

[www.ataf.ch](http://www.ataf.ch)

# Bollettino

anno societatis XLVIII  
APRILE-GIUGNO 2018

ASSOCIAZIONE TICINESE AMICI DELLA FERROVIA



## Indice

Riflessioni.....	3
Modelli stampati in 3D per lo scartamento 0m.....	4
20 anni di collaborazione con la Verzasca SA.....	13
"Glanz und Gloria" a Mappo.....	16
37.Festival International de la vapeur a Bouveret.....	18
MBG Glattfelden.....	23
Messaggio del cassiere.....	44
Alcune pubblicazioni.....	45
Lo sapevate ... ..	46
Frivolezze fotografiche e non ... ..	47
Scadenze.....	48

## Indirizzo

ATAF  
Associazione Ticinese Amici della Ferrovia  
CH-6648 Minusio

INTERNET: [www.ataf.ch](http://www.ataf.ch)

Conto: CCP 65-7644-4

Coordinate: N 46.1771° / E 8.8442° (WGS84) - 114949 / 708536 (CH1903)

## Comitato 2017

Bruno Pini	Presidente	<a href="mailto:bruno.pini@ataf.ch">bruno.pini@ataf.ch</a>
Pietro Mariotta	Segretario	<a href="mailto:pietro.mariotta@ataf.ch">pietro.mariotta@ataf.ch</a>
Mirco Marchi	Cassiere	<a href="mailto:mirco.marchi@ataf.ch">mirco.marchi@ataf.ch</a>
Rodolfo Widmer	Giovani, Manifestazioni, Tecnica, Vicepresidente	<a href="mailto:rodolfo.widmer@ataf.ch">rodolfo.widmer@ataf.ch</a>
Gabriele Monticelli	Archivio e piccoli scartamenti	<a href="mailto:gabriele.monticelli@ataf.ch">gabriele.monticelli@ataf.ch</a>

## Tasse Sociali 2017

attivi	80.00 Frs / anno	
juniori*	25.00 Frs / anno	*fino a 18 anni compiuti
simpatizzanti	40.00 Frs / anno	

## Statuto / Regolamenti

STATUTO	Ultimi cambiamenti approvati il 27.FEB.2014
REGOLAMENTO CIRCOLAZIONE	Ultimi cambiamenti approvati il 21.SET.2017

Foto copertina Duggingen BL, 30.GIU.2018	Bruno Pini, Presidente ATAF, alla guida del SBB-Krokodil Ce 6/8 (5" in scala 1:11) costruito da Rolf Gienger MECE (vedi Bollettino 2013.02 APR-GIU) e completamente restaurato dal nuovo proprietario Leonhard Imhof. Il circuito in 5" si trova nel Cantone BL ed è di proprietà privata (Leonhard Imhof, Christophe Jenny e Severin Schmid).
---	--

## Riflessioni

Bruno Pini

Per essere proprietario di un oggetto "raro" sia esso ferroviario o meno dobbiamo soddisfare tutti i seguenti criteri:

- Avere l'interesse per questo oggetto
- Avere la pazienza di cercarlo
- Avere la fortuna di trovarlo
- Avere il tempo per valutarlo
- Avere la possibilità di trattare con l'attuale possessore
- Avere un minimo consenso (o complicità) in famiglia
- Avere tempo per gestire il processo di acquisizione
- Avere un "posto" dove metterlo
- Avere la possibilità finanziaria

Nel migliore dei casi se tutti i criteri esposti sono soddisfatti, il processo potrà andare a buon fine. Spesso almeno uno dei punti elencati fa naufragare il "sogno" o il ..."capriccio".

Capita anche che si presentino situazioni "casuali", ossia situazioni che non avevamo previsto o pianificato. Dobbiamo allora gestire un processo la cui finestra temporale per decidere "concludere o lasciar perdere?", "rischio o non rischio?" è estremamente ridotta. Più l'oggetto è ambito, più l'oggetto è raro più le incertezze crescono in noi soprattutto se la parte finanziaria non è del tutto trascurabile.

Più frequentiamo associazioni o persone legate ai nostri hobby più c'è il "rischio" di venir confrontati con questi ... imprevisti.

Recentemente mi sono capitate due situazioni in cui tutto questo è successo in pochi giorni, in poche ore. Di cosa si è trattato ? Preferisco non dirlo ... ora.

Mi piace tuttavia ricordare la locuzione latina tratta dalle Odi del poeta latino Orazio:

### **"carpe diem"**

spesso liberamente tradotta in "cogli l'attimo" ("geniesse den Tag").

Post scriptum (estratto da WIKI)

*La frase citata è una forma abbreviata del verso tratto dalle Odi di Quintus Horatius Flaccus (65 a.C. – 8 a.C.):*

<i>"Dum loquimur fugerit invida aetas: carpe diem, quam minimum credula postero."</i>	<i>Mentre si parla, il tempo è già in fuga, come se ci odiasse! Così cogli la giornata, non credere al domani.</i>
---	--

*La "filosofia" oraziana del carpe diem si fonda sulla considerazione che all'uomo non è dato di conoscere il futuro, né tantomeno di determinarlo. Solo sul presente l'uomo può intervenire e solo sul presente, quindi, devono concentrarsi le sue azioni.*

*Ogni articolo pubblicato è firmato dagli autori senza venire, anche parzialmente, censurato. Esprimono l'opinione dell'articlista e non necessariamente quella del comitato o di altri membri dell'ATAF. Per inesattezze, dimenticanze o errori chiediamo tuttavia sempre comprensione.*

## Modelli stampati in 3D per lo scartamento 0m

Bruno Pini

*Nella rubrica "Alcune pubblicazioni" del Bollettino 2017.04 OTT-DIC si poteva leggere il titolo di un articolo (LOKI Nr.12/2017) scritto da Stefan Casanova, ex Presidente e socio fondatore del MECE (Modelleisenbahnclub Einsiedeln SZ). L'articolo si intitolava "Modelle aus dem 3D-Drucker für die Spur 0m". Previa accordo con i responsabili della rivista LOKI e di Stefan ho ritenuto interessante pubblicare una traduzione italiana di questo articolo.*



### 3D o cosa?

Creazioni eseguite con la stampa 3D sono sempre più frequenti sul mercato del modellismo e guadagnano rapidamente di importanza. Ciò che appare come una tecnica del futuro può offrire al costruttore di modelli notevoli vantaggi. Vi presentiamo qui l'esperienza pratica di Stefan Casanova.

La tecnica 3D è già matura per l'utilizzo nel mondo del modellismo? Me lo sono chiesto quando ho visto i prototipi di Werner Rohr a un'esposizione del modellismo a Burgdorf. Le automotrici storiche del Bernina circolavano su scartamento 0. Le casse grezze, i carrelli, i pantografi e tutti le altre parti sono stati prodotti con una stampante 3D. Werner Rohr ha presentato poco tempo dopo un kit di costruzione in quattro parti con tutti i pezzi necessari per il montaggio. Tutto ciò anche ad un buon prezzo. Ero veramente incuriosito e mi sono annunciato assieme ad altri due colleghi ad un corso di prova a Pura.

Continuavo però a chiedermi cosa avrebbe potuto portarmi la tecnica 3D visto che da anni pratico il modellismo tradizionale con dei kit di costruzione in ottone e rame. Volevo capire come funziona questa nuova tecnica e se potrebbe integrarsi o eventualmente essere in

concorrenza con il metodo tradizionale. Devo ricordare che da 20 anni partecipo ai corsi di modellismo in Ticino, mediamente 2 settimane all'anno. Nella "cucina" di Werner Rohr e Hans Lei sono così nati molti modelli in scartamento 0. Spesso avevo bisogno di diverse settimane per completare un modello.

Werner Rohr prometteva ora la costruzione di uno di questi modelli in quattro parti sull'arco dei sette giorni del corso! Sembrava quasi una provocazione. In realtà devo subito ammettere che ho impiegato 10 giorni per completare il treno del Bernina a scartamento 0, interni, passeggeri, illuminazione, installazione del decoder compresi. Anche se sono stati giorni molto intensi quelli in Ticino, ho potuto godermeli fino in fondo. Veder nascere, grazie a questa nuova tecnica, un modello di questa complessità in così breve tempo mi ha comunque entusiasmato.

