

clamfer

IL MUSEO DEL TRENO DI MULHOUSE

Tutte le foto sono state riprese dall'autore del documentario.

SERATA DEL 5 MAGGIO 2017 A CURA DEL SOCIO

GENNARO FIORENTINO

Questa nuova avventura di cui questa sera vi voglio rendere partecipi, incominciò il pomeriggio di domenica 16 ottobre 2016. Mi trovavo a Lucerna (CH) per visitare la mostra sul nuovo San Gottardo (vedi articolo sul sito) e pensammo di recarci in escursione a Basilea. Purtroppo lungo la strada fummo colpiti da un fortunale (direi «sfortunale») per cui ci scoraggiammo al pensiero di dover girare una cittadina sotto l'acqua. Fu allora che la mia compagna di viaggio mi propose di allungarci a Mulhouse (F) appena dietro il confine. Avremmo potuto visitare per l'ennesima volta il Museo ferroviario ed esorcizzare quel pomeriggio di pioggia essendo la visita da svolgere, al coperto. Mi sembrò un'eccellente idea. Coprimmo velocemente la distanza di km. 135 in un paio d'ore con la nostra vetturessa a noleggio (una modesta Pandarella ultimo tipo).

Arrivati sul piazzale del Museo, era più o meno come lo ricordavamo ma esso si chiamava in un modo diverso ossia non Museo ma Cité du train. Ma attenzione: non un semplice esercizio lessicale, come presto avrei scoperto, ma una vera rivoluzione che aveva conferito al Museo una logica nuova e, per certi versi, discutibile.

Alla biglietteria fui accolto da alcune signorine che mi richiesero il prezzo del biglietto in € 12,00 che considerai del tutto a dimensione umana. Vorrei appena rammentare che al Museo di Lucerna per l'ingresso e due optional (anche stupidini) avevo pagato 120 franchi svizzeri (per due persone), pertanto sentendo quei prezzi mi sentivo davvero su un pianeta dove c'era vita. Aggiungete poi che la lingua francese esposta su iscrizioni, informazioni ed annunci, per me abbastanza familiare, mi faceva sentire quasi in Italia. Si accese una lampadina virtuale: ah! Avevo sbagliato questa volta. Avrei dovuto fare base in Francia ed andare a Lucerna in Svizzera. Invece avevo onorato gli elvetici che mi avevano fatto trovare un livello di vita che rasentava il proibito e che aveva avuto una recrudescenza in seguito alla recente uscita del franco svizzero, dall'orbita calmieratrice rispetto all'euro.

Ma ormai era inutile piangere sul latte versato. Mi apprestavo dunque in serenità a scoprire dietro quel semplice cambio di titolo, il nuovo Museo di Mulhouse che non mi avrebbe lesinato sorprese ed emozioni.

Cercai di fotografare a più non posso sempre con l'intimo desiderio di condividere il prodotto con i soci del Clamfer durante una serata che, ecco qui, è arrivata.



Niente di nuovo per questa locomotiva PLM del 1854 ora monumento posto sul piazzale.

Si tratta di un modello Bourbonnais con tre assi motore (0-3-0 in codifica italiana). Nata per le linee di montagna concluse la sua carriera come mezzo di manovra e come tale trasformata nel 1907 in locotender, non essendoci più l'esigenza di portarsi dietro il fardello del tender.

UN PO' DI STORIA

La data di nascita del Museo risale al 12 Giugno 1971 quando fu aperto al pubblico accolto in un vecchio deposito di locomotive a vapore. Artefice della realizzazione fu un'attivissima associazione di amici delle ferrovie che trovò presso la SNCF ed il locale Comune, la massima attenzione ed appoggio. Nello stesso tempo il Municipio della cittadina alsaziana si attivava per la costruzione di una sede più idonea ad accogliere un patrimonio che si andava a costituire.

L'inaugurazione del nuovo padiglione, che costituì anche la sede definitiva, avvenne il 19 Giugno 1976 su una superficie di 6.000 mq.

Il 14 Aprile 2005 partono i lavori di una faraonica ristrutturazione che avrebbe dato non solo una nuova dimensione alla struttura, ma ne avrebbe rivoluzionato del tutto i criteri museografici. La costruzione di un nuovo padiglione di ulteriori 6000 mq sarebbe stato un segmento del progetto del nuovo corso.

