

stENZE, gli aspiratori, gli interruttori; il *reparto carcasse* dove affluiscono tutti i motori che vengono smontati in indotto, carcassa o statore, induttori o poli, sopporti. Salvo l'indotto, fatto proseguire agli elettricisti bobinatori, tutto il resto è sottoposto a revisione in questo reparto che prende il nome dalla carcassa del motore, la sua parte fissa, esterna, più voluminosa e appariscente.

— Una cura particolare — ci osservava la nostra guida — viene posta nella revisione di questi motori tranviari che, a differenza di quelli destinati ad altre applicazioni della forza motrice elettrica, sono molto più soggetti a guastarsi per essere esposti alle più diverse condizioni metereologiche, al continuo alternarsi di arresto e movimento, agli insistenti urti trasmessi dalle interruzioni inevitabili delle rotaie nei giunti e negli incroci. Le conseguenze di un guasto in servizio sono evidentemente ben peggiori che nei riguardi di un veicolo automobile non vincolato alle rotaie. Su queste l'effetto, diciamo così, morale dell'arresto in linea di una vettura tranviaria esercita sempre un'impressione sgradevole sui passeggeri, i quali non si stupirebbero gran che se si trattasse di un'auto, di un torpedone, di un autpullman...

Non c'è proprio niente da obiettare. È vero. Anche a noi è capitato, anche voi avrete qualche volta protestato; e magari dovevate scendere solo cento metri più in là, e c'era un bel sole, e non avevate fretta.

Insomma siamo fatti così.

Appunto per questo all'Azienda si prova, si riprova, si controlla, si collauda, si taglia il capello in quattro. E poi si ricomincia.

Ci sarebbe da passare delle ore intere nella sala delle prove elettriche e dei materiali, non tanto per uscirne più convinti, dal momento che lo si è subito, quanto per presenziare all'esito e al punto cruciale di un saggio.

Ma ci pensate? Occorre qualche milione di colpi perchè un coltello rimbalzando sopra due barrette saldate riesca finalmente a spezzarle. Per fortuna c'è un conta urti che totalizza imperterrito e s'arresta in tronco sull'ultima fatica del mazzuolo appena il paziente si schianta.

Un'altra macchina giudica le durezza di un provino dall'incavo che una punta d'acciaio o di diamante incastonata vi lascia cadendo da una certa altezza.

Un'altra ancora la resistenza alla trazione e la flessione.

In un angolo schermatissimo con pedane isolate, comandi a distanza e una cabina-armadio misteriosa, l'apparecchio per la prova delle caratteristiche dielettriche dei materiali ad altissima tensione. Vien freddo o caldo, a seconda delle reazioni individuali, solo ad

avvicinarsi. Ventimila volt a corrente continua, sette volte tanto che in una cella della morte.

Poi per contrasto un'amabile lampadina accesa, di quelle in uso nell'interno delle vetture, sottoposta al ballo di San Vito sopra una specie di catapulta che a ogni giro di volantino le dà uno scossone da lasciarci l'anima e la pelle, il vetro e il filamento. E invece resiste. E come! Anche qui il motorino si arresta quando la lampada salta, ma se tanto ci ha dato tanto, è pacifico che anche le sue colleghe faranno altrettanto e non sgarreranno in servizio se non almeno dopo qualche migliaio d'ore.

Finito? Sì, coi reparti specializzati che danno vita all'Officina centrale e al suo materiale mobile, ma non col magazzino che nel centro dell'Officina, due piani fuori terra e uno sotterraneo, provvede alla distribuzione di tutti i materiali occorrenti ai reparti.

Come in un porto franco o in un deposito doganale o in un repertorio campionario di merceologia applicata, vorremmo sapere cosa manca qua dentro. L'ordine vi regna assoluto, gli oggetti più disparati si seguono negli scaffali a ripiani e caselle, al suolo, sui praticabili, negli anditi, nei passaggi.

Vi sono metalli, legnami, gomma rigata per il pavimento delle vetture e gomma piuma per i seggiolini dei manovratori, amianto per guarnizioni e linoleum per zoccoli, depositi di olii ed estintori a schiuma, apparecchi completi, viteria e bolloneria sciolta, stoffe per divise, colore, smalti, lacche, vernici, decalcomanie, tabelle, targhe, cartelli, cordami, maschere antigas, lampade, stemmi, bandiere...

Ottomila articoli per un valore complessivo di quasi cinque milioni.

E tutto prima di essere immagazzinato passa attraverso il collaudo che ne controlla la rispondenza in dimensioni e qualità ai disegni e ai campioni che erano stati scelti.

Non avevamo ragione in principio, quando si diceva che tutto quanto di questa Azienda Tranvie Municipali si vede fuori non lascia nemmeno lontanamente supporre il molto di più che dietro le quinte occorre al suo cronometrico funzionamento?

E non si è accennato che alle vetture dei depositi e dell'officina centrale, la quale è un po' il volano e il polmone di tutto il materiale mobile, ma sempre un luogo di manutenzione e di sosta.

Quindi ve lo chiederemo ancora dopo avervi condotti tra gl'impianti fissi e poi sulle linee cittadine.

E ci darete tre volte ragione.

(continua)

B. SALADINI DI ROVETINO