### **Riflessioni sulla nuova tecnica di costruzione**

Rispetto ai kit in metallo, la nuova tecnica 3D presenta caratteristiche molto diverse e occorre un pò di tempo per abituarci. Le casse e i tetti dei vagoni stampati richiedono una pulizia, stuccatura e levigazione laboriosa. Soprattutto la levigazione del materiale è stata impegnativa e "snervante". Durante il taglio dei pezzi si sono addirittura incollate le lame. Tutte le giunture devono essere avvitate o incollate con colla speciale. Alla mia domanda sulla tenuta a lungo termine non ho ricevuto risposta. La verniciatura delle scatole e la colorazione dei pezzi invece non hanno presentato problemi particolari. Il montaggio del pantografo, estremamente dettagliato, è stato molto impegnativo ma è riuscito benissimo.

### **Il "problema" delle scritte**

L'idea di stampare le scritte ombreggiate su una pellicola autoadesiva con una stampante a laser mi ha impressionato positivamente. Si evitava così di trasferire le lettere singolarmente. Inoltre con questo sistema i costi si riducono. Le differenze di colore tra il modello spruzzato e la pellicola erano impercettibili.

Le rifiniture interne come i vetri, l'arredamento e l'elettrificazione sono state eseguite con il metodo tradizionale mentre le panchine sono state realizzate in modo molto efficiente con la tecnica 3D.

Werner Rohr chiama il treno del Bernina un "treno da un metro". Il motivo è che bisogna ammirare questo treno composto da quattro pezzi da una distanza di almeno un metro. Solo così non si notano le irregolarità causate dalla tecnica 3D. Sono particolarmente fiero che il mio treno sia diventato un "treno da 0.8 metri"!

### **Conclusione**

La tecnica 3D non è in concorrenza con il metodo tradizionale di costruzione ma piuttosto può esserne un complemento. Il metodo tradizionale permette un'esecuzione molto più dettagliata e con una più alta perfezione. È soprattutto adatto per modellisti esperti con un atelier ben equipaggiato di macchinari e attrezzi. Bisogna ammettere che questo è un hobby che richiede molto impegno, tempo e ... soldi.

La tecnica 3D limita tuttavia la possibilità di spingersi nel dettaglio e nella perfezione di esecuzione. Richiede la realizzazione di piani CAD in 3D prima di procedere alla stampa abbastanza dispendiosa (tempo). In futuro ci saranno sul mercato stampanti di qualità

sempre migliori. L'investimento per quanto riguarda atelier di lavoro, attrezzi e macchinari è relativamente basso e il rapporto tra costi e risultato è sicuramente buono. Questa tecnica è sicuramente adatta per i modellisti più giovani o alle prime armi.

La precisione e il risultato visivo dell'automotrice e dei vagoni sono comunque notevoli. Si può costruire veramente un bel treno perfettamente funzionante. Nonostante questa interessante esperienza continuerò a costruire i miei modelli con il metodo tradizionale, pure in continua evoluzione. E questo preferibilmente durante le vacanze assieme a mia moglie in un albergo in Ticino. Seguirò tuttavia la tecnica 3D con uno spirito positivamente critico.

### **Werner Rohr**

Werner Rohr (1935) di Hindelbank BE vanta una carriera di oltre 60 anni nel modellismo. I suoi kit di montaggio e modelli finiti a scartamento 0 rappresentano ancora oggi il meglio per i modellisti più accaniti. Nel corso degli anni i ca.120 partecipanti provenienti dalla Svizzera e dai paesi vicini hanno costruito ca.53 diversi tipi di modelli fra i quali locomotive, automotrici, vagoni merci e vagoni passeggeri per un totale di ca. 1700 modelli. La maggior parte di essi sono stati realizzati in occasione dei 116 corsi di "costruzione modellistica" che si sono tenuti in Ticino sotto la sua guida. Egli avrebbe voluto ritirarsi alla conclusione della produzione del kit di 10 pezzi del TGV Lyria. Dopo aver incontrato uno specialista IT che aveva esperienza nel CAD 3D e che si era costruito una semplice stampante 3D, aveva intuito il potenziale di questa nuova tecnica. Visto che già in passato Werner Rohr aveva intrapreso nuove strade nel modellismo benché nel frattempo fosse giunto alla pensione, aveva deciso di accettare una nuova sfida sviluppando lo storico treno del Bernina fino a produrre alcuni kit di montaggio. Anche questa volta ha avuto successo! Ora si è ritirato definitivamente e potrà dunque dedicarsi al "tour" in bicicletta attraverso il sud Europa pianificato già da molto tempo.

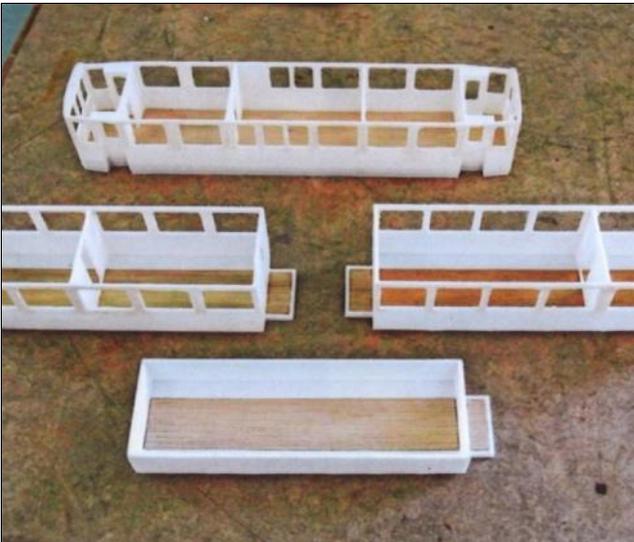
### **Corsi di costruzione a Pura**

Dal 1986 vengono tenuti corsi di costruzione modellistica ferroviaria in Ticino. Iniziali da Werner Rohr sono stati da lui personalmente diretti quale istruttore fino alla fine 2016. Dal 1986 al 2006 si sono tenuti a Ponte Tresa, a partire dal 2007 a Pura. Dal 2009 a Werner Rohr si è affiancato Hans Lei. Dal 2017 sono tenuti esclusivamente da Hans Lei. I corsi si svolgono presso l'albergo Paladina a Pura che mette a disposizione 3 stanze gratuitamente. L'officina offre spazio per un massimo di 12 persone. A disposizione ci sono un tornio, una fresa, una piegatrice, una semplice cabina di verniciatura, una sabbiatrice e diversi trapani e rettificatrici. Gli attrezzi personali vengono invece portati dai singoli partecipanti. I corsi settimanali si tengono in primavera, estate e autunno. Le quote di partecipazione sono calcolate solo per coprire i costi e non mirano a generare un guadagno. Le settimane senza un istruttore sono gratuite. Ogni partecipante può costruire i modelli di sua scelta. Sono tuttavia disponibili anche dei kit di costruzione prodotti da Hans Lei. Per usare i locali è necessario pernottare nell'albergo, che offre diverse categorie di stanze. L'albergo si trova in una bellissima posizione nei Maltanone ed è concepito come albergo per famiglie.

Durante oltre 30 anni i partecipanti hanno prestato assieme più di 1400 settimane costruendo ca. 430 modelli. Oltre ai molti modelli prodotti questi corsi hanno anche permesso di sviluppare numerose amicizie.



