

Anacronismi e sviste

Fotografi a Vibaden: Gian Piero Cannata, Mauro Cozza, Marco Palazzo

Può essere, e più volte, capitato che, durante le *sedute* fotografiche, ci sia scappato l'anacronismo o l'errore che non ti aspetti, come si dice in gergo: una *svista*. Nessuno di noi appassionati che hanno fattivamente collaborato a questi CD le ha volute, ma un po' per la fretta (qualcuno fa centinaia di chilometri per venire da me!), un po' per il desiderio di vedere in azione treni d'ogni tipo, abbiamo rovinato molte foto.

Ne ho raccolte un po' tra quelle che avrebbero dovuto rappresentare un modello od una scena e che, a causa di minime disattenzioni, non possono entrare nel palmarés del nostro album in pelle di... computer!

Foto n. 1



Scattata da Mauro Cozza nel marzo 2008

Foto n. 1: Scattata nel 2008 dall'amico Mauro, la Br 86, che fuma per una elaborazione descritta nel mio libro "*Serena discussione sulla realizzazione di un plastico*", ha il pancone anteriore pieno di ragnatele... Come accennavo, negli *Aggiornamenti* al mio libro al § 3, questa dei ragni è un'emergenza, specialmente per me che abito in una zona non troppo inquinata sul limitare di un bosco. Per esperienza passata dopo un paio di stagioni con le zanzariere efficienti, i ragni scemano sino a morire di fame, ma per ora...

Foto n. 2



Scattata da Mauro Cozza nel marzo 2008

Foto n. 2: Scattata sempre lo stesso giorno come le foto **n. 1**, **11** e **12** dall'amico Mauro, sarebbe una immagine ad effetto con la Br 218 sul ponte ben invecchiato (a parte una eccessiva lucentezza di una base di un palo della linea aerea) e la gru Roco che transita sul binario parallelo insozzata come si comanda, magari al ritorno da un recupero di un carro scivolato nel fango per uno smottamento (come viaggia la fantasia!), ma no! Il ragnetto anche qui ha dovuto rovinare tutto! Certo con le foto macro sarebbe meglio non riprendere il filo della linea aerea... anche se migliorato enormemente rispetto a quello di anni fa, **riquadro A**, è sempre almeno 4 volte più spesso del doppio filo usato nella realtà.



Riquadro A: il filo della vecchia linea aerea Märklin

Foto n. 3



Scattata da Marco Palazzo nell'ottobre 2006

Foto n. 3: Scattata nel 2006 dal nostro Marco Palazzo, tanto bella che sembrerebbe ideale per rappresentare il deposito locomotive negli anni Cinquanta... ingrandite però in alto a destra e sulla linea a doppio binario vedrete un bell'ICE 1 che fila una quarantina d'anni, *anno più anno meno*, prima d'essere realizzato! E non finisce qui, perché, sulla sinistra in alto, si intravede una 152 Cargo... un altro salto di una cinquantina anni, pari pari! Una curiosità la locomotiva è la stessa del riquadro A della foto precedente.

Foto n. 4



Scattata a Vibaden nel dicembre 2007

Foto n. 4: questa volta è più subdola e meno evidente la svista; sullo sfondo si nota una gru (per l'esattezza la Goliath) che certo non ci potrebbe, e dovrebbe, essere negli anni Cinquanta.

Il palo in simil cemento poi sembra storto, ma ciò è dovuto all'effetto ottico dell'obiettivo fotografico.

Tutto il resto, capra compresa, è plausibile. I più attenti obietteranno che un carro svizzero fermo su un tronchino forse non sembra in tema, visto il periodo troppo vicino al termine del conflitto mondiale dovrebbe forse essere in grigio pietra chiaro... dato che proprio nella foto c'è una bella capretta chiedete a lei di darvi un po' di...lana!

Foto n. 5



Scattata da Marco Palazzo nell'ottobre 2006

Foto n. 5: questa sarebbe stata ideale per rappresentare la scarsità di traffico negli anni tra il 1949 ed il 1955: forse un maggiolino non sarà proprio della serie costruttiva giusta e forse il furgone VW è del 1958, ma... certamente la 152 Cargo vicino ad una E 94 è un *cazzotto storico* inaccettabile.

Come abbiamo fatto a sbagliarci io ed il buon Marco Palazzo?

Nessuna tragica dimenticanza, stavamo solo provando i terribili pantografi della 152 e ce la siamo dimenticata lì anche dopo pranzo o dopo una passeggiata nel bosco di Mugnano. Capita.

