nella vita reale, che muovono persone e capitali); la soddisfazione psicologica derivante dal vedere circolare un veicolo su un percorso ben determinato, senza imprevisti; la disciplina e il rigore. Un buon modellista ferroviario deve essere falegname, fabbro, elettricista, meccanico, architetto, fotografo, informatico, scultore, modellista, pittore, grafico, scenografo. Deve però essere costante, e avere in mente l'obiettivo finale: guai a perdersi nelle minutaglie. Deve essere paziente: immaginate la frustrazione che si prova a tentare per ore di sintonizzare decoder, locomotiva, centrale operativa.... Deve sapere ricreare la realtà (entro certi limiti: se esagera col dettaglio corre il

rischio di impazzire, e allora addio famiglia, amici, portafoglio). Deve eccitare l'immaginazione e la fantasia, attrarre adulti e bambini, dare voglia di imitarlo, ricordare i treni posseduti da piccolo o desiderati, fare sognare, fare sembrare facile quello che ha realizzato. Un plastico non deve umiliare chi lo vede, anche se non è abile con le mani, ma dare l'impressione che è alla loro portata. Quando amici o estranei vedono un plastico in attività, i loro sorrisi – segno dei loro ricordi e dei loro sogni – ripagano, credetemi, di tutte le fatiche.

Il mio primo treno (in HO) correva per terra. I miei due figli, allora bambini, ora adulti, hanno capito presto chi era il vero bambino. Poi ho costruito plastici su tavoli, quindi sono passato alla scala 1, prima analogica, poi digitale. Il mio lavoro nomade, in giro per il mondo, mi ha imposto di imparare a smontarli e rimontarli velocemente e senza sprechi di soldi, energia. Si impara a padroneggiare l'impazienza: la fretta di costruire una sopraelevata o un ponte, di spostare un fascio di binari morti, di migliorare una rotonda, non sempre portano a soluzioni adeguate. Quale fermodellista che si rispetti non sviluppa continuamente in testa percorsi, soluzioni? E poi: la difficoltà di trovare i negozi giusti, le acrobazie per andare in un'altra città a vedere un negozio, la ricerca dell'occasione su Internet, lo scambio con un altro collezionista, l'attesa che il pezzo arrivi, l'ansia di vederlo circolare...

Perché non provate anche voi?

Buon divertimento!