L'automotrice Nr.34 ed i vagoni sono veicoli storici della RhB (Bernina)



I vagoni hanno un pavimento di legno



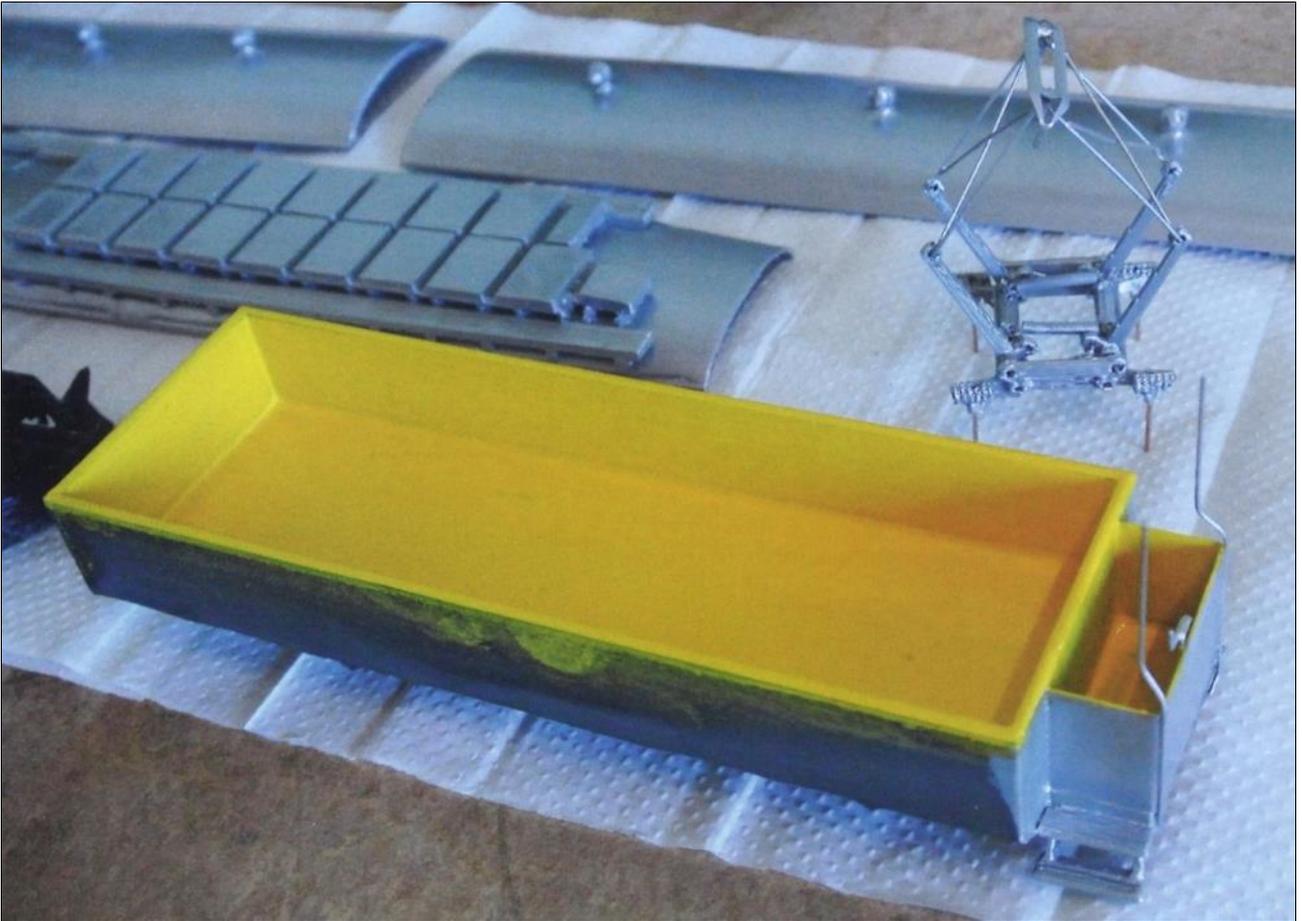
Sotto i vagoni vengono avvitate i supporti dei carrelli



Pantografo in 3D, rifinito con tecnica tradizionale



Preparazione del fondo prima della laccatura



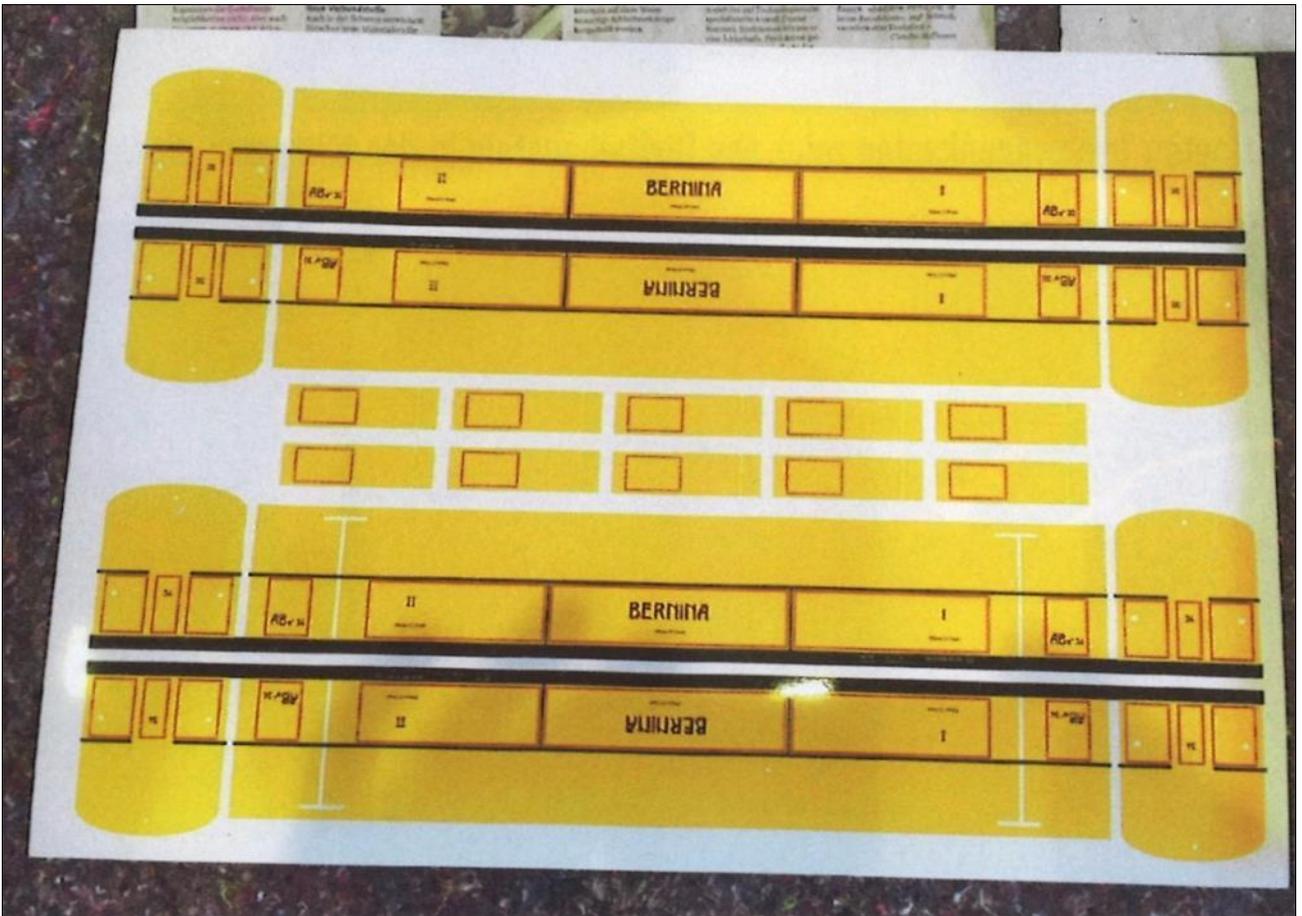
Il vagone panoramico è pronto per ricevere le scritte e l'arredamento interno



Dopo la laccatura anche i vagoni chiusi sono pronti per ricevere le scritte



Il vagone BB BC 110 è pronto per ricevere le strisce con le scritte



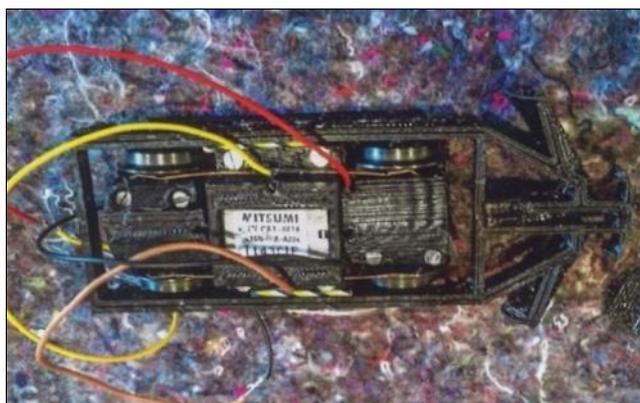
Le strisce con le scritte vengono stampate con stampante al laser su carta adesiva