Il Museo con il nuovo e promettente nome di «Cité du train» apre i battenti il 1 Gennaio 2016 con una superficie di mq 50.000 tra padiglioni al chiuso ed aree scoperte. Anche le modalità espositive vengono trasformate creando delle aree tematiche il cui inedito fascino ed intrigo, camminano di pari passo con le perplessità dei nuovi e vecchi visitatori.

Nel procedere a rappresentare i contenuti dell'esposizione, preferisco tuttavia non prediligere una logica di cronologia; scelgo invece, e per quanto possibile, seguire il cammino attraverso i temi delle esposizioni che ritengo possano dare in maniera più tangibile, un'idea del Museo oggi. Ognuno sarà poi libero di esprimere il proprio apprezzamento o la propria critica circa le scelte di architetti e museografi.



PATRIMOINE



CITE
TRAIN

ITINERARI

La nostra visita incomincia dal padiglione chiamato «Parcours spectacle» accolto su 6000 mq. seguendo il tracciato di sei temi. La sala per scelta dei suoi progettisti, si trova in una condizione di penombra che se da un lato crea un ambiente di grande emozione e suggestione, dall'altro rende il lavoro del fotografo dilettante davvero improbo. Lo spirito di questo salone è quello di cavalcare la storia socio-economica vista attraverso la lente delle ferrovie lungo l'esposizione di 27 esemplari di materiale rotabile.

I sei temi sono:

- Ferrovie e vacanze
- Ferrovie e montagne
- I treni ufficiali
- Ferrovie e guerra
- I ferrovieri
- L'universo dei viaggi

Ho selezionato nelle slides seguenti le immagini che possano avere una qualità accettabile per esemplificare questi capitoli. Va sottolineato che il materiale rotabile è stato volutamente ambientato in contesti opportuni quasi da renderli un set cinematografico. La citata semioscurità un po' maledetta dal visitatore-fotografo, ad onore del vero, contribuisce unitamente alla presenza di manichini, e talvolta del commento musicale, ad alimentare l'illusione del realismo rispetto a quanto esposto.

XM 5005 (ex ZZABsCETy54005) Micheline 1936



La Micheline rappresentò una famiglia di automotrici che avevano la caratteristica di ruote tipo pneumatici. Questa che vediamo, apparteneva alla compagnia dell'est poi confluita nelle ferrovie dello Stato. Il modello esposto aveva due carrelli attrezzati con quattro assi. Ne furono prodotti 57 esemplari che potevano altresì essere accoppiate. Il modello poteva accogliere 56 persone a sedere e risultava più lungo di 2 metri rispetto alla serie precedente.

La sua data di nascita corrisponde all'anno in cui, davvero una rivoluzione, furono riconosciute ai lavoratori, due settimane di ferie.



Automotrice a scartamento ridotto PLM poi SNCF



Risale al 1901 questo curioso furgone automotore inserito nella sezione ferrovie e montagna. Eserciva la ferrovia a scartamento metrico tra Saint Gervais e Vallorcine (CH). Ne parliamo anche sul sito con esposizione di alcune cartoline d'epoca dov'è riconoscibile questo tipo. La ferrovia, che esiste ancora, aveva il sistema della terza rotaia 600/800 volts. La proprietà era della Paris-Lyon Mediter. Poi fu trasferita alla SNCF. L'ampia furgonatura doveva servire per accogliere sia i bagagli che gli ampi corredi degli sportivi di montagna. E ciò già nel 1901.

Tomberau ETF 420 PLM 1902 (Z 10420 SNCF)



Curiosissimo carro automotore della stessa PLM ed appartenuto alla stessa ferrovia di montagna. La sua definizione è *tomberau* che con l'aiuto del dizionario è definibile tombarello. Si tratta di un carro a sponde alte che ha la prerogativa di potersi ribaltare. Questa accezione mi ha fatto venire in mente i carri a trazione animale che animavano i cantieri edili nella mia infanzia e che gli addetti chiamavano *tommarelle*.

