

COLLEZIONE IN SCALA... 1:1

Di recente, in occasione di una pulizia radicale della sede del gruppo, si è approfittato per riordinare una modesta ma interessante collezione curata con molta dedizione dal suo presidente onorario Mario Cantelmi, a cui abbiamo posto alcune domande in merito alla nascita e al mantenimento di quello che potremmo oggi definire un piccolo museo ferroviario.

D.: quando hai iniziato a collezionare questi cimeli?

R.: è la passione per i treni che mi ha portato a raccogliere questo materiale: possiamo dire che sono due interessi nati contemporaneamente.



La collezione comprende:

- Segnale di rallentamento
- Combinatore E 444093
- Lanterna di coda DB
- Segnale basso da manovra
- Rete di protezione E 626
- Targhe E 656
- Isolatori linea aerea
- Targa duomo locomotiva
- Fischio
- Altoparlanti di stazione
- Cippo chilometrico
- Segnale ripetitore di stazione
- Meccanica segnale luminoso
- Pannello di controllo E 645
- Panettone combinatore E 645
- Targa di fabbrica SOCIMI
- Combinatore semipilota FNM
- Tachigrafo Hasler
- Fanale elettrico
- Manometro E 626
- Istrumento di blocco
- Cappello capostazione OBB
- Segnale permanente luminoso
- Fregi e targhe di locomotori
- Cifre di classe carrozze
- Freno d'emergenza
- Aeratore
- Cartelli di fine convoglio
- Lampada di fine convoglio
- Rotaie ed apparati di binario
- Cartelli di percorrenza
- Scarpa fermacarri

D.: qual'è lo scopo principale di questa attività?

R.: beh... diventa presto una passione senza limiti... diciamo che con il tempo nascono anche ambizioni collezionistiche legate alla cultura storica del mondo ferroviario. Tutto ciò che viene considerato un rifiuto,

riposizionato accanto ad altri oggetti, può perfino diventare un tassello fondamentale per completare o arricchire la storia, a volte lunga decenni, di cui ha fatto parte.

D.: in che condizioni solitamente si trovano gli oggetti?

R.: eh, dipende quanto li pago.... *(sorridente...)*. Solitamente nei mercatini vengono venduti in buone condizioni, e a volte già restaurati. Altre occasioni come rigattieri o in occasioni di baratti (ne ricordo uno fatto con un modellino della E412) mi costringono ad aprire tutti gli apparati, lavarli, disinfettarli. Sai, alcuni di essi provengono da anni di abbandono all'aperto in zone spesso trascurate....

D.: come si procede, in caso di bisogno, per riportarli allo stato originale?

R.: si procede con un lavaggio dallo sporco, spazzolatura ripristinando la colorazione originale. Altre volte, come ad esempio le targhe delle locomotive, essendo spesso in bronzo è sufficiente asportare residui del deterioramento con prodotti sgrassanti e lucidanti, senza dover ripristinare gli strati di verniciatura.

D.: si tratta quindi di ripristini esclusivamente estetici.

R.: sì, certo. Per quasi tutto il materiale raccolto diventa difficile riattivare le funzionalità, poichè spesso queste sono di tipo elettrico o elettro-meccanico, che quand'erano attive utilizzavano tensioni inusuali per un normale impianto elettrico domestico.

Anche il fischio, ad esempio, per poter funzionare, deve essere alimentato da una condotta ad aria compressa da tarare a parecchie atmosfere di pressione....

Gli isolatori, al contrario, sono dei componenti dell'alimentazione elettrica molto semplici da restaurare: è sufficiente un lavaggio del materiale in porcellana o plastica (teflon) che separa la parte in tensione da quella a terra.

Per il pannello di rallentamento ho dovuto lavorare parecchio, dato che le condizioni in cui si trovava erano pessime. Essendo di materiale metallico, ho asportato la ruggine, colmato i le parti corrose, pareggiato la superficie e riverniciato tutto con il colore giallo originale.

Poi abbiamo un pannello di controllo di un E645, letteralmente salvato dalla fiamma ossidrica, ovviamente prelevato in accordo con il personale che poco dopo ha purtroppo demolito l'intera locomotiva. In questo caso le tensioni che i voltmetri registravano in servizio erano quelle di bordo, tra cui quella dell'alimentazione proveniente dai pantografi pari a circa 3000V, che per noi non è chiaramente riproducibile nella collezione.

D.: continuerai a raccogliere oggetti? Qual'è il pezzo ancora tanto desiderato e introvabile...?

R.: finchè me lo permette la passione e il portafoglio.... sì!

E il pezzo tanto desiderato e introvabile.... è quello che ancora non ho!