Il vagone panoramico è completamente arredato e provvisto di passeggeri in miniatura



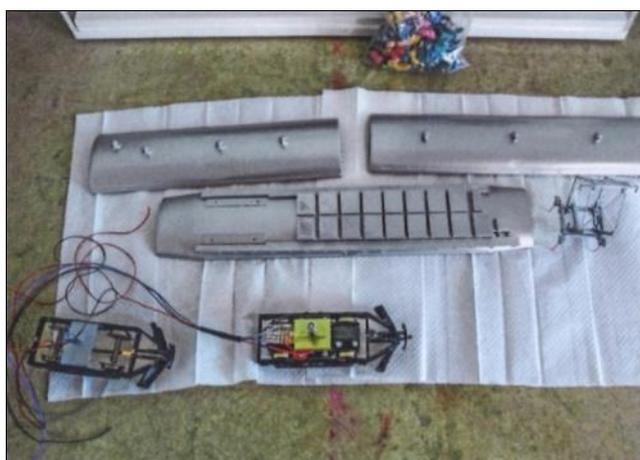
Elettronica e cablaggio dell'illuminazione dell'automotrice



Presa di corrente del carrello



Il perno è di ottone



Tetto e carrelli pronti essere montati



Tetto e pantografo laccati



Il treno del Bernina prodotto con la tecnica 3D fa bella mostra di sé



ABe 4/4 Nr 34 originale (vedi [www.mb1q.com](http://www.mb1q.com) - © Dani Hunziker)

Altre informazioni:

- [www.eisenbahn-modellbau.info](http://www.eisenbahn-modellbau.info)
- [www.mobau-lei.ch](http://www.mobau-lei.ch)

[ndr Bollettino]

Un unico rammarico fatto notare da più partecipanti. Un semplice calcolo dell'indotto (ca 30'000-40'000 CHF/anno x 30 anni = più di 1'000'000 CHF !!!) generato finora nei Comuni in cui si sono tenuti e si tengono i corsi può farci capire l'importanza della presenza anche "turistica" dei numerosi partecipanti, accompagnati spesso dalle loro mogli o amiche. Dobbiamo vedere dietro il modellista che frequenta questi corsi anche un potenziale "turista", un "ambasciatore turistico", un imprenditore, un investitore, un consumatore. Tuttavia sembra che nessun rappresentante legato alle autorità locali e ai vari Enti turistici abbiano dedicato un po' del proprio tempo per ringraziare o almeno salutare di persona chi ha saputo raggruppare un numero così elevato di ... "turisti" appassionati di modellismo. Non dimentichiamo che corsi del genere potrebbero venir organizzati in ogni comune svizzero, ... anche al Nord delle Alpi.

## 20 anni di collaborazione con la Verzasca SA

*Pietro Mariotta*

*Il 22.MAG.2017 il Direttore della Verzasca SA, Dr.Marco Bertoli, comunicava per raccomandata ad ATAF la disdetta per il 31.DIC.2017 dei locali dell'officina Verzasca di Tenero messi da anni a nostra disposizione. Il 05.LUG.2017, l'Ing.Papina, nuovo Direttore della Verzasca SA, confermava la disdetta ricevuta. Il 09.MAG.2018, con la consegna ufficiale delle chiavi, terminava un lungo periodo di partenariato fra ATAF e la Verzasca SA.*

Dal 1998 per le sue costruzioni meccaniche e come deposito di materiale storico l'ATAF ha potuto disporre dell'officina della dismessa Centrale Tenero della Verzasca SA. Negli scorsi mesi tutto il materiale ATAF presente nell'officina è stato portato nell'ampliata sede di Mappo e l'attività presso officina è cessata.

Ringrazio a nome di tutti i soci ATAF la Direzione e i collaboratori della Verzasca SA per la sempre ottima e costruttiva collaborazione. Si pensava di utilizzare l'officina per un anno, siamo arrivati a 20: quanto ci è stata utile!

Dopo la decisione del Consiglio comunale di Minusio di concedere all'ATAF un diritto di superficie di 30 anni sull'allora incolto terreno di Mappo (il parco giochi è stato costruito solo alcuni anni dopo) per costruire la miniferrovia e la sede, siamo passati con entusiasmo alla fase pratica. Uno dei problemi era la necessità di disporre di uno spazio sufficientemente grande e adatto ai lavori di costruzione meccanica. Si doveva costruire gli scambi e i binari, i segnali, i carrelli dei vagoni, la torre dell'acqua, il ponte girevole e molte parti di carpenteria per la nuova sede. Il nuovo edificio di Mappo non esisteva ancora. I prefabbricati di Ponte Brolla non erano adatti: lo svolgimento di attività quali il taglio del ferro, la saldatura, la smerigliatura era poco consigliabile, per non dire pericoloso, nella struttura di legno della nostra vecchia sede. C'era inoltre il problema della distanza e dei trasporti del materiale ingombrante e di un peso ragguardevole. In un incontro di lavoro fra chi scrive e l'allora direttore della Verzasca SA dott. Marco Bertoli, discutendo del più e del meno, nacque l'idea di utilizzare gli spazi in parte dismessi della centrale per le nostre costruzioni. Da quel momento la squadra addetta alle costruzioni meccaniche si trasferì all'officina della vecchia centrale di Tenero. Anche il materiale storico di Ponte Brolla fu portato nel magazzino di Tenero. Fu così possibile affittare i nostri prefabbricati e incassare una bella cifra che contribuì a restituire il debito verso la Casino Kursaal al Locarno e i soci. In seguito furono acquistate nuove macchine come il compressore e la sabbiatrice, fu costruita la pittura, furono portate in officina attrezzature e macchine utensili private per facilitare e migliorare il lavoro. Tanti soci si ricorderanno delle molte ore di lavoro, specialmente la sera fino alle ore piccole e il sabato, trascorse a temperature polari o con un caldo asfissiante, ma non importava, l'essenziale era portare avanti il lavoro per permettere alla società d'iniziare al più presto la circolazione. In seguito l'officina della centrale Tenero fu sempre meno utilizzata e, con l'ampliamento della sede di Mappo, è stato previsto di sgomberarla, tanto più che l'edificio cominciava a dare segni di pronunciata vetustà.

