

## Treni e trenini

Non ne sono completamente sicuro, ma credo che i ragazzi di oggi non giochino più con il trenino elettrico. Io ci ho giocato fino da grande; non saprei dire l'età, ma ero davvero grandicello, tanto che mi ricordo che ci giocavo sì, ma non lo dicevo in giro, perché anche a me sembrava di essere troppo grande per divertirmi ancora con il trenino. In effetti per me era un gioco affascinante; non mi divertivo tanto a vedere il treno che correva sui binari, ma il divertimento era più che altro quello di realizzare sempre percorsi diversi, fare e rifare le linee dei binari; il problema era però che avevo sempre pochi binari. I binari costavano molto ed erano lunghi solo 20 cm. E poi occorreivano i binari dritti e binari in curva; c'erano di due curvature diverse e bisognava stare attenti a non confonderli, altrimenti poi non tornava niente. E poi gli scambi; gli scambi costavano un patrimonio quelli manuali, per non parlare di quelli azionati elettricamente, davvero inaccessibili. E allora ogni volta che facevo un'ipotesi di una linea diversa, quando mi mancava un pezzo e quando me ne mancava un altro. Ma il divertimento, me ne sono accorto dopo, era proprio lì, nel cercare di ovviare alle mancanze con qualche trovata. Per non parlare poi dei treni veri e propri; quelli sì che costavano cari. Un locomotore poteva costare anche quindicimila lire all'epoca in cui la banconota da diecimila lire era grande quasi come un foglio A4. Erano belli però, specialmente i Rivarossi in scala HO uguali uguali agli originali. Mi ricordo però di non aver neanche mai preso in considerazione l'acquisto di un nuovo locomotore. Mi sono finito gli occhi però sul catalogo della Rivarossi. Era un libretto dove c'erano tutte le figure di tutti i pezzi e di tutti i componenti possibili e con i prezzi scritti sotto. Anche il catalogo veniva venduto. Nella prima scatola, quella che mi avevano regalato per un certo Natale avevo trovato un trenino con le rotaie a cerchio composto di un locomotore da manovra, di quelli verdi che facevano servizio nelle stazioni e tre vagoni merci; funzionava con una pila di quelle schiacciate avvicinando i fili di rame agli elettrodi; se si invertivano i fili il treno faceva retromarcia. Da quel seme poi, piano, piano, qualche altro Natale, qualche soldino e la ferrovia si allungava, ma il locomotore nuovo non si è mai comprato. Questa passione per il treno, forse mi è venuta dal fatto che, oltre tutto, si abitava accanto

alla ferrovia; la finestra di camera mia era a trenta metri dai binari e i treni si vedevano e si sentivano passare tutti. In più eravamo a due passi dalla stazione, dove i treni si fermavano, sostavano e facevano manovra. La stazione all'epoca era popolata e accogliente era il nostro centro civico, come una specie di parco pubblico. Alla stazione c'erano i giardini, sempre fioriti: uno dalla parte del binario per Firenze ed uno dalla parte del binario per Pisa, c'era la vasca dei pesci rossi, con la bordatura in pietre spugnose e lo zampillo al centro; l'acqua zampillava da una strana scultura metallica su cui era scritto FF.SS., c'erano anche delle ruote alate, ma il tutto era sorretto da una specie di colonna scanalata, che solo dopo tanti anni, ricordandomela, ho capito che si trattava di un fascio littorio, sfuggito, chissà come a tutte le epurazioni post belliche. Da bambini quando avevamo un'ora libera e la giornata era bella, con le mamme si andava ... alla stazione, ma non partivamo quasi mai. Le mamme stavano sedute sulle panchine e, mentre cucivano o lavoravano a maglia, davano un'occhiata ai ragazzi, e anche loro si divagavano un attimo, perché lì, alla stazione, c'era un po' di movimento, si poteva vedere un po' di gente; in stazione ci lavoravano diverse persone che, naturalmente, facevano i turni, perché il servizio doveva essere assicurato 24 ore su 24; c'era il bigliettaio che quando gli chiedevi un biglietto, ne prendeva uno, una specie di cartoncino già stampato da una rastrelliera che aveva alle spalle, lo annullava con la data del giorno e lo porgeva da uno sportellino ricavato in una lastra di vetro. Se la destinazione non era delle più consuete, allora la procedura era più complicata: si doveva compilare un modulo con un paio di carte carbone e poi due parti venivano consegnate al viaggiatore, mentre la matrice rimaneva attaccata al bollettario. C'era poi il manovratore, ovvero l'addetto ai lavori più pesanti e manuali: era lui che, in bicicletta, pedalava fino allo scambio, lo azionava e riportava la chiave del blocco in stazione; era lui che faceva manovra, in piedi sul predellino dell'ultimo vagone segnalando con la bandiera rossa o la lanterna accesa, era sempre lui che attaccava e staccava i vagoni se ce n'era bisogno; c'erano poi gli addetti alle merci e ai bagagli, perché in ogni treno passeggeri, c'era sempre una vettura speciale, che si chiamava il "bagaglia-

io” che serviva per il trasporto celere di ogni genere di merci e soprattutto con il treno viaggiava anche la posta; su alcuni treni che avevano una specie di ufficio postale a bordo si potevano anche imbucare le lettere per essere sicuri che arrivassero prima. E allora quando il treno si fermava in stazione, e mentre i passeggeri salivano o scendevano, c’era sempre un carretto di legno con il pianale alto, che si avvicinava alla vettura bagagliaio, caricava quello che doveva partire e scaricava la merce in arrivo. In genere questa operazione era un po’ lenta e c’era sempre qualcuno che brontolava perché il treno non partiva. Prima di far partire il treno bisognava assicurarsi che tutti gli sportelli fossero chiusi e se non lo erano il controllore doveva correre a chiuderli. E di sportelli ce n’erano tanti in un treno, specialmente in quelle vetture di terza classe che avevano l’accesso ad ogni scompartimento.