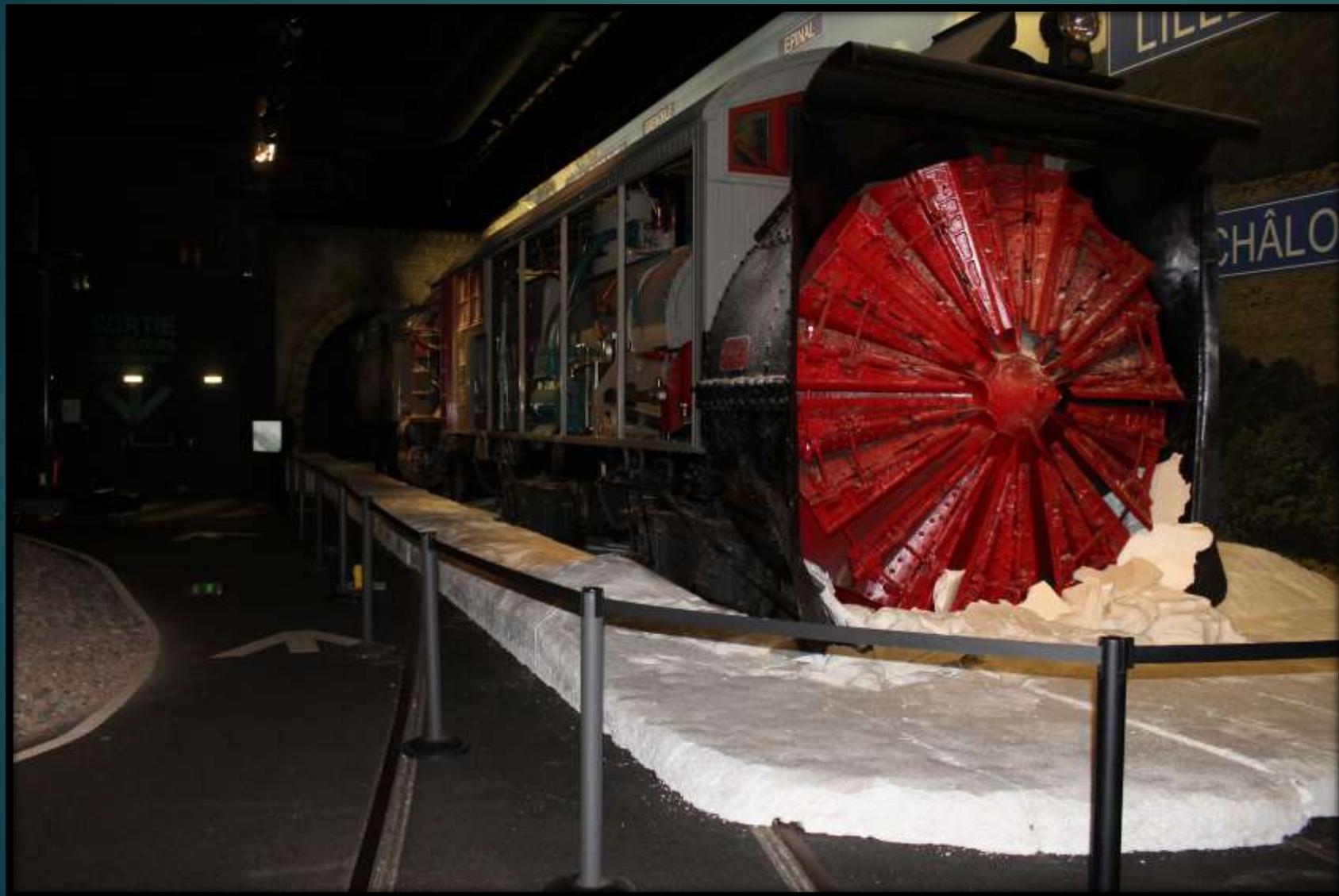
In verità non mi è stato chiaro come si potesse muovere da solo; non escludo con aria compressa.

Locomotiva 141 matr. 5452 della Compagnia Paris-Orleans classe Mikado 1921



Unica superstite di una bella famiglia, questa macchina con i quattro assi motore, si annovera per il suo rodiggio tra le Mikado. Apparteneva alla compagnia PO ossia Paris-Orleans che con quasi 8000 chilometri di rete, era tra le più importanti di Francia. Fu nazionalizzata nel 1938. Il suo progetto fu ispirato ad una macchina analoga in esercizio presso il lago di Thun (CH). Destinata a linee di montagna (Massiccio Centrale), il lotto cui appartenne uscì dalla fabbrica di Fives (Lille). Ma molti lotti ebbero anche natali svizzeri o inglesi. I ferrovieri le diedero il nome di «culo di barca».