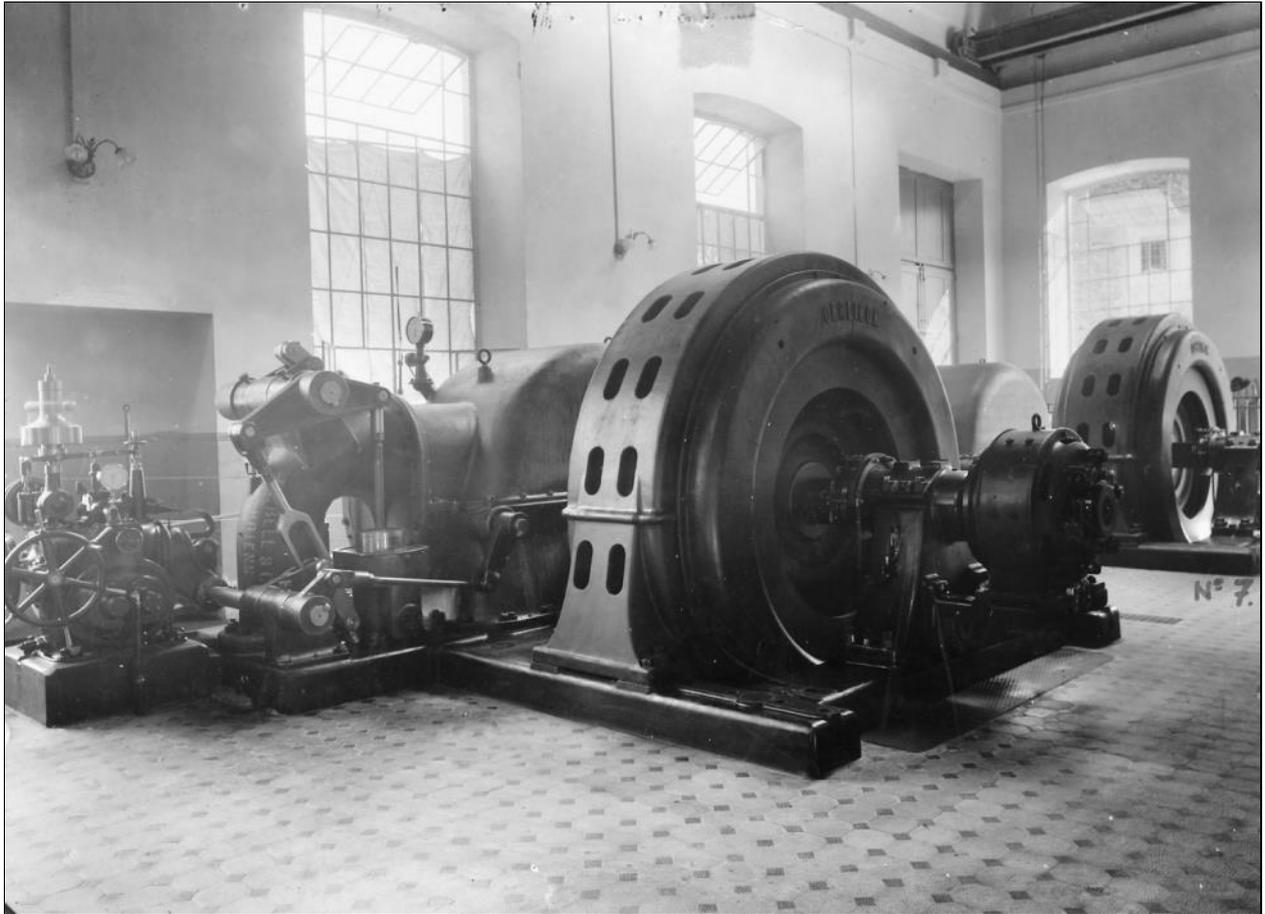
Ricordo che la vecchia centrale idroelettrica di Tenero fu costruita dalla Città di Lugano fra il 1905 e il 1907 per alimentare in energia elettrica la città. Una linea 30 kV, in seguito il raccordo alla rete 50 kV, serviva al trasporto dell'energia prodotta da Tenero a Lugano. La vecchia centrale aveva una potenza di 8.4 MW e produceva 60 GWh all'anno, ma il potenziale sfruttabile era molto superiore. Fra il 1961 e il 1964 fu costruito il nuovo impianto idroelettrico della Verzasca con una potenza di 105 MW e una produzione annua media di 227 GWh. Recentemente sono stati effettuati diversi interventi che, a parità di portata d'acqua, hanno permesso di aumentare la potenza installata e la quantità di energia pro-

dotta. Inoltre, adiacente al vecchio edificio di Tenero, nel 1972 entrò in servizio un piccolo impianto di produzione per fornire acqua di dotazione alla falda freatica, ai vari pozzi e ai canali d'irrigazione. Terminata la costruzione del nuovo impianto l'edificio della prima centrale non fu abbattuto ma furono asportate solo le apparecchiature elettromeccaniche. In previsione della costruzione della centralina di dotazione l'officina e i suoi macchinari non furono eliminati. Questa è stata la nostra fortuna e la base di una solida e interessante convivenza fra le esigenze di gestione del proprietario dell'impianto idroelettrico e i soci ATAF. Le fotografie mostrano l'edificio della centrale, la sala macchine e la parte comando dei gruppi generatori.



[ndr] Alcune informazioni

- La Verzasca SA è stata costituita nel 1960 con 1/3 del capitale azionario di proprietà del cantone Ticino e 2/3 della città di Lugano.
- Abbiamo visitato la centrale della Verzasca accompagnati dall'allora Direttore Dott.Ing. Marco Bertoli il 10.NOV.2012 a cui era seguita la cena sociale ATAF (Bollettino 2012.04 OTT-DIC).



## “Glanz und Gloria” a Mappo

*Dominic Pini, Pascal Pini, Romano Gatto, Riccardo Khoyi*

Il 20.MAG.2018, giornata riservata ad una circolazione pubblica straordinaria organizzata dal gruppo giovani, una collaboratrice della televisione svizzera tedesca SRF della trasmissione “gossip” Glanz und Gloria si è presentata a Mappo per intervistare Riccardo Khoyi detentore ufficiale del Record Guinness per essere riuscito il 12.AGO.2017 assieme ai suoi colleghi ATAF Dominic Pini, Pascal Pini e Romano Gatto a toccare in 17 ore e 17 minuti tutti i 26 cantoni svizzeri usando esclusivamente i mezzi pubblici.



Da sinistra: Pascal, Romano, Dominic, Riccardo

### Una curiosità:

a differenza di quanto siamo abituati a vedere durante le interviste televisive o radiofoniche in cui una squadra di tecnici del suono, del video ed altri ancora accompagnano chi fa l'intervista, l'intervistatrice di "Glanz und Gloria" è giunta da sola in treno da Zurigo con una videocamera professionale al cui uso era stata precedentemente istruita.



L'intervista sarà trasmessa durante la trasmissione "Glanz und Gloria" della televisione svizzera di lingua tedesca SRF a fine luglio.

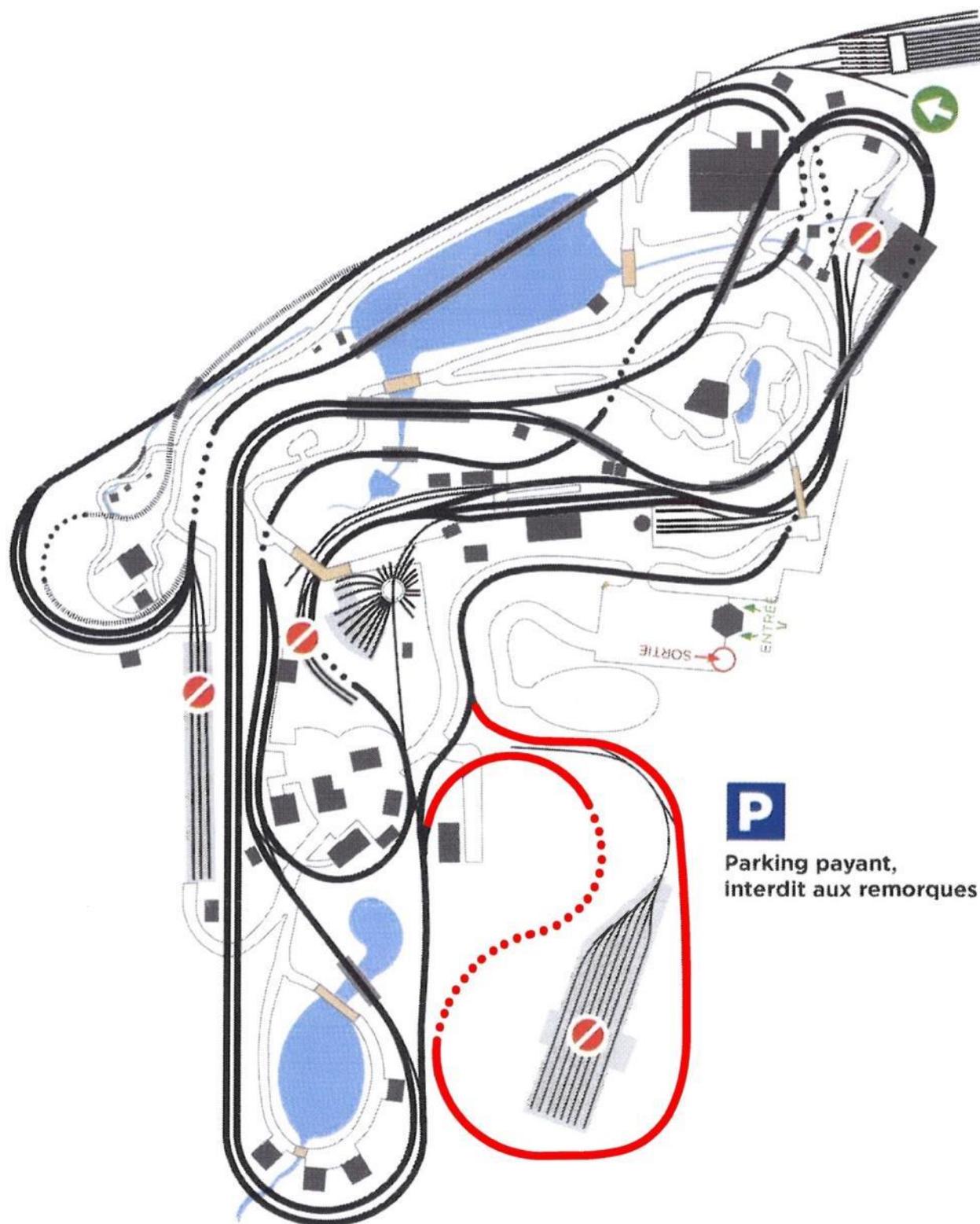
## 37. Festival International de la vapeur a Bouveret