Da mano a mano che procedo con il racconto sui treni mi rendo conto che forse ognuna delle cose che ricordo dovrebbe essere spiegata ad uso delle giovani generazioni che sicuramente non riescono neppure ad immaginarle certe situazioni.

Si perché in treno fino a cinquant’anni fa c’erano tre classi corrispondenti a tre diversi tipi di confort e per ogni classe c’erano vetture diverse. Per semplificare si può dire che in terza si viaggiava sui sedili di legno, peraltro perfettamente sagomati e in definitiva neanche tanto scomodi, in seconda i sedili erano imbottiti con tappezzeria in similpelle, mentre in prima c’erano dei grandi sedili in velluto, simili a poltrone e sul poggiatesta, ad ogni viaggio veniva posto un telo bianco pulito, come un centrinio, su cui erano ricamate, le lettere FF. SS. Viaggiare in prima non era preso neppure in considerazione dalla gente comune e poi la terza fu abolita e le classi divennero solo due; l’operazione fu semplice, perché le vetture di terza furono classificate di seconda, pur rimanendo tali e quali.

Per far ripartire il treno che si era fermato alla stazione c’era tutta una procedura, una specie di cerimonia, alla quale mai ho visto transigere. Funzionava così. Il controllore provvedeva a verificare che tutte le porte fossero chiuse e segnalava al capotreno l’avvenuta chiusura. Il capotreno controllava che tutto fosse a posto e poi segnalava al capostazione che era tutto pronto; il capostazione da parte sua verificava che tutto fosse in sicurezza e solo a quel punto alzava la sua paletta verde in direzione del macchinista che era affacciato al finestrino del locomotore. Il treno cominciava a muoversi e solo allora il controllore e il capotreno salivano, tirandosi dietro gli ultimi due sportelli da chiudere; il treno si muoveva prima lentamente e poi sempre più in fretta; ci scorreva davanti agli

occhi e poi si perdeva dietro la curva. Il capostazione rientrava, attaccava il berretto rosso al gancio dell’attaccapanni e tutto era finito, fino all’arrivo del prossimo treno. Il capostazione era una figura emblematica per un paese in cui ci fosse una stazione ferroviaria. Il capostazione abitava nell’alloggio sopra la stazione, perché, praticamente, era sempre in servizio, per governare le emergenze. Il capostazione diventava così un personaggio simbolo per il paese tanto che la sua qualifica era associata al nome della località, perché non si era il capostazione e basta, ma il capostazione di ... e più importante era il nome del paese e tanto maggior considerazione doveva esser data alla persona. Il capostazione era per la comunità come il parroco e il maresciallo dei carabinieri. Quando c’era un trasferimento di una di queste persone, c’era sempre un movimento di popolo, raccolta di firme e petizioni per evitare che il trasferimento avvenisse. Poi a volte, anche noi il treno si prendeva davvero, si diventava attori invece che spettatori e tutto era visto in una prospettiva diversa. Mi ricordo che quando si partiva, anche per arrivare in una giornata fino a Firenze c’era sempre il rito del saluto; ci si affacciava al finestrino e qualcuno ci salutava dalla finestra di casa e poi un po’ più in là sull’altro lato del treno, c’era la casa dei nonni e anche da lì qualcuno salutava.

Ogni anno in treno, in estate con zia Romana si andava fino a Livorno, per una specie di pellegrinaggio alla Madonna di Monte Nero. Era un viaggio importante, atteso e divertente, perché come se non bastasse, dopo il treno a Livorno c’era il bus e poi anche ... la funicolare per arrivare fino al santuario. Oggi i ragazzi, sembra appurato, non giocano più con i trenini elettrici, anzi forse sono proprio i treni veri che si muovono, con l’ausilio dei computer, essi stessi come i trenini elettrici. Nelle nostre stazioni di paese oggi non c’è più nessuno, tutte le porte sono sprangate da inferriate, il bigliettaio è sostituito da una macchina automatica che non funziona quasi mai, il manovratore non c’è perché i treni non fanno più manovra, le merci non si trasportano più con i treni e neanche la posta, Le porte del treno si chiudono tutte da sole e su ogni treno ci sono solo due persone di servizio: il capotreno e il macchinista. Ma la perdita più importante della coreografia della partenza è quella del capostazione, non tanto per il suo berretto rosso, non tanto per la sua divisa, non tanto per la sua paletta che di notte si accendeva con una lucina verde, ma soprattutto per la sua figura, allo stesso tempo autoritaria e ben auspicante, che rassicurava e faceva comunque presagire un Buon Viaggio.

PITINGHI