Spazzaneve della compagnia PO (Paris-Orleans)



Questo spazzaneve di certo fa «pendant» con la locomotiva della slide precedente essendo appartenuta alla stessa PO.

Non è chiaro se davvero tale locomotiva fungesse da motrice, però lo spazzaneve è d'epoca 1908. Esso costruito dalle officine Aurillac, rappresentò una vera novità. Infatti fino a quel momento erano dei particolari manovali a tenere la strada ferrata libera usando le pale. Funzionava a carbone ed acqua che producendo vapore, facevano girare l'elica e la pompa per spazzare la neve ai lati della strada ferrata.

Locomotiva 140A259 Consolidation



Davvero una posizione curiosa per questa 140 che ci introduce al settore Treni e guerra. Si tratta di una macchina «Consolidation» dal rodiggio americano 1-4-0, simile alle nostrane 740.

L'esemplare in foto fu costruito nel 1928 dagli Ateliers Franco-belges per la Compagnie du Nord. Nel 1938 entrò a far parte della SNCF.

Questa drammatica immagine vuole ricordare il sacrificio dei ferrovieri francesi, durante la II GM per boicottare o sabotare i trasporti, azioni sovente pagate a prezzo della vita.

Ovviamente la macchina si fa altresì osservare nella parte sottostante.

Vettura salone del 1856



E' annoverabile nella sezione dei treni ufficiali questa vettura salone del 1856, in periodo dunque di governo dell'imperatore Napoleone III. Apparteneva ovvero era gestita dalla Compagnia da Paris ad Orleans già incontrata a proposito dei treni di montagna. Era riservata ad accogliere gli aiutanti di battaglia, una qualifica che definiva i consulenti dell'imperatore in materia di scelta di strategie.

Vettura pullman 4018 della CIWL



Attraverso un vetro vediamo l'interno di una vettura pullman dov'è ricreata una scena del romanzo «Assassinio sull'Orient Express». Si tratta però di una vettura che svolse il suo compito sul prestigioso espresso Flèche d'Or. Costruita nel 1926, subì varie traversie che si conclusero con un accurato restauro nel 1976. Era l'antefatto per la sua degna destinazione al museo di Mulhouse. Leggendo le note, si rileva che viaggiava sempre abbinata con una vettura della serie 4000-4015 dotata di cucina e sala ristorante. Da notare i preziosi intarsi e le lussuose poltrone.

LES QUAIS DE L'HISTOIRE

Lasciato il padiglione cosiddetto «spectacle», ci portiamo finalmente in quello chiamato «les quais de l'histoire». Esso corrisponde al primo complesso espositivo del Museo. In sostanza viene ripercorsa attraverso decine e decine di esemplari di materiale rotabile quella che è stata la storia delle ferrovie francesi. Si parte dall'epoca del vapore, con tantissime presenze, per arrivare all'epopea del TGV. Ovviamente sono previste anche tappe intermedie come una significativa rappresentanza di «autorail» ossia le italiane littorine oppure tantissimi esempi di trazione elettrica. In questo discorso rientrano anche i due locomotori elettrici che a distanza di appena un giorno, Marzo 1955, conseguirono due record di velocità mondiali.

Non mancano esempi di carri merce ed una sorpresa finale che direi «c'entra come i cavoli a merenda».

In questa fase, cercheremo di seguire un po' di più la cronologia nel rispetto della tematica storica.

Locomotiva Stephenson Aigle 1846



Non è la più antica, ma si piazza al secondo posto tra quelle presenti al museo, questa macchina della Compagnia da Marsiglia ad Avignone. Il suo presuntuoso nome è Aigle che vuol dire Aquila. Poteva viaggiare alla velocità di 50 km/h. Il progetto fu di Stephenson ma la realizzazione di un lotto di 50 esemplari ebbe luogo nelle officine siderurgiche a La Ciotat. Il suo rodiggio era uno 0-1-0.

Vagone di prima classe Compagnie du Nord



La Compagnia del Nord fu fondata dalla famiglia dei banchieri Rotschild nel 1845 per lo sfruttamento di una rete ferroviaria tra Parigi e la grande area posta verso il Belgio. Fu gestita con grande oculatezza e rigore tanto non solo da svilupparsi in grande ma anche da assorbire nel tempo altre realtà ferroviarie.