Bruno & Dominic Pini

*Anche quest'anno abbiamo partecipato per alcuni giorni al "Festival de la vapeur" presso il Swiss Vapeur Parc a Bouveret VS. Non è solo la possibilità di poter circolare su un circuito fra i più belli d'Europa ma è anche l'occasione di vedere di prima persona le novità che ogni anno vengono proposte ai visitatori. Il festival anche se intitolato "festival de la vapeur" è aperto ad ogni tipo di locomotiva.*

Il circuito ferroviario, pur di notevoli dimensioni, è da sempre in continua evoluzione. La maggiore novità 2018 inerente al Swiss Vapeur Parc che attira annualmente più di 100'000 visitatori è l'ampliamento del tracciato ferroviario con una nuova galleria lunga ca. 50 m, reso possibile dalla precedente acquisizione di ulteriori 4000 m2 di terreno a scapito di numerosi posteggi comunali.





Al precedente tracciato si è aggiunta l'estensione (ROSSO) con una galleria di ca. 50 m e un deposito. Sopra ci sarà un museo con esposti modelli ferroviari.

Anche se la partecipazione al "Festival" permette di ritrovare persone che da anni conosciamo e che provengono da ogni angolo della Svizzera e dell'Europa non si possono non

ricordare alcuni punti negativi che da anni riscontriamo e che spesso sono fonti irritazione e di discussioni (spesso inutili). Per citarne alcuni:

- la mancanza "cronica" di spazi per depositare i convogli durante il Festival
- i "battibecchi" spesso antipatici con chi ti sposta il materiale per "piazzare" il loro
- l'egoismo di chi pensa di fare come a casa loro occupando i pochi spazi disponibili con convogli che non circolano mai o solo raramente
- l'egoismo di chi pensa di avere maggiore diritti di spazio perchè posseggono locomotive a loro modo di vedere più "belle" o più originali di altri

Malgrado ciò riusciamo sempre a trovare punti positivi che ci fanno dire: "probabilmente verremo anche il prossimo anno a Bouveret". Anche se è strano a dirlo fra i punti positivi di queste manifestazioni c'è anche il "sentire" le ultime novità, spesso rientranti nella categoria dei ... "pettegolezzi" (in tedesco ... "WC-Gerüchte"). Quest'anno abbiamo ad esempio saputo che l'unica Big Boy a vapore in 5" costruita in Italia è stata venduta ad uno svizzero e si trova ora nel Cantone Zurigo (vedi uno dei prossimi articoli).

Concludiamo ricordando che quando si parla di Swiss Vapeur Parc dobbiamo distinguere le seguenti strutture:

- **Swiss Vapeur Parc SA**

- Charles-Henri Coutaz, Presidente CdA
- Damien Fulbert, di Évian-F, Direttore d'esercizio

Scopo (testo francese):

exploitation d'un parc ferroviaire comprenant un réseau ferroviaire, du matériel roulant et tous accessoires utiles et nécessaires à la mise à disposition du public en général de ces installations; vente de tous objets, souvenirs et ouvrages, exploitation de buvettes à l'intérieur du parc; la société peut louer à des tiers tous locaux et faire toutes opérations financières, commerciales, mobilières et immobilières convergentes à ses buts

- **CASVP – club des Amis di Swiss Vapeur Parc**

- Yves Marclay, Presidente

Il club riunisce una quarantina di appassionati del vapore. Si riuniscono sul circuito del Swiss Vapeur Parc per praticare il loro hobby: la ferrovia in miniatura.

- **Festival International de la Vapeur Bouveret**

- Steve Langmeier, dal 2018 nuovo Presidente succedendo a Yves Marclay

È organizzato dal Club des Amis du Swiss Vapeur Parc

- **La Fondation du modélisme à vapeur vive (FMVV)**

- Yves Marclay, Presidente

Scopo (testo francese):

conserver le patrimoine de répliques de machines à vapeur vive et sauvegarder de l'abandon et de la destruction toutes répliques de machines à vapeur vive et autres. Permettre la construction et l'entretien d'un bâtiment afin d'entreposer les dits modèles de locomotive à vapeur vive en écartement de 3.5, de 5 et de 7.25 pouces, ainsi que toutes autres machines à vapeur vive autres que des locomotives.

Créer une collection qui cas échéant pourrait être mis à disposition d'un musée.

Vedi [www.fmvv.ch](http://www.fmvv.ch)



da sinistra: Steve Langmeier, Yves Marclay e Damien Fulbert presso il centro comando a Chablais-City



Charles-Henri Coutaz dietro la FO HGe 4/4 I Nr.32 in 7 ¼" (immagine di David Genillard, 24heures)

[ndr]

Yves Marclay è dal 2017 Direttore della Società ferroviaria RegionAlps che trasporta più di 9'000'000 persone su una rete di ca.150 Km e che gestisce l'esercizio

- delle linee ferroviarie a scartamento normale (1435 mm)
  - Briga — Sion — Martigny — St-Maurice (parte vallesana della linea del Sempione)
  - Saint-Gingolph — Monthey — St-Maurice (linea del Tonkin)
  - Martigny — Le Châble/Orsières
- della linea di bus
  - Loèche — Visp

È giusto ricordare che una persona molto discreta, André-Pierre Tardy, che ha permesso di garantire la continuità al Swiss Vapeur Parc conservandone i valori dei soci fondatori.



# Bollettino

anno societatis XXXIX  
APRILE-GIUGNO 2009

ASSOCIAZIONE TICINESE AMICI DELLA FERROVIA



Bouveret 21.06.2009 - André-Pierre Tardy alla guida della FO HG 2/4 costruita da Charly Ball, dietro: Pascal & Dominic Pini, soci ATAF

## MBG Glattfelden

Bruno Pini

*Erano più di dieci anni fa quando avevo visitato con la mia famiglia il Modelleisenbahnclub Glattfelden MBG durante il "Tag der offenen Barriere" (giornata della barriera aperta). Essendo un Club finora molto riservato non erano molti gli "agganci" personali con i loro membri. Tuttavia spesso capita di conoscere nuove interessanti persone che ci permettono di estendere la nostra "rete" di amicizie.*



## Modellbahnfreunde Glattfelden

Rolf Gienger, del club MECE di Einsiedeln, aveva iniziato anni fa assieme a me il progetto di costruzione di 3 modelli in 7 1/4" della locomotiva a vapore C 5/6 delle FFS. Per motivi di "infrastruttura tecnica" la costruzione della C 5/6 a 4 cilindri (2 ad alta, 2 a bassa pressione) era un'attività di Rolf. Successivamente si è aggiunto al team Hans Müller, il cui compito era quello del montaggio e della cura dei particolari delle locomotive.

È così che anni fa ho conosciuto Hans a Wädenswil-ZH presso la ditta di Rolf. Un particolare di Hans è il fatto che è il nuovo Presidente del MBG (Modelleisenbahnclub Glattfelden). Avendo egli già costruito una C 5/6 in 5" (con solo 2 cilindri) conosceva bene i particolari delle nuove locomotive in costruzione. Possedeva inoltre molti piani originali che permettevano di completare i nuovi piani in scala realizzati da un collaboratore di Rolf con CAD 3D. Tuttavia una dozzina di piani originali mancavano. Ho potuto così dare a disposizione quanto mancava avendo in archivio copie di quelli originali della SLM (Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur).

Da allora sono sempre rimasto in contatto con Hans Müller e in autunno dello scorso anno, domenica 09.SET.2017; ho partecipato al "Tag der offenen Barriere" assieme a Dominic. Una curiosità: si chiama giornata della barriera aperta, poiché la strada che porta al circuito ferroviario del MBG è normalmente bloccata da una barriera. Durante quella giornata la barriera viene aperta, dando così la possibilità agli ospiti di visitare l'impianto, di pranzare e di circolare.

Vista la giornata piovosa abbiamo chiacchierato a lungo con l'attuale Presidente MBG, con il "past president" Edwin Oetiker e con il cassiere Christian Walther.

È così che Hans Müller ci ha proposto di invitare ufficialmente ATAF durante un fine settimana da definire e per poi ricambiare in seguito la loro visita a Mappo.

Iscritti alla visita a Glattfelden del 26-27.MAG.2018 erano il sottoscritto, i giovani Dominic Pini, Romano Gatto, Riccardo Khoyi e René Lüthi con Nicole.

È stato un bel fine settimana sia dal punto di vista meteorologico che da quello tecnico e personale. Tutti sono stati estremamente accoglienti, disponibili ed interessati. Sì, perché avevamo anche noi materiale interessante anche se non "ferroviario". Dominic ha potuto infatti esibire e far funzionare un Lanz Bulldog 55 PS e un Lanz Bulldog Raupe (cingolato) in scala 1:8 mossi da motori a combustione a due tempi che riproducevano un "sound" simile a quello dei veri Lanz.

Notevole l'impianto e l'infrastruttura di Glattfelden in 5". Ben concepito, ben organizzato, curato nei dettagli, tutto in scala.

## Particolari interessanti:

- binari in alluminio pieno
- traversine in legno impregnato
- comando pneumatico degli scambi
- segnali sincronizzati a comando pneumatico
- depositi capienti
- sede confortevole
- possibilità "culinarie" sotto un capiente tendone
- possibilità di circolare quale passeggero informandosi tramite SMS
- quasi tutti i modelli elettrici sono anche radiocomandati
- un piccolo tratto funziona a cremagliera tipo Riggenbach (solo senza passeggeri)

Nel sito [www.modellbahnfreunde.ch](http://www.modellbahnfreunde.ch) possiamo leggere:

*Besuch aus dem Tessin*

*Unsere Kollegen vom Verein "Associazione Ticinese Amici della Ferrovia" kamen am vergangenen Wochenende zu uns nach Glattfelden mit vielen Modellen im Gepäck. Dabei waren auch funktionsfähige Traktoren, und am Samstag nach dem Nachtessen wurde bis spät in die Nacht mit den Zügen gefahren.*

Un'osservazione riguardo i binari e le traversine:

frequentando da tempo molti impianti ferroviari in 5" e 7 ¼" e intrattenendo buoni rapporti con molti affiliati delle associazioni capita di sentire anche osservazioni o commenti su cosa è bene usare in questo o quel caso. Ad esempio è sempre stato fonte di discussione se i binari in alluminio o in acciaio, profilati o meno, le traversine in legno o quelle saldate, fossero una buona scelta nella costruzione di un tracciato ferroviario. Non esiste LA SOLUZIONE ma ...PIÙ SOLUZIONI. Ognuna con vantaggi e con svantaggi: OGNUNA!

ATAF Mappo, DMC-CH Zurigo, Swissvapeur Parc Bouveret, MCB Glattfelden, MECE Einsiedeln hanno scelto soluzioni differenti per i binari, per le traversine, per la gestione degli scambi (elettrico, pneumatico), per la gestione dei segnali. Tutte le soluzioni adottate funzionano a soddisfazione dei loro membri e degli utilizzatori.

Vale la pena di raccontare qualcosa del MCB Glattfelden ([www.modellbahnfreunde.ch](http://www.modellbahnfreunde.ch)).

Scopo

*L'associazione si prefigge di sostenere l'interesse nella costruzione e nell'esercizio di modelli ferroviari nello scartamento 127 mm (5 pollici).*

Idea originale

*Nel 1981 due modellisti „ferroviari" hanno lanciato l'idea di costruire una miniferrovia all'aperto nella regione di Glattfelden. Allora non esistevano nelle vicinanze impianti su cui far circolare i modelli di locomotive che venivano costruiti. Fu così che dopo lunghe trattative con le autorità di Glattfelden si poté trovare una valida soluzione nei pressi dell'attuale piscina comunale.*

Fondazione

*Il 20.AGO.1982 fu fondata l'associazione "Modellbahnfreunde Glattfelden / MBG" dopo essersi riuniti presso il Restaurant Landhaus Zweidlen. Una domanda di costruzione per la zona „Wiesen-*

grund" fu accettata il 21.MAR.1983. Alla fine del 1983 è stato firmato un contratto d'affitto per un terreno di 6500 m2.

### Inizio dei lavori

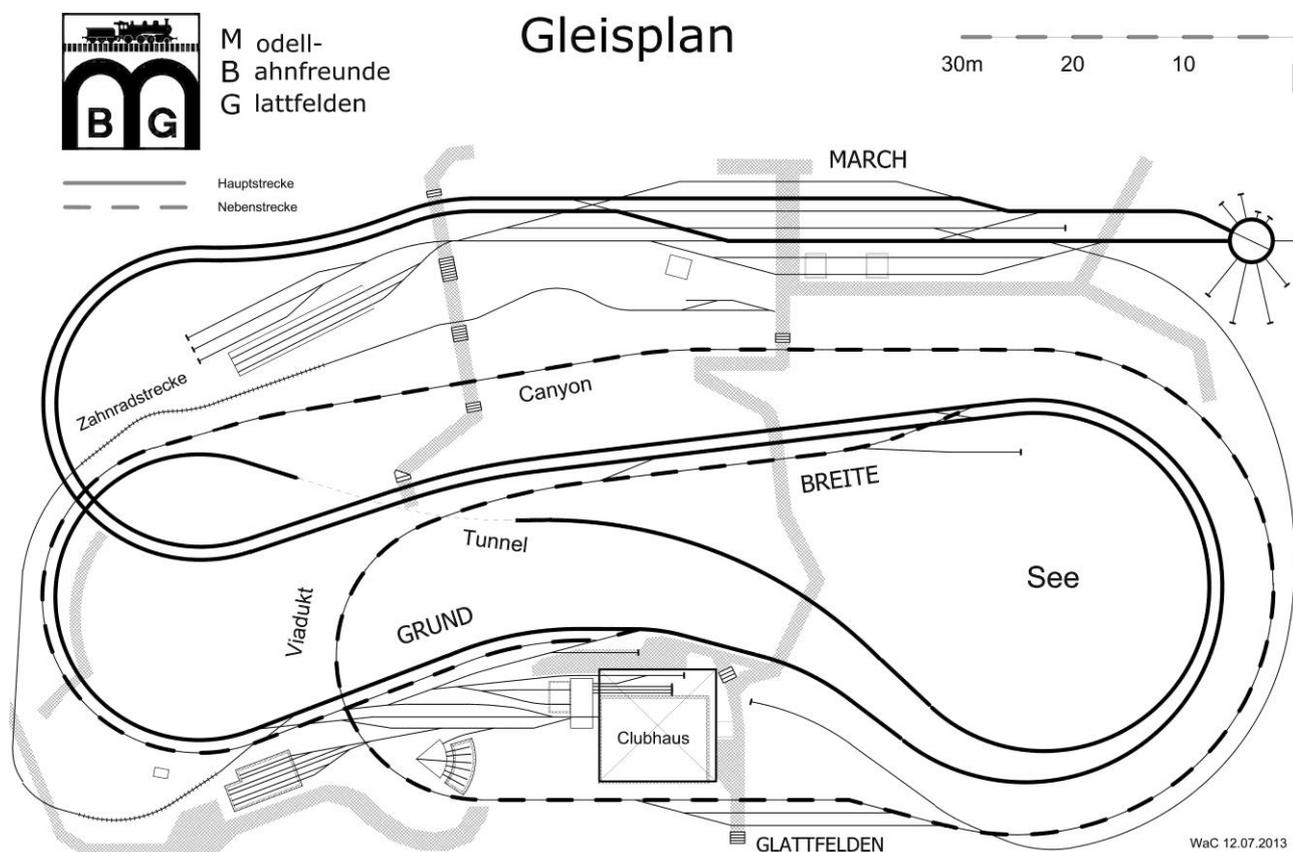
Si iniziò subito con la pianificazione di dettaglio. Un lavoro non indifferente per il "capo cantiere" visto che l'impianto prevedeva 1400 metri di binari in 5", 3 stazioni, 27 scambi, 7 scambi inglesi doppi (Hosenträger), un laghetto artificiale e una sede sociale. Il tempo di costruzione era stato stimato in 6 anni, senza considerare la costruzione della sede. Il venerdì 13.APR.1984 alla presenza di una trentina di persone fra le quali i soci MBG, il "Gemeindepräsident Roger F.Schmutz e rappresentanti delle autorità, si poté iniziare a circolare al Wiesengrund. Si iniziava così il lungo periodo in cui i mariti erano più presenti sull'impianto ferroviario che a casa.