Il gigante alto 156,60 metri (un metro e ottanta in H0) sono io che stavo smanettando alla consolle.

Si riconoscono in stazione l'ET 87, plausibile perché radiato solo nel 1959, una E 19 ed una E 94, solo una V 200 che si intravede nel fascio dei binari dovrebbe essere in servizio, per il solito *gomitolo di lana... caprina*, a partire dal 1956, anche se presentata già nel '53.

Foto n. 6



Scattata da Marco Palazzo nell'ottobre 2006

Foto n. 6: errare è umano, perseverare... evidente la svista; sullo scenario del deposito all'inizio degli anni Sessanta (la diesel accanto alle locomotive è una V 60) spicca, e in blu, una 152 pubblicitaria, degli anni Duemila, rimasta come una mina vagante a rovinarci le foto da professionisti storici ferroviari ecc.

Foto n. 7



Scattata a Vibaden nel dicembre 2006

Foto n. 7: doppia la svista questa volta: il personaggio caduto è semplice da individuare e poi poveretto potrebbe essere svenuto perché si trova chino in quella posizione da *una vita* e senza mai uno straccio di colazione... avrebbe oramai, per quel *“colpo della strega”* un bisogno urgente di una cintura del *dott. Gibaud!* Anche il binario della piattaforma girevole è poi coperto da un riparo in plastica impossibile da giustificare; possono considerarsi accettabili invece quei carrellini di manutenzione per la linea aerea posati fuori dei binari, perché nella realtà venivano sollevati da quattro robusti ferrovieri, come si vede nel filmato sul 150° delle ferrovie tedesche, o, se troppo pesanti, da una piccola gru e rimessati dovunque ci fosse spazio nei depositi a volte rimanevano nei tronchini, ma a volte rimanevano fuori dei binari. .

Foto n. 8



Scattata da Marco Palazzo nell'ottobre 2006

Foto n. 8: festival di errori: la E 44 ha i corrimano sulla sinistra piegati come Vi ho riferito nel 6° Capitolo “Avete verificato che...” a pagina 18: insomma ci ho messo due anni per accorgermene; sul musetto anteriore, sempre della E 44, un ragno (!) ha portato un piccolo frammento di cespuglio e l’ha appiccicato con la tela, rovinandoci anche delle riprese in HI 8 per un piccolo video su Vibaden, montato da Mauro Cozza; sulla destra manca della ghiaia che avrebbe dovuto coprire un doppio errore e cioè sia il palo di cemento spostato come prevede anche la Märklin per aggiustare la filatura in curva, sia il buco, perché tale si tratta, del terminale (art. 24977) dove sosta un rimorchio per Schienenbus, Roco. A mia discolpa posso dire che in quel periodo il mio plastico era nella fase, che poi non termina mai veramente, di rifinitura. Se avessi potuto visionare sul televisore (che a Vibaden c’è, ma io e Marco Palazzo avevamo fretta), la o le foto incriminate, avrei potuto correggere il tutto con facilità...

Foto n. 9



Scattata a Vibaden nel gennaio 2007

Foto n. 9: l'errore macroscopico è più che evidente... un bel carro lasciato a sfondare l'asfalto! Succede.

Un altro errore è meno evidente ma c'è. Il camion è abbastanza moderno troppo per il carro fuori posto, ma soprattutto la diesel verde in sosta sul binario morto, una V 20 di fabbricazione Lima, resa folle, ma utilissima per simulare delle doppie trazioni, è troppo vecchia e si scontra cronologicamente con gli Schienenbus che sono di epoca post 1968.

Il semaforo luminoso sullo sfondo può ritenersi accettabile, furono pian piano montati sulle linee a partire dalla metà degli anni Cinquanta, a meno secondo il Miba Report Signale di Stefan Carstens.

Foto n. 10



Scattata da Marco Palazzo nel settembre 2007

Foto n. 10: un errore che diviene evidente solo grazie alla macchina fotografica... l'asfalto, a destra dell'immagine, si è sollevato, ma dal punto di vista "normale" non sarebbe stato possibile individuare il problema perché la visuale dei graditi ospiti che vengono a visitare il mio plastico arriva dalla destra del potente Br 103 che è stato trainato da una diesel 261 (la cui sagoma s'intravede dietro il locomotore) fuori della catenaria. Naturalmente poi grazie alla tecnologia dei motori piezoelettrici il locomotore verrà riportato sotto la linea aerea ed alzerà, con stupore dei visitatori neofiti, il pantografo.

Foto n. 11



Scattata da Mauro Cozza nel marzo 2008

Foto n. 11: una bella foto *dinamica* di Mauro, appena rovinata da un parapetto piegato ai lati della strada. Parapetto che si rende necessario per segnalare ai *mini uomini* in H0 la presenza del precipizio che viene scavalcato dal ponte di ferro dove sta transitando a tutta velocità il convoglio rapido. I ragni non sono inquadrati, ma qualche tela si intravede, non si intravede l'anacronismo della Br 194 incrociata a tutta velocità dalla Br 111 con bavaglino DB del 1987, perché la loco moderna ... non si vede! Tornate se volete a pagina 23/24 del Capitolo 11° di questo CD ed alla **foto n. 40**.

Foto n. 12



Scattata da Mauro Cozza nel marzo 2008

Foto n. 12: un'altra bella foto di Mauro, la buona profondità di campo è dovuta all'ottima reflex digitale usata (questa foto mi piace tanto che è perennemente sul Desktop del mio computer, rovinata da un anacronistico incrocio tra la Br 111 del 1987 ed una *doppia* "Carolina o Carlotta" (leggi il 9° Capitolo sulle V 36) che certamente dovrebbe essere stata accantonata da un bel pezzo. Faccio finta che il Museo di Vibaden abbia organizzato una "uscita" speciale per i vecchi diesel e non mi cospargo più di tanto il capo di cenere ...

Foto n. 13



Scattata da Marco Palazzo nel settembre 2007

Foto n. 13: una bella foto di Marco, ad effetto e diretta sulle fosse di visita, è stata sì rovinata dallo spartifumo piegato alla Br 10 001, ma mi ha consentito di sistemare un guaio accaduto almeno 4 anni prima e di cui non mi ero assolutamente accorto. Se rileggete con attenzione il 6° Capitolo di questa serie di CD ne saprete di più.

Di certo le foto digitali, immediate e visionabili con un semplice lettore od un computer, aiutano molto il nostro hobby. È un po' come la rivoluzione del VHS che, in pochi anni, ha del tutto mandato in soffitta le riprese in Super 8.

Foto n. 14



Scattata da Marco Palazzo nel settembre 2007

Foto n. 14: una altra bella foto di Marco, in cui le ragnatele non si vedevano quasi per niente e la luce del giorno rendeva un effetto tramonto nella zona del rifornimento per loco a vapore o diesel, è stata rovinata dal manovratore, con tanto di casco giallo, caduto sul lato sinistro della 361 (a destra della foto).

Ingrandendo al 150/200% l'immagine, Vi accorgerete comunque che quei stramaledetti ragni avevano passeggiato *filando* e *rifilando* anche sulla grande 221...

Foto n. 15



Scattata a Vibaden nell'aprile 2008

Foto n. 15: queste 3 foto sono le ultime scattate a Vibaden, nell'aprile 2008, prima che il Miniwelt (mondo in miniatura) come dicono i Tedeschi, torni indietro di 56 anni e il mio plastico venga di nuovo ambientato nel 1949. Il convoglio RTZ, per la verità oggi ha cambiato colore (rosso) e ragione sociale (DB Netz Notfaltechnik), sta effettuando una esercitazione con i Vigili del fuoco tedeschi (il loro telefono è il 112) per la Protezione Civile germanica, la THW (ma senza i mezzi degli "Angeli azzurri") dentro la galleria *Maurethal* che i convogli imboccano lasciando la stazione di Vibaden. Nella **foto n. 15** tutto sembra in regola: la linea ferroviaria è ovviamente bloccata, carrellini di servizio sono stati dispiegati, il personale è pronto ad intervenire... se guardiamo la stessa scena dal basso, **foto n. 16**, ci si accorge che il personale per la fretta è stato posato su una basetta non ancora ben incollata e non ben mimetizzata, uno dei figurini è anche storto! Nella **foto n. 17** lo sganciamento (come avviene nella realtà) di parte del convoglio avviene regolarmente. terminate le prove l'RTZ è tornato nella Schattenbahnhof (**foto n. 18**).

Foto n. 16



Scattata a Vibaden nell'aprile 2008: personale incollato su una basetta

Foto n. 17



Scattata a Vibaden nell'aprile 2008: le operazioni di sgancio di parte del convoglio

Foto n. 18



Schattenbahnhof e stazione superiore di Vibaden nel settembre 2006

Foto n. 18: questa foto è stata scattata a Vibaden, nel settembre del 2006. Non contiene sviste, ma è importante per far capire ai lettori il grande dislivello che esiste tra la stazione *nascosta* (in basso ovviamente) e la stazione visibile posta a quota 96 cm da terra. Attualmente un pannello nero copre il bordo estremo del “mondo in H0”, ma non impedisce di intervenire se, di rado, qualche locomotiva si ferma a causa della polvere che può interferire con le punte di contatto. Il convoglio RTZ è subito dietro i due ICE in parte coperto dal lungo cavalcavia che porta i convogli in superficie. Naturalmente in una Schattenbahnhof la circolazione è scarsissima, inoltre alcuni convogli restano lì fermi per settimane o mesi. Un solo esempio per l’ICE 3, che è in attività tra il 1999 (faccio finta che sia arrivato subito dalla fabbrica alla linea Vibaden-Monaco) al 2005, cioè è in funzione per sole sei settimane, ma resta fermo dal 1949 al 1998... circa 49 settimane!

Foto n. 19



Scattata a Vibaden nel marzo 2007

Foto n. 19: questa foto, è stata scattata a Vibaden nel marzo del 2007, e dovrebbe presentare il plastico totalmente controllato, ambientato tra il 1968 e la prima metà degli anni Settanta... eppure se osservate bene uno dei ferrovieri addetti allo sganciamento dei vagoni nello scalo è pericolosamente in procinto di *stramazzare* al suolo! E nella **foto n. 20**, presa dal basso, e che sembra inclinata per effetto dell'inquadratura non perfetta, il difetto è ben evidente. Preciso che questi addetti si trovano nel punto esatto mediano davanti ai binari di sganciamento, della gamma "C" Märklin (art. 24997) e che risultano utili quando, da una certa distanza, debbo operare un cambio locomotiva o il sezionamento di un convoglio. Pensate che anche questi addetti hanno cambiato divisa nel corso degli anni, ma per evitare spostamenti li fornisco di una tuta ibrida adatta a... tutte le stagioni.

Foto n. 20



Scattata a Vibaden nel marzo 2007 il manovratore è paurosamente inclinato

Considerazioni sulle foto n. 19 e n. 20

Ultima considerazione sulle distanze tra i binari.

Anche se ho mantenuto la misura dell'interbinario a 64,3 mm, indicata dalla Märklin per la serie dei suoi binari "C" che usino deviatori slanciati e curve del raggio maggiore R4 ed R5, a causa delle curve comunque strettissime, l'effetto ottico non è dei migliori: specialmente nella **foto n. 19** si nota che i due binari della linea principale sono esageratamente lontani.

Ma per ora non c'è soluzione. Se rinunciassimo alle curve da miniera praticamente nessuno potrebbe avere un plastico personale, al limite si potrebbero allestire solo dei plastici modulari in enormi capannoni...

Foto n. 21



Scattata a Vibaden nel febbraio 2007

Foto n. 21: questa foto, scattata a Vibaden nel febbraio del 2007, ambientata nel 1967 circa, ha un piccolo e neanche tanto evidente difetto: se guardate a sinistra in basso uno dei carrellini, forse di tipo troppo moderno (arrivati per esempio in Italia quando i facchini erano pochi e non volevano *più sfacchinare*, se non *salatamente*) uno dei carrellini, dicevo, è a terra, ma le valige, dato che sono incollate, non si sono mosse. A pensarci bene la svista è proprio questa, inoltre è veramente difficile far ribaltare quei carrellini *fai da te*, io li ho usati tranquillamente nella nostra Stazione Termini e ricordo che, anni fa, qualche solito *incivile* ne aveva lasciato uno, tanto sporgente sulla banchina, che si correva il rischio fosse colpito da una scaletta di una carrozza. Lo spostai, poco prima che sopraggiungesse un convoglio, ma *prima* di me l'avevano visto almeno altri dieci addetti alle manovre con i carrellini elettrici, ma si sa "*non era di loro competenza*" ...!

Foto n. 22



Scattata a Vibaden nel marzo 2007

Foto n. 22: questa foto, fu scattata nel Bw di Vibaden durante le spettacolari operazioni di carico carburante nella *mia* 01 1100, tramite il particolare carro pompa, abbinato ad una cisterna, tipica *coppia* del deposito di Bebra (se vuoi saperne di più consulta il § 7 del mio libro a pagina 29). Non è stata inserita tra le immagini del DVD abbinato al mio libro perché, nonostante che a causa del freddo vi fosse un particolare effetto ricaduta del fumo dalla locomotiva, e quindi fosse tutto sommato una foto *suggestiva*, avevo dimenticato sul posto il carrello portante nientemeno che della draga per le fosse di visita, **riquadro B**.



Riquadro B: la draga completa al lavoro nel Bw

Foto n. 23



Scattata a Vibaden nel maggio 2007

Foto n. 23: qui la svista è ortografica. Infatti la parola Sondefarth è scritta in modo errato: Sonderfahrt è corretta.

Il convoglio è un tipico Treno Speciale e *sonder* (che in pratica non esiste se non unito ad altre parole) è l'aggettivo giusto e, come dovrebbe essere noto a chi si occupa di ferrovia tedesca, abbinato al sostantivo *Fahrt* (corsa, viaggio), diviene una parola composta e si dovrà scrivere maiuscola, assumendo il significato di:

Sonderfahrt = treno speciale

Avevo realizzato al computer, anni fa, questi cartelli da incollare su vecchie carrozze e non mi sono accorto mai dell'errore, *non sono tedesco* e l'errore (oltretutto in scala H0) non era semplice da scovare.

Foto n. 24



Scattata a Vibaden nel marzo 2007

Foto n. 24: qui la svista è molteplice. *In primis* quando si fotografa una galleria è sempre meglio non usare il flash e lasciare molta penombra. Purtroppo i tunnel modellistici debbono essere per forza di cose molto più larghi e scavati che nella realtà, spesso infatti debbo infilarvi le mie *manine* lunghe circa venti metri e spesse quasi due (in scala H0!), per recuperare un particolare o sospingere un treno riottoso. Il fianco della montagna è praticamente uno *spaccato* perché può capitare di dover intervenire sulla linea aerea, o come durante i primi collaudi di dover sganciare un pantografo incastrato. *Secondariamente* completare la galleria sarebbe meglio, perché tra silicone grigio da verniciare, buchi da chiudere ed erba e cespugli da sistemare... be' la foto è proprio mal riuscita!

Foto n. 25



Scattata a Vibaden nel giugno 2006

Foto n. 25: sono raccolte in questa foto treni di tutte le epoche, che curiosamente, si potrebbero incontrare, ma non in questa veste: la locomotiva a vapore del Gruppo 18, non quella specifica della foto, oggi è attiva in qualche esemplare, grazie alla Märklin e credo alla Roco, certamente non sarà mai transitata accanto alla 143 con i colori della Ruhr e con il logo DR, ma potrebbe oggi incontrare una 143 DB AG, potrebbe altresì transitare accanto ad un 628-928 nei colori nuovi rosso e grigio e veder passare una delle tante diesel *Hercules* (in primo piano) che sono in servizio presso Compagnie Private in Germania. Potrebbe o forse no... naturalmente la foto è stata scattata a Vibaden durante le prove *selvagge* dei mesi iniziali, quando spesso il binario non era nemmeno del tutto fissato.

Foto n. 26



Scattata a Vibaden nel giugno 2006

Foto n. 26: questa è una classica foto “panettone” di quelle che uno storico delle ferrovie non dovrebbe mai vedere per non rischiare un collasso! Ci sono anacronismi per tutti i gusti:

- a) sullo sfondo una Br 185 degli anni attuali traina un convoglio della sua epoca;
- b) accanto sul binario interno *corre* (si fa per dire) un complesso automotore ET 87 demolito prima dell’inizio degli anni Sessanta;
- c) a sinistra una 160 elettrica da manovra e sul suo stesso binario una doppia di 236 che hanno operato sino ai primi anni Settanta;
- d) in secondo piano una automotrice 628, con rimorchiata 928, nei colori del 1986, anno in cui entrò in servizio per le DB;
- e) infine in primo piano una 216 nei colori post 1994.

Erano i momenti delle prove e vale quanto detto per la **foto n. 25**.

Foto n. 27



Scattata a Vibaden nel giugno 2006

Foto n. 27: questa è una foto *impossibile*, purtroppo, perché, nonostante qualche annunciato tentativo, non è stato portato a termine il recupero di almeno un convoglio di Ram olandese svizzero. Negli anni passati si è cercato quanto restava del mitico “muso di cane” in Canada, sempre in concomitanza con qualche ricorrenza delle SBB CFF. La storia riassunta al massimo è questa: nel 1974 cessò il servizio del TEE Ram e le 4 unità superstiti, purtroppo l’Ram 501 era andato distrutto in un incidente nel 1971, furono, dopo molte trattative, venduti in Canada (la Märklin ne approfittò per produrre il ricercatissimo convoglio *Northlander* appunto!). In quella terra lontana e con il freddo polare, le motrici si mostrarono deludenti e soggette a continue rotture e furono accantonate e sostituite da diesel canadesi (anche in questo caso la Casa di Göppingen produsse un convoglio modificato!). La vettura pilota e alcune carrozze erano in buono stato, ma le motrici sembra siano state demolite o comunque ridotte in modo tale che non furono, considerate recuperabili. Il restauro del convoglio non è stato (per ora) realizzato... quindi auto nuove del 2005 non potrebbero mai veder passare quel treno glorioso, come nella **foto n. 27!**

Foto n. 28



Ciclisti tutti in terra... a Vibaden in agosto 2006

Foto n. 28: una foto senza particolari errori è del tutto semplice da ottenere, ma spesso dopo aver controllato e ricontrollato può sfuggire l'impensabile: qui una coppia di ciclisti a cui sono particolarmente affezionato, perché sembrano me e mia moglie in bicicletta, si è inopinatamente accasciata in terra e l'occhio non andrà a vedere la cura dedicata ad invecchiare carri o edifici o non si soffermerà a gustare i tanti particolari ben riusciti nella scena rappresentata... no! Tutti vedrebbero solo il particolare sfuggito, fuori posto, impossibile da giustificare... è assolutamente normale, com'è normale che deragli il convoglio più bello il giorno che ti viene a trovare Tito Myhre, Marco Palazzo o Mauro Cozza come è successo a settembre 2007 nel giorno dedicato al plastico di Vibaden.

Foto n. 29



Scattata a Vibaden nell'agosto 2006

Foto n. 29: l'errore nella foto sono essenzialmente 2: nel solito carrellino (rileggi quanto detto per la **foto n. 21**) e nel cassonetto per i rifiuti, che, so per certo, in Italia, o almeno in Umbria, non furono introdotti prima della fine degli anni Settanta. Quando il mitico Perugia Calcio riuscì ad arrivare in serie A, tutti i vecchi bidoni con lo sportello, la griglia ed il sacco in plastica, furono verniciati, per l'entusiasmo popolare, di rosso e bianco, i colori del Perugia appunto.

Poi improvvisamente furono sostituiti con quelli metallici, come quello in questa foto. In Germania, da sempre all'avanguardia nel riciclaggio dei rifiuti, sono stati introdotti qualche anno prima, (quando andai con i miei genitori nel 1960 in Germania ed Austria sono certo di averli visti) ma non credo che nel 1950 fossero già presenti, come del resto credo sia anacronistico il cartello che pubblicizza un noto cibo per gatti, a quel tempo, con i problemi del dopoguerra la miseria e la fame... forse sarebbe stato difficile trovarne qualcuno ben pasciuto, di gatto intendo. Durante la guerra poi, sembra che siano stati spacciati per conigli e... trattati di conseguenza.

Foto n. 30



Scattata a Vibaden nel gennaio 2007

Foto n. 30: l'errore in questa foto è evidente: sullo sfondo un diesel storico, ma anche storicamente datato, il verde V 188 che, dopo il 1968 cambiò colore (rosso) e nome (288), mentre la diesel da manovra pesante il 290 in secondo piano ha oramai la marcatura computerizzata di cui abbiamo già riferito più volte nel libro e nei CD. Il carro porta assi in primo piano è stato sicuramente accantonato e demolito negli anni Cinquanta, ma comunque la 290 nella foto non è temporalmente compatibile con gli altri due rotabili, come dice Orazio: "Quandoque bonus dormitat Homerus". Aggiungerei che la modestia non è mai stata un mio forte...!

Foto n. 31



Foto n. 31: non per un errore propongo questa foto, ma per precisare che il nome Vibaden deriva dal nanetto Vinz (Vincenzo), che fa bella mostra in un angolo del giardino intorno al laghetto delle terme dei bagni termali. Che poi il nome della mia cittadina immaginaria ricordi anche le mie due figlie Viviana (Vi) e Barbara (Ba) non è un caso.

Gian Piero Cannata