Come le altre società, fu assorbita nel 1938 dalla nascente SNCF e ne costituì lo zoccolo duro ovvero la base sulla quale costruire il resto. Qui vediamo un elegante vagone di I classe del 1850, perfettamente restaurato in special modo per quanto riguarda la tappezzeria.

Vagone misto di III classe



Gli fa coerentemente da controcanto questo vagone misto di III classe ossia diviso tra un piccolo scompartimento passeggeri e un settore per trasporto merci a grande velocità. Si tratta di un mezzo risalente al 1868 ed appartenuto alla stessa Compagnia du Nord.

Crampton Compagnie dell'Est 1852



La locomotiva Crampton (dal nome del progettista) fu una macchina concepita in Inghilterra e costruita per diverse compagnie europee a partire dal 1846. Tra le sue caratteristiche principali, è da notare il centro di gravità piuttosto basso della caldaia. Dal che la disposizione degli assi prevista era di un asse motore grande e 2 assi portanti. Quindi il rodiggio risultava 2-1-0. Per l'epoca era considerata un vero fulmine potendo raggiungere i 120 km/h. Come si legge contro il pancone, fu impiegata sulla Parigi-Strasburgo che apparteneva appunto alla Compagnia dell'Est. Lavorò fino al 1870 ed anche la PLM ne adottò una.

Compagnia del Nord 1885



Bellissima locomotiva ancora della Compagnia del Nord. Risale al 1885 e non fu mai incorporata nella nazionalizzazione. Non se ne sa molto se non che aveva un rodiggio 2-2-0.

Boite à sel 1900 – Compagnia Paris Orleans (SNCF)



La BB 1283 fu una macchina elettrica parte di una serie di 13 costruita nel 1900 su licenza della compagnia Baltimore&Ohio. Era un mezzo della PO (Parigi-Orleans) ma in realtà per il collegamento tra le stazioni parigine di Austerlitz e Orsay. Proprio a causa dello sviluppo in sotterraneo, si preferì una loco elettrica. Funzionava a 300 volts con captazione per terza rotaia. La fabbrica fu la General Electric. Vivace la loro vita seguente. Da considerare l'inclusione nella SNCF in occasione della nazionalizzazione. Poi la trasformazione a 1500 volts. Le loco che presero il soprannome di scatola per il sale, furono radiate solo nel 1967 quindi furono piuttosto longeve.

Vettura ad imperiale della Compagnia dell'Est 1911



Vettura a due assi ad imperiale per rispondere ad una crescente domanda di posti. Apparteneva alla compagnia dell'Est e fu preceduta da un'altra serie dove il secondo piano era sfinestrato.

Lavorarono sulla linea di Vincenne e sulla piccola cintura di Parigi.

Quando la Compagnia dell'est fu unificata con la SNCF, in inventario ve ne erano ancora 710 esemplari che, incredibile ma vero, svolsero un lavoro effettivo fino al 1954.

Furono soprannominate Bidel in omaggio alle roulotte di un circo popolare dell'epoca di tal nome.

TE 1080 – Compagnie de l'Etat 1916



La Compagnia dello Stato (da non confondere con la SNCF) fu un primo tentativo di creare una struttura statale per l'esercizio di brevi linee e l'assorbimento di piccole compagnie. Ciò avvenne a cavallo dei secoli XIX e XX. L'elettromotrice esposta, insieme ad una ricca serie costruita da Thomson e Houston, serviva le linee di cintura della capitale, quella che poi sarebbe stata chiamata rete RER. L'alimentazione avveniva a terza rotaia e a 750 volts. Lavorarono fino al 1966 fornendo un servizio affidabile. Apprezzabile lo stato di perfetto restauro in cui si trova l'esemplare in foto.

Automotrice Bugatti 1933



Perfetta alleanza tra il nascente mondo dell'auto e quella del treno, queste innovative automotrici si devono all'ingegno di Ettore Bugatti che vi trapiantò quattro motori a benzina uguali a quelli della vettura di élite Royale. Accanto però a ritrovati geniali, come la guida da posizione elevata, molte soluzioni ereditate dalle auto (come il sistema frenante) si dimostrarono non proprio un portento di efficienza. Però le prestazioni in termini di velocità e confort, furono convincenti potendo raggiungere anche 193 km/h. Quasi tutte e sette le compagnie, le acquistarono. Quella in foto era della compagnia di stato, antesignana della SNCF che sarebbe arrivata al 1938.

2D2 PO 1926



Dopo la prima guerra mondiale sulle reti francesi cominciò a svilupparsi la trazione elettrica a 1500 V. La Compagnia PO elettrificò le sue linee a partire dal 1926 utilizzando la tecnologia svizzera (SLM) per macchine costruite in Francia. Si trattava del modello 2D2 che ebbe una grande diffusione articolata in alcune serie. La tecnica si articolava in un carrello anteriore portante, 4 assi motore ed un carrello portante simmetrico. La loro velocità massima era di 140 km/h. All'arrivo della SNCF la PO ne aveva in servizio 49 mentre la cosiddetta compagnia ETAT 23.

141 R del 1945 – Sotto il segno della ricostruzione



Nata negli USA, è una delle locomotive più famose in Francia con i suoi 1323 esemplari prodotti. La 141 R ha salvato la ferrovia francese dopo la guerra e ha assicurato con la sua duttilità, la trazione di ogni tipo di convoglio. Del grosso ordine, ne mancarono 17 all'appello in quanto naufragate insieme alla nave che le trasportava. Il rodiggio si può desumere dalla sigla essendo costituito da un asse portante anteriore, 4 assi motore ed un asse portante posteriore. La sua velocità di 105 km/h di certo non da record, le consentiva però un esercizio giornaliero anche di 190 km alternando varie squadre di condotta. Una parte fu adattata a trazione a nafta.



1955: L'ANNO DEL RECORD DI VELOCITA'

(Anzi dei record di velocità)

Serie 7100 a diffusione internazionale



Prodotta dall'Alstom a partire dal 1952, si distinse per la totale aderenza delle ruote che le conferiva una grande potenza. Alimentazione a 1,5 kV a corrente continua.

Questa macchina è stata esportata in numerosi paesi tra i quali: Spagna, Algeria, Paesi Bassi, Cina ecc.

Il modello preservato 7107 è quello del record. Il 28 Marzo 1955 conseguì la velocità di 331 km/h sulla linea di Labouhyre. Al seguito vi erano altresì numerose vetture che per l'evento erano state rese solidali da un rivestimento in caucciù e da un finale a proiettile in modo da creare una compatibilità con le leggi della aerodinamica.

BB 9003-9004 Le gemelle sperimentali



Piccola serie di 4 prodotta dalle officine Jeumont Schneider nel 1952, le due di nostro interesse, recavano piccole note evolutive rispetto alle prime due, per lo studio dell'aderenza totale. Malgrado il loro carattere sperimentale, stettero in servizio fino al 1973. Il 29 Marzo 1955, la nostra macchina fu lanciata sulla linea delle Lande per tentare anch'essa di battere il record. Ma, arrivata ad equiparare la stessa velocità di 331 km/h, si preferì per ordini dall'alto, di non spingere oltre. Infatti un altro traguardo avrebbe posto l'Alstom in una condizione di inferiorità d'immagine. Si preferì chiudere la gara sia pure disputata in famiglia, con un ex aequo per salvare le esportazioni.

Locomotore 6572 e convoglio TEE - 1969



Sono stati 80 i locomotori di questa serie progettati e prodotti dall'Alstom a loro volta divisi in quattro sotto serie. Il periodo è stato tra il 1969 ed il 1975. Con una potenza di kW 5900, potevano raggiungere i 200 km/h. Sono stati in servizio fino al 2007. Per la loro potenza e la loro adattabilità a vari servizi, servirono sia i treni di prestigio come i convogli merci. Come molti altri loco, ebbero un soprannome ossia «Naso rotto». Qui lo vediamo al traino del prestigioso TEE Aquitaine (non di meno al servizio di Mistral e Capitale). Un agevole passaggio consente altresì la visione dei lussuosi interni della carrozze.

E tornammo a riveder le stelle...

Prima di lasciare il Museo, chiedendo scusa di abusare della pazienza, consentitemi almeno un'occhiatina all'area esterna che fa parte del nuovo assetto del Museo.

Si chiama Panorama Ferroviaire.

Include anche i complessi raccordi di collegamento con l'adiacente strada ferrata ove passa il tram-treno.

Serie BB 12000 SNCF 1954



La BB 12000 nacque all'inizio dell'elettrificazione a corrente monofase con frequenza industriale della grande linea da Valenciennes a Thionville nel 1954 che in origine era prevista per cc a 1500 V. Le nuove locomotive impiegate su questa linea rappresentarono un vero successo dal punto di vista meccanico ed estetico. Colpirono l'opinione pubblica per il loro aspetto funzionale e originale in ispecie per la cabina centrale e i cofani. Infatti vedevano una nuova immagine della rinnovata modernità della SNCF. Ci fu anche un boom nella loro riproduzione in modellismo. Ne furono prodotte 148 per la Francia e 5 per il Lussemburgo. Ebbero lunga vita.

Elettrotreno S 181 Inox - 1971



Con il loro aspetto **grigio inox**, sono stati elementi tipici del paesaggio ferroviario francese per molti anni. E forse sono anche quelli che hanno collezionato più soprannomi. Quello che a me è piaciuto di più è stato *cannette* ossia «buattella».

Il complesso esposto al Museo fa parte di una serie prodotta tra il 1960 ed il 1971. Il loro servizio si è però prolungato fino al 2013 malgrado il loro confort fosse superato da tempo. Composto da tre elementi, svolse il suo servizio per lo più sulla grande periferia di Parigi. Potevano viaggiare fino a 120 km/h e contavano anche la presenza della prima classe. Alimentato a 25 kV e 50 Hz. Per lo più furono di produzione Alstom.

Elettromotrice a cremagliera Linea C Lyon



Unico esempio al mondo, la città di Lyon ha una linea di metro ossia la C, a cremagliera. Essa è il frutto della trasformazione di un'antica funicolare. Ciò avvenne nel 1974 con l'immaginabile cambiamento della via di corsa e dunque, del materiale rotabile. Si pensa bene immaginando che esso fu richiesto alla SLM di Winterthur (CH), veri specialisti della materia. Le macchine furono all'inizio due cui se ne aggiunse una terza quando fu prolungata la linea. Alla fine degli '80, un'ulteriore estensione indusse al completo rinnovo del parco con veicoli più capienti. Le tre vetture di origine, sono state tutte preservate di cui la terza, è al Museo.



Finale a sorpresa

Come foto di chiusura ho scelto un veicolo non ferroviario
che tuttavia è ospite del Museo.

Per la sua originalità, sono certo l'apprezzerete.

Superbus Pathè Marconi 1951



Geniale il nome di questo gigante della strada che giocava tra il latino e il super. Chissà poi perché qui, dopo una sosta al congeniale Museo dell'auto. Fu costruito nel 1951 dal disegno di Charbonneaux con un motore Panhard da 6.000 cc. Lungo circa 15 metri (motrice e rimorchio), fu commissionato dalla Pathè come sala di registrazione e palco di concerto ambulante in appoggio alla carovana del Tour de France. Complesse le sue apparecchiature a bordo ove era incluso un salotto con bar ed un elevatore per far montare i cantanti sul tetto ed esibirsi.

Nel 1955 vinse un prestigioso premio come veicolo pubblicitario ambulante più bello e moderno.

FINE

Come potete immaginare, le pur numerose foto, sono state frutto di una selezione tra le tante da me scattate e rappresentano solo una testimonianza delle molte cose ferroviarie che ci sono da vedere al Museo Ferroviario di Mulhouse. Tuttavia ci sarebbe stato anche da inserire, doverosamente, il TGV della prima serie, quello arancione. Con intenzione non l'ho inserito e per un motivo. Il convoglio rappresenta la nascita e l'evoluzione dell'Alta Velocità che, attraverso gli anni trascorsi, io, come voi, ho potuto seguire. Vederne un esemplare, abbastanza moderno e parte della mia vita, portato in un Museo, mi ha dato un senso di sgomento e di raccapriccio, per l'inesorabile scorrere del tempo. Per un puro senso di cecità, ho preferito ometterlo ed esorcizzare il procedere della vita. Non so se condividiate o meno la mia scelta.

Vi ringrazio comunque della paziente attenzione e spero che abbiate tratto dalla mia esposizione, spunti d'interesse.