Scherzi a parte, tutti i pezzi sono utili per arricchire la collezione. In realtà, come gruppo milanese di cultori della materia, abbiamo effettivamente una lacuna su un mezzo tipicamente di milano: il tram! E quindi sarebbe fantastico poter recuperare anche solo il controller, che in pratica è la famosa "manetta" con cui il tramviere regola la corrente da mandare ai motori. E tra l'altro è un oggetto che mi ha sempre affascinato da bambino.

D.: beh, credo tu non sia l'unico: del resto è l'unico apparato ben visibile sui tram più vecchi, che forse agli occhi dei bambini appare con una certa dose di mistero iniziale....

R.: direi di sì. Comunque per ora non ci siamo dati per vinti, e abbiamo comunque recuperato qualcosa di simile: si tratta di un combinatore appartenuto ad una semipilota delle Ferrovie Nord Milano che ora non esiste più.

D.: hai altri aneddoti da raccontarci?

R.: beh sì, ad esempio la targa che vedi al centro riporta il nome di una vecchia azienda di costruzioni ferroviarie: la Socimi. Un giorno un tecnico del settore edile (è la mia attività professionale) che conosceva la mia passione, mi chiese se ero interessato ad un carrello ferroviario proveniente da un cantiere in demolizione.... Non capendo bene la segnalazione, mi recai sul posto dove effettivamente c'era proprio l'intero

carrello di una carrozza! E così, chiaramente in difficoltà a prelevare l'intero pezzo.... sono riuscito almeno a salvare la targa che oggi è in mostra nella collezione.

Direi che è una cosa che non capita tutti i giorni....

D.: leggendo la didascalia sopra riportata, diamo qualche delucidazione tecnica. Ad esempio: il duomo della locomotiva, spieghiamo che cos'è.

R.: il duomo della locomotiva a vapore è la parte che nasconde la valvola che preleva il vapore prodotto in caldaia: se vogliamo, possiamo immaginarlo come una pentola a pressione. La sua posizione è quella più alta di tutta la locomotiva, per agevolare il prelievo di vapore "secco" cioè privo di goccioline d'acqua: da qui il nome "duomo". Fisicamente si tratta di un cilindro metallico sul quale, al termine dell'assemblaggio, veniva posta una targa (anch'essa cilindrica) riportante il nome del costruttore della locomotiva, un numero di serie che lo identificava e l'anno di costruzione.

La targa posta sulla cabina di guida riporta invece le cifre del gruppo (in pratica il modello) e del numero di matricola della locomotiva. Un po' come se fosse la targa dell'automobile...

D.: gli altoparlanti da quale stazione provengono?

R.: gli altoparlanti arrivano da una stazione del Friuli, oggi dismessa.

D.: e lo strumento di blocco manuale?

R.: in questo caso la provenienza è una vecchia stazione della Brianza, nella quale l'ufficio movimento che lo utilizzava è stato disattivato in occasione di un aggiornamento degli impianti di circolazione.

D.: dove hai recuperato il cappello capostazione OBB?

R.: al termine di una visita del GFM al deposito di Innsbruck nel 2006, il personale che ci ha accompagnato ci ha anche omaggiato di questo importante elemento dell'uniforme del capostazione delle ferrovie austriache. Devo dire che è stato un viaggio che gli altri soci del gruppo ricordano con molto piacere.

D.: la collezione è sovrastata da un grande segnale luminoso. Che tipo di segnale è? Come funziona?

R.: in realtà è delle stesse dimensioni di quelli che si vedono montati sui pali nelle stazioni: effettivamente visto da vicino sembra molto più grande! Si tratta di un segnale luminoso di prima categoria che utilizza una tecnologia meccanica, che però oggi è piuttosto superata a favore di sistemi statici come quello degli specchi dicroici, o quello più recente a LED.

D.: cartello sezionamento: cosa significa?

R.: è un cartello che viene posto sulle mensole della linea aerea per indicare al macchinista che in quel punto, per evitare di deteriorare gli striscianti dei pantografi e i cavi della catenaria, deve azzerare la trazione disalimentando i motori.

Cosa succederebbe se il macchinista non dovesse seguire quanto prescritto dal cartello? La linea aerea è divisa in vari tratti, e in questo caso si formerebbe un arco elettrico, ossia una serie di scintille e sfiammate nel momento in cui la locomotiva passa da un tratto a quello successivo.

D.: per concludere possiamo dare ancora qualche indicazione finale?

R.: beh, gli oggetti sono tutti interessanti perchè come dicevo all'inizio, ciascuno ha una sua storia che spesso è il risultato di anni di progresso tecnologico. Se volete ulteriori spiegazioni su altri pezzi della collezione, o semplicemente conoscere altri segreti del mondo ferroviario, posso consigliarvi di iscrivervi al GFM, oppure eventualmente di venire a visitarci in sede negli orari di apertura, previo avviso tramite e-mail agli indirizzi riportati nella pagina dei contatti del sito web e consegnando la liberatoria compilata, disponibile nella stessa pagina.