



# Paolo Bertelli

## Uno scatto lungo 50 anni

di **Marco Bruzzo** - foto di **Paolo Bertelli**

"20 luglio 1975, Nigeria: il paese è a un passo da un colpo di stato che si concretizza qualche giorno dopo, e la strada che dall'aeroporto di Lagos porta alla stazione ferroviaria è lo specchio delle disastrose condizioni economiche in cui si trova il paese. Nella stessa giornata, lungo una linea ferroviaria che attraversa la giungla a pochi chilometri dalla capitale, uno straniero cammina lungo la ferrovia dopo essere sceso alla prima stazione dopo la capitale: sono io, Paolo Bertelli. Da solo in mezzo al nulla o al tutto, con la possibilità di imbattermi in animali poco poco pericolosi, percorro a piedi i 15 chilometri che separano le due stazioni: a pensarci quarant'anni dopo, forse è stato questo il momento più brutto del mio andar per treni."



A lato: una 875 in manovra con alcuni carri per il trasporto del bestiame a Cuneo nell'ottobre 1971. Siamo ancora al tempo del bifilare che copre buona parte delle linee elettrificate piemontesi.

**P**aolo, classe 1944, un appassionato di ferrovie, curioso e giramondo che da oltre cinquant'anni si aggira lungo ferrovie e all'interno di stazioni e depositi. I primi approcci con la ferrovia sono da bambino, quando lo zio "Peppo" lo accompagnava in stazione a Reggio Emilia, la stazione della sua città: nel 1954 il ricordo indelebile è quello del transito del "Settebello" Roma-Milano nel tardo pomeriggio nello scalo emiliano, uno dei simboli del boom economico che sta esplodendo. A dieci anni in casa Bertelli si concretizza il boom con l'arrivo del primo treno Märklin. Inizia a fotografare nel 1959 con una fotocamera presa in prestito e lui, studente di liceo classico, si fa accompagnare dagli amici Romano Cipriani e Eugenio Schiatti, che hanno qualche anno in più e che lo istruiscono su come si muove il mondo della ferrovia: quello del sabato alle 14 è praticamente un appuntamento fisso nella sua stazione con una delle E 326 che da Bologna effettua un tutto postale per Piacenza e che sosta per qualche tempo al primo binario per lo scarico/carico della corrispondenza e dei pac-

chi. Inizia a fotografare nel 1959 con una fotocamera presa in prestito e lui, studente di liceo classico, si fa accompagnare dagli amici Romano Cipriani e Eugenio Schiatti, che hanno qualche anno in più e che lo istruiscono su come si muove il mondo della ferrovia: quello del sabato alle 14 è praticamente un appuntamento fisso nella sua stazione con una delle E 326 che da Bologna effettua un tutto postale per Piacenza e che sosta per qualche tempo al primo binario per lo scarico/carico della corrispondenza e dei pac-

In alto: una E 646 di prima serie alla testa dell'Alpen Express in stazione a Trento il 14 febbraio 1976.

A lato: in giacca e cravatta mentre aiuta macchinisti e accudiente nella giratura della 740 324 a Treviso il 27 marzo 1966.





In alto: una delle automotrici della Ferrovia Mantova-Peschiera all'inizio degli anni '60.

In basso: nei primi anni Sessanta la E 326 003 alla testa del treno postale Bologna-Piacenza in sosta al binario 1 di Reggio Emilia per lo scarico/carico di pacchi e corrispondenza, accanto una E 428 con un Direttissimo per Milano.



chi. Nel 1960 arriva la prima fotocamera tutta sua, una Closter a tempo fisso (1/60 o giù di lì) con possibilità di cambiare "ben" tre diaframmi: perciò i treni devono essere sempre fermi e il respiro trattenuto onde evitare il mosso. Il primo viaggio all'estero è in Svizzera alla fine degli anni cinquanta e un mondo nuovo si apre agli occhi dello studente: seguiranno Francia e Germania e via via tutti i paesi d'Europa.

La sua curiosità per locomotive e convogli (una malattia la definiva suo padre medico) è un universo in espansione, grazie anche alla presenza delle ferrovie concesse facenti capo al CCFR (Consorzio Cooperativo Ferrovie Reggiane), che uniscono il capoluogo a Guastalla, Sassuolo e Ciano d'Enza. Il giro degli amici appassionati aumenta grazie alla frequentazione dei "Magazzini Vampa" che importavano direttamente modelli ferroviari dall'estero, in particolare gli amati Märklin: il suo piccolo plastico viene esposto nella vetrina in concomitanza delle festività natalizie e lui ne è l'orgoglioso Dirigente Movimento nei frequentati fine settimana di dicembre. La passione per la scala 1:1 è molto forte e nel tempo libero inizia a viaggiare per l'Italia: a metà degli anni sessanta il salto di qualità per le foto avviene grazie all'acquisto di una Minolta SRT 101, una delle prime fotocamere con misurazione TTL (attraverso la lente). Questa immersione in un mondo di treni grandi e pic-



In alto: macchinisti in posa accanto alla E 645 065 in deposito a Paola nell'aprile 1971.



A lato: doppia di ETR 220, dei quali il primo con condizionatore Stone, in arrivo a Milano Centrale il 1° maggio 1974.



A lato: la 851 135 in servizio di manovra a Reggio Emilia, all'inizio degli anni Sessanta. Sullo sfondo i carri Mv per il trasporto del vino, costruiti dalla società Gallinari.

è la Repubblica Democratica Tedesca, nota tra gli appassionati non più giovani con il suo acronimo tedesco ovvero DDR: viene introdotto a questo mondo, ferroviariamente in ritardo (e non solo) rispetto alla vicina Repubblica Federale, da Gianluigi Mo-

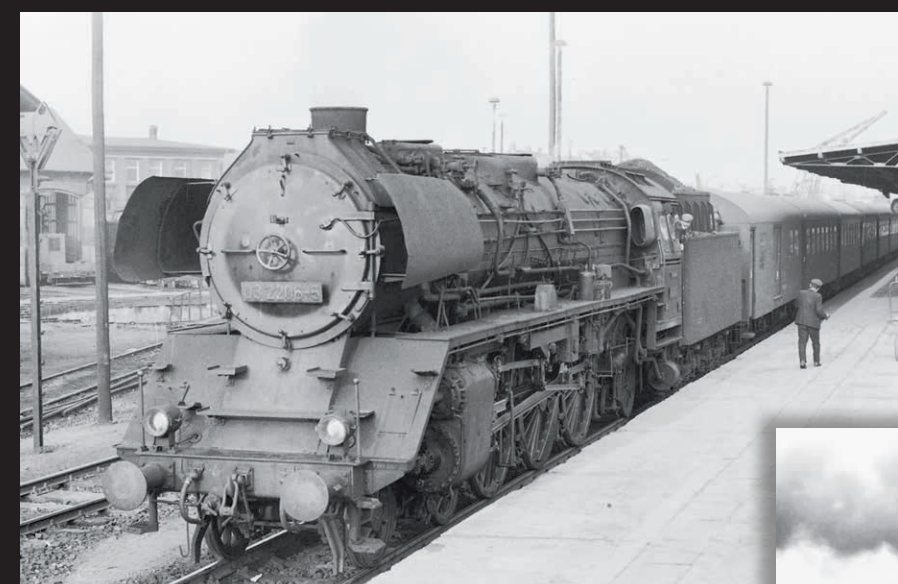
rini e Francesco Pozzato, i primi italiani che osano attraversare la cortina di ferro. La DDR è comunque l'unico paese comunista dove ferrovie e stazioni in quanto tali non sono considerate obiettivi militari e perciò si può fotografare e guardare senza

coli, fatto di meccanica ed elettrotecnica, spinge Paolo, finito il liceo, a scegliere ingegneria nonostante la giovinezza passata tra i classici greci e latini. Con la laurea arriva il lavoro e l'indipendenza economica che gli permette di viaggiare sempre di più: dal 1969 alle foto in B&N comincia ad affiancare gli scatti a colori, sempre in diapositiva. È l'anno del viaggio in Grecia a caccia di ex-736, le 151 americane, le M-Alfa di costruzione Breda ed un occhio particolare a Volos dove si potevano trovare ferrovie con tre scartamenti diversi (600, 1000 e 1435 mm). Nel frattempo trova anche tempo per fidanzarsi con Alessandra, che diventerà sua moglie e che accetta di buon grado la passione ferroviaria di Paolo, nella speranza (segreta ma vana) di un ridimensionamento della stessa.

Tra i tanti viaggi è rimasto vivo nella memoria quello tra Venezuela, Colombia e Ecuador con la scoperta della stazione di Quito dove l'inversione di marcia avveniva con una racchetta, una sorta di plastico in scala 1:1. Ma la zona di caccia privilegiata

In alto: la locomotiva trifase E 440.2 della Ferrovia Alta Valtellina in stazione a Tirano con un treno appena giunto da Sondrio, all'inizio degli anni Sessanta.

A lato: uno scorcio dal finestrino di una 940, all'inizio degli anni Settanta.



In alto: la Pacific 03 2206 delle DR nella stazione a Neubrabenburg il 26 maggio 1976. Foto a colori: apparente calma per Paolo Bertelli, in tenuta estiva, intorno panorama DDR con Trabant. (Agosto 1986; foto G. Berto) A lato: la 50 249 delle DB alla testa di un merci sulla linea Herzberg-Elberich, il 28 maggio 1976.



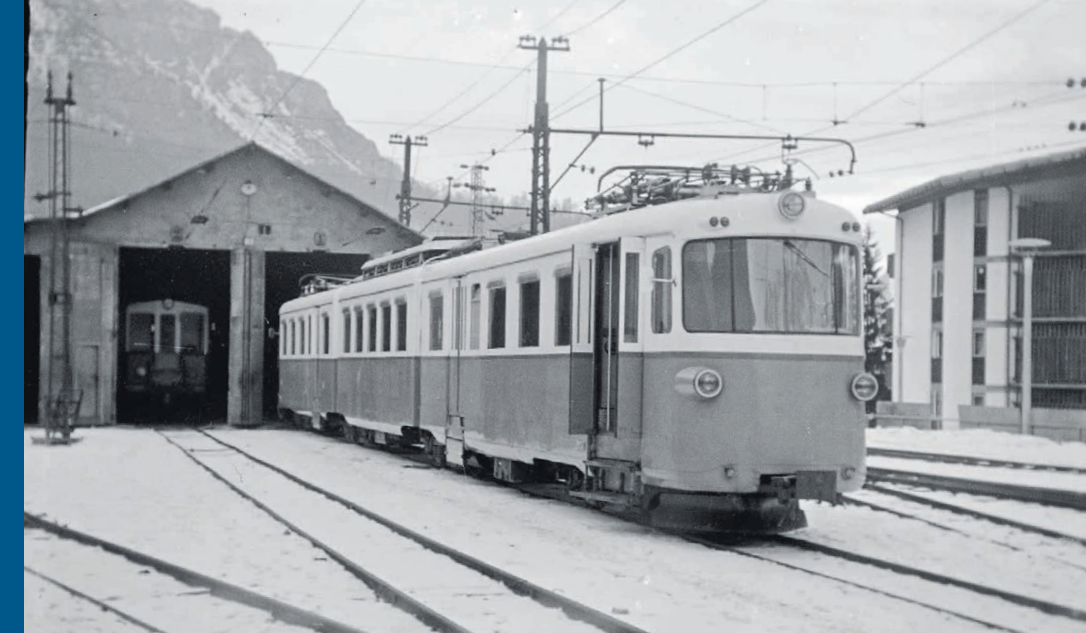


problemi; anche i depositi sono accessibili senza tanti permessi. E al di là dei reticolati si riescono ancora a trovare locomotive e servizi che ad ovest sono stati rimpiazzati dal Diesel e dalle elettrificazione: un esempio per tutti il rapido internazionale Praga-Berlino trainato da Dresda alla capitale tedesca da una doppia di 01 oppure la rete a scartamento ridotto dell'Harz, chiusa allora ad occidente ma attiva, ancor'oggi, nella parte orientale dell'ex-confine. Invece per gli altri paesi comunisti il problema era diverso: tra i vari fermi in Jugoslavia quello più pesante avviene nel 1968 vicino a Dubrovnik dove viene arrestato e interrogato per mezza giornata; evidentemente era fondamentale per la difesa da un'eventuale invasione capitalista impedire le fotografie sulla disastrosa rete a scartamento ridotto che attraversava il paese. Un altro aneddoto avviene al confine tra Polonia e DDR: il vopos tedesco in servizio di controllo inizia una minuziosa perquisizione ai bagagli nell'auto, ovviamente con piglio inquisitorio, ma arrivato ad una busta con alcune cartoline di locomotive polacche chiede "Eisenbahnfreunde?" (amici della ferrovia?): alla risposta "Ja" cambia espressione e, chiudendo il portellone del bagagliaio, dice "Sehr

**A lato: la 740 117 nel D.L. di Ancona, il 24 marzo 1973.  
In basso: un ETR 220 in sosta a Reggio Emilia, il 6 marzo 1961.**

gut" (benissimo), facendo segno che si può entrare, ben accetti, nella democratica repubblica tedesca dove, nonostante il visto di solo transito verso la Germania capitalista, si provvede a una deviazione di 150 chilometri per andare a fotografare lo scartamento ridotto a Zittau. Con la caduta del muro di Berlino i paesi interessanti d'oltre cortina lo diventano meno e allora si apre un immenso mondo da scoprire: la Cina. Un viaggio nel 2005 gli fa scoprire il fantastico mondo delle QJ, arrivate al tramonto ma sempre molto affascinanti sulla ferrovia del Ji-tong, con doppie trazioni mozzafiato; nel viaggio del 2015 il vapore è relegato alle manovre nelle miniere di carbone. Ma anche dal punto di vista del volontariato ferroviario Paolo non si è tirato indietro: alla fine degli anni '80 ha salvato dalla fiamma ossidrica la n° 21 Maramotti, realizzata dalle Officine Reggiane nel 1927, grazie anche al contributo economico di tanti amici di scor-

**In alto: uno dei due elettrotreni OMS Padova realizzati per le Olimpiadi di Cortina del 1956, poi ceduti alla ferrovia Trento-Malé, qui a Cortina il 29 dicembre 1961.  
A lato: la De 424 05 della Società Veneta con le rimorciate Stanga, realizzate negli anni trenta per le ADn serie 500, realizzate su licenza MAN, riprese a Suzzara il 12 novembre 1971.  
In basso: la locomotiva L51 della SEFTA con un merci in sosta a Formigine, sulla Modena-Sassuolo nell'estate 1967.**





**Paolo Bertelli**

Nato nel 1944, vive a Reggio Emilia. Laureato in ingegneria elettronica industriale, ha lavorato dapprima come export manager per poi passare alla libera professione e alla docenza in un istituto tecnico della sua città. Globetrotter ferroviario, ha girato il mondo in anni in cui soltanto pochi intrepidi appassionati si avventuravano in paesi nei quali lo straniero veniva visto in maniera strana se non ostile, a volte dovendosi districare in situazioni complicate con ferrovieri e poliziotti. Ma l'Italia rimane il paese in cui predilige la caccia fotografica. Fa parte del "nucleo storico" dei collaboratori di tutto TRENO.



In alto: richiesta di informazioni a un ferroviere delle Deutsche Reichsbahn durante il viaggio dell'agosto 1986. (Foto G. Berto)

A lato: le passeggiate ferroviarie lungo la massicciata sono anche momenti di riflessione. (Foto G. Berto)

In basso: la 625 331 con distribuzione Caprotti a Brescia, fine anni Sessanta.

Pagina a lato:

in alto, la E 431 022 in manovra con una E 432 nella stazione di Genova Piazza Principe nell'estate 1961.

In basso: ferrovieri della Società Veneta in posa sul Köf LD 601, con trasmissione a catena, a Bologna San Vitale il 18 giugno 1962.



ribanda e a tuttoTRENO. Nel 1992 fonda, insieme agli amici di gioventù e ad altri che si sono aggiunti, il SAFRE (Sodalizio Amici Ferrovie Reggio Emilia e già acronimo della Società Anonima per le Ferrovie di Reggio Emilia), recuperando al servizio attivo la T3 CCFR n° 7 con le carrozze cedute dalle Ferrovie Nord Milano, realizzando così l'unico treno a vapore storico che abbia circolato negli ultimi anni sulla rete delle ex-concesse dell'Emilia Romagna, anche con la cugina n° 3 del Museo ferroviario Piemontese in occasione della manifestazione "Un treno contro i tumori" nel settembre 2006. L'unico rimpianto di Paolo è quello di non aver battuto di più le ferrovie del Bel Paese in anni in cui c'era ancora di tutto, affascinato dai binari d'oltralpe e d'oltremare. Nei desiderata da portare a breve termine quattro punti fermi: viaggi in Bulgaria, paese già visitato nel 1973, per riprendere la locotender 46 03 con rodiggio 1-F-2, e negli stati Uniti per vedere la Big Boy Union Pacific 4014 quando rientrerà in servizio (entro il 2019), il completamento del plastico in scala N e la realizzazione del museo ferroviario a Reggio Emilia, che a

questo punto dovrà essere punto di raccolta della memoria storica delle ex-concesse di tutta la regione. Questo programma per il futuro conferma che "la malattia", diagnosticata sessant'anni fa da suo padre, è risultata incurabile: i sintomi manifestati si possono riassumere in 60 paesi visitati, 30.000 diapositive a colori, 20.000 negativi in B&N, 10 ore di Super 8 e 500 ore di video e un numero non calcolabile di chilometri percorsi, compresi i 15 a piedi lungo la ferrovia nella calda e umidissima Nigeria.