### Circolazione

Sempre riceviamo da persone esterne all'associazione richieste di poter circolare.

Tuttavia:

- il nostro impianto non è concepito per un servizio commerciale. Tutto è concepito quale hobby e basato sul volontariato. Non abbiamo quindi un programma di circolazione come alcune altre associazioni.
- se alcuni nostri soci circolano con i loro modelli durante un bella domenica, i visitatori hanno la possibilità di viaggiare sui vagoni del MBG
- oltre al TOB ("Tag der offenen Barriere") è offerta la possibilità di circolare quale passeggero seguendo il servizio d'informazione tramite SMS
- una volta all'anno viene organizzato il TOB con possibilità di visitare la miniferrovia e le sue infrastrutture, circolare su convogli trainati da locomotive a vapore ed elettriche, ristorarsi sotto il capiente tendone. La circolazione con i treni è gratuita.





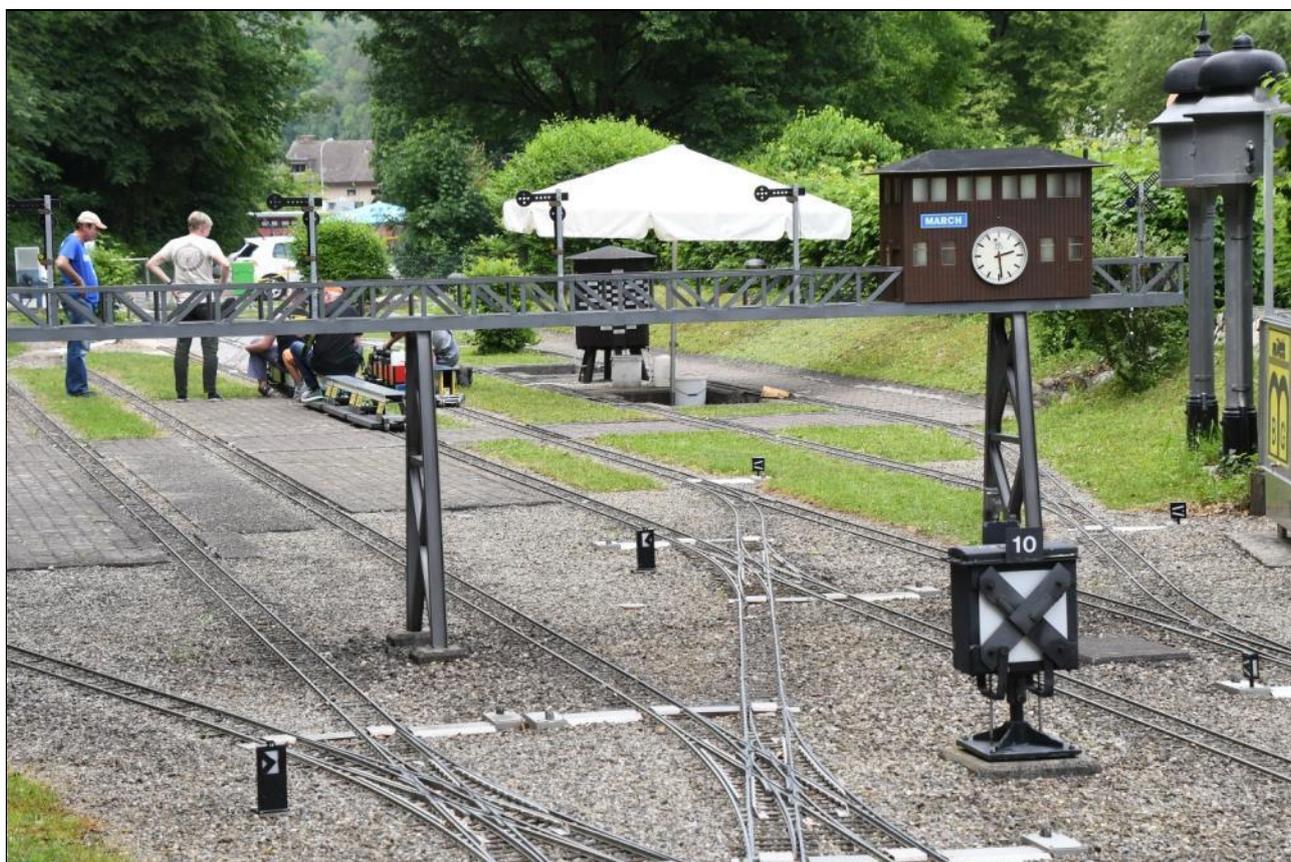
Stazione FFS di Glattfelden distante 3 km (a piedi) dal MBG



La „famosa“ barriera MBG



Una delle stazioni, il centro comando scambi, il tendone „ristorante“



Stazione principale



Controllo pneumatico di scambi e segnali. Da sinistra: Riccardo, Romano, Christian Walther (cassiere MBG)



Segnale scambi amovibile in scala 1:11 e funzionante ad aria



Romano e Yannick Rechsteiner. Sullo sfondo il Presidente Müller



Dominic e Riccardo



Riccardo



Dominic su B  $\frac{3}{4}$  costruiti da papà Ball di Stein am Rhein con trainata il Tigerli con tender speciale



Christian prepara l'aperitivo servito su rimorchio Lanz. A destra Lanz Bulldog 55 PS e Bulldog Raupe



Dimostrazione con Lanz Bulldog Raupe. Da sinistra Romano, Erwin Oetiker "past president" MBG, Dominic



La sede sociale



TEE e Ae 8/14 radiocomandate costruite da Christian Walther



Thomas Rechsteiner con C 5/6 (costruzione MBG, 2 cilindri)



Moglie di Thomas (MBG)



Figlia di Thomas (MBG) alla guida della E22 004 Stern & Hafferl (Knupfer-D)



Figlia di Thomas con il Presidente Hans Müller



Roaring Camp & Big Trees "Climax" (dietro), C 5/6 (MBG)



C 5/6 (MBG)



Re 4/4 (MBG) e B 3/4 (Dominic)



SBB Fe 4/4 "Arbeiter Pullmann" (MBG)

Durante la visita del 26-27.MAG.2017 il Presidente Hans Müller ci aveva invitati anche al "Müllertag" presso il MBG che si sarebbe tenuto domenica 24.GIU.2018. A questa giornata erano invitati suoi amici e conoscenti fra i quali i noti "personaggi" legati alle associazioni ferroviarie in 5" e 7 ¼".

Non avevo l'intenzione di partecipare visto che le nostre "uscite ferroviaria" in 5" e 7 ¼" erano già numerose e alle quali si aggiungevano anche le altre uscite con gli scartamenