

Raimondo Cereghetti racconta le scuole a Roncapiano, la musica, le bocce

L'ultimo fuochista è momò

• Raimondo Cereghetti è nato nel '42 a Roncapiano dove è venuto grande. Qui ha frequentato le Scuole elementari.

La maestra, Elvina Rossetti di Caneggio, aveva 8 classi, in tutto 15-20 allievi. Durante la settimana dormiva a Roncapiano e il sabato rincasava, passando dalla Selva. Non c'era ancora la strada da Scudellate a Roncapiano. Nel 1951 la scuola venne chiusa e mi toccò andare a Scudellate, a piedi, quattro volte al giorno, dal maestro Romeo Cereghetti. Percorrevi 16 km, anche quando pioveva o nevicava. Al mattino, talvolta, arrivavo presto e l'Agnese, la moglie del panettiere, mi offriva una tazza di caffelatte.

Ricordo le lezioni di ginnastica: le impartiva il signor Giannini e gli andavamo in contro a piedi fin quasi al ponte di Scudellate.

Mio papà Giovanni, detto Nana, era muratore: partiva in primavera per la Svizzera interna e tornava in autunno. Nel '53 trovò impiego nella ditta Cavadini di Salorino; ci trasferimmo a Castel San Pietro e le Scuole maggiori le portai a termine in questo paese.

Si tratta di decidere il futuro.

La scelta iniziale fu quella d'intraprendere un tirocinio di orologiaio a Melano, ma non faceva per me. Trovai posto alla Riri dove mi formai come meccanico. Il lavoro mi piaceva, però mi sentivo un po' prigioniero, tutto il giorno in officina. Lessi che le FFS intendevano formare macchinisti. Concorsi e fui convocato a Berna per gli esami d'ammissione. Su 12, fummo assunti in 4. Nel giugno del '63 iniziammo l'istruzione a Zurigo.

Dopo 6 mesi, il trasferimento a Basilea; ed è qui che Raimondo "incontra" la vaporeiera. È nella città renana che gli ultimi fuochisti ticinesi sono stati formati. Furono Remo Pilotti, Giuseppe Soldini, Armando Be-



Raimondo Cereghetti al lavoro.

somi (l'indimenticato "amico degli animali") e Raimondo Cereghetti, l'unico tuttora vivente. L'immagine del fuochista giunta a noi è quella dell'uomo nero, col fazzoletto al collo, che sa di fuliggine, d'olio caldo, d'umido vapore e di sudore.

A Basilea ho lavorato come fuochista sulla locomotiva a vapore. Cominciavamo alle 4 del mattino col caricare il carbone e preparare la caldaia; quando il fuoco cominciava ad ardere, aggiungevamo carbone e aspettare che l'acqua andasse in pressione: per me fu una musica fantastica! Il carbone che bruciava nel forno, l'acqua che bolliva in caldaia, la pressione che saliva, l'iniettore per immettere acqua in caldaia ed infine la pompa con cui si faceva riserva d'aria e si provavano i freni.

Quando l'assetto era pronto, si lasciava la rimessa per la manovra. All'uscita era d'obbligo fischiare. Il fischio aveva due tonalità: basso e corto, alto e lungo. Seguiva la prova del freno. Quando l'acqua raggiungeva una temperatura elevata cominciavano a fischiare le valvole e bisognava diminuire la pressione, immettendo acqua fredda. Era nei momenti in cui necessitava

spostare un treno pesante che si sentiva lo sforzo compiuto dalla locomotiva, considerata, ai tempi di guerra, quella più con un colpo di fischio. Ogni mezz'ora bisognava ricaricare. Il fumo usciva nero all'inizio, poi



Roncapiano.

diventava bianco. Il macchinista di manovra qualche volta mi permetteva di utilizzare il freno. Nell'abitacolo era caldissimo. Terminato il turno, in stazione ci prendevamo una doccia.

Un ricordo indelebile è quello dei miei tre amici, l'Armando, il Remo e il Giuseppe di Coldrerio che, contrariamente a noi che ci spostavamo in bici, possedeva già un motorino.

Ma la stagione del vapore è ormai al capolinea. In Ticino l'ultima linea non elettrificata, in funzione fino agli anni Sessanta, è quella che collega Cadenazzo a Luino.

Il treno a vapore era obbligato ad effettuare rifornimenti di carbone e acqua per poter funzionare, per questo nelle stazioni c'erano grandi depositi e le stesse dovevano essere ubicate dove l'acqua era facilmente reperibile. Il carbone era sufficiente per quasi tutto il viaggio ma l'acqua no. Ad Airolo, viste le grandi pendenze da superare, c'era anche un deposito di carbone.

Raimondo diventa macchinista.

Venni trasferito a Lucerna. Vivevo in una stanzetta con una

treno raccoglitore che si fermava in tutte le stazioni a fare manovra, lasciando o agganciando vagoni, caricando o scaricando merci.

Poi, per altri 38 anni, ho sempre viaggiato in linea, conducendo treni passeggeri o merci. Furono anni bellissimi. Tante gioie, qualche inconveniente come quando si verificava una rottura che bloccava il treno. Si trattava di sistemare l'inconveniente con l'altro macchinista e il capotreno. Purtroppo, in questo mestiere, capita che qualcuno si getti sotto il treno. A me è capitato alla stazione di Lugano.

Tre, essenzialmente, gli hobby di Raimondo: viaggiare, la musica e le bocce.

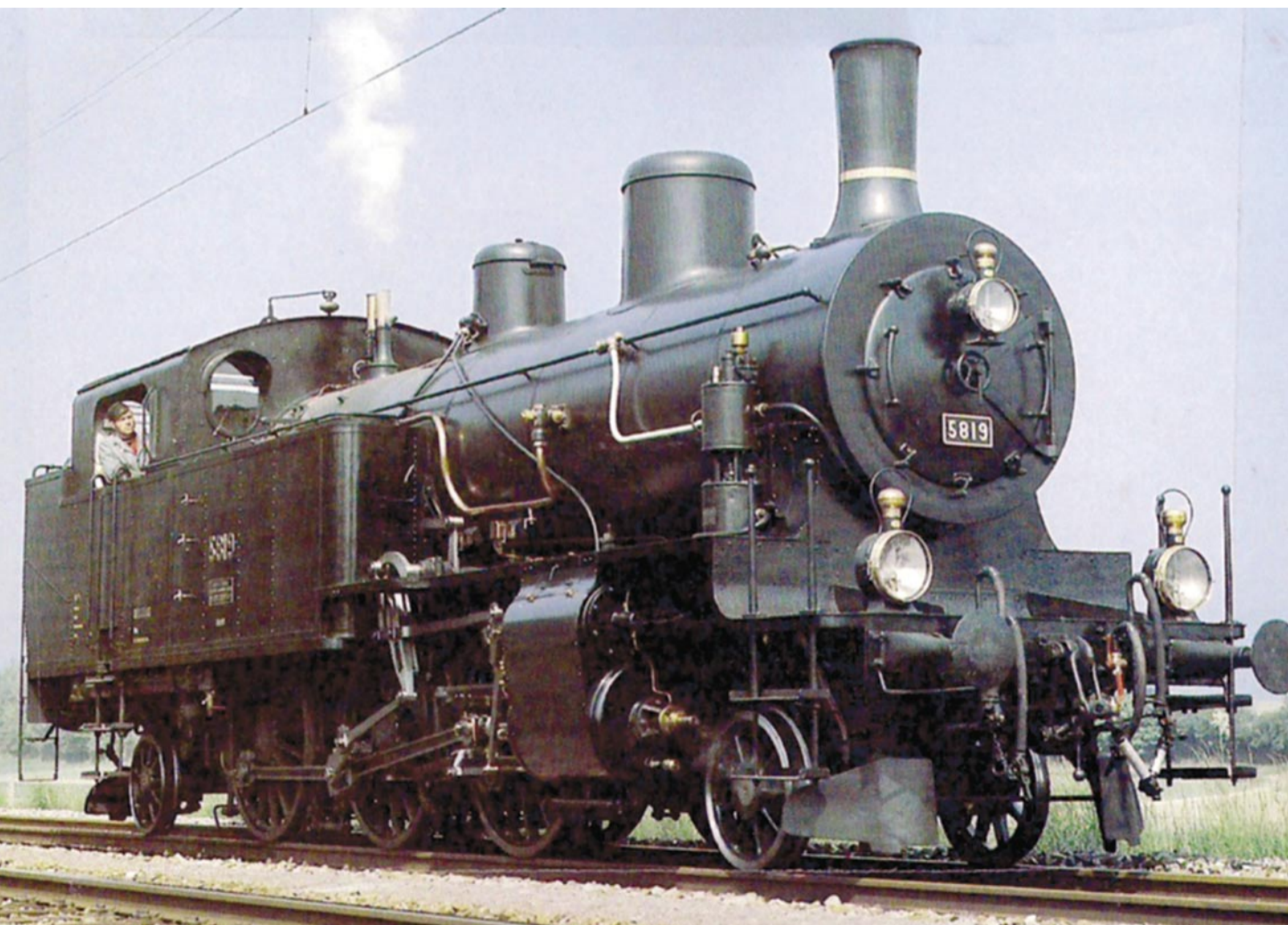
I viaggi, soprattutto in Spagna, con l'amato treno. Per quanto riguarda la musica, sentiamolo.

La musica mi è sempre piaciuta. Andavamo a Castello al ristorante Rizzi ad ascoltare i dischi dello Jukebox, la maggior parte ballabili: Domenico Modugno, Peppino di Capri, Neil Sedaka, l'orchestra di Billy Vaughn, i valzer dell'orchestra Lucchini, ... Ci trovavamo la domenica pomeriggio con 7-8 ragazze di Morbio Superiore e Inferiore. Ballavamo proprio bene! Dopo diversi anni ne ho incontrate alcune e dicevano di ricordare con grande piacere i pomeriggi trascorsi assieme. Anche il folklore spagnolo mi attirava. Ho pure cercato di imparare la musica. Andavo a solfeggiare dal Pedru Quadranti, dalla voce grossa ma simpatico. Purtroppo non ho continuato...

Per quanto riguarda le bocce, Raimondo mi consegna un memoriale, scritto in dialetto (Mémori d'un ex buciofill), nel quale rievoca fatti e personaggi che l'hanno accompagnato in questa sua avventura. Giocava, Raimondo, nella bocciofila Croce a Castel San Pietro, subentrata, nel '95, alla Piret, messa in piedi quando a dirigere il grotto c'era il signor Viscardi. Racconta delle sue gare da puntista, dei tornei organizzati dalla sua società, della sua attività come arbitro, dei tanti compagni che si sono succeduti e, alla fine, tanti ringraziamenti. Ne riporto uno: Ala mia famiglia che magari a sa regordan i volt che pudeva mia vess cun lur perché tucava nà in Cruus.

L'autostrada era in fase di costruzione ed esisteva anche il

Servizio a cura di Guido Codoni



Nell'immagine una locomotiva Eb 3/5, anno di costruzione 1912.



Al Cruus a jugà ai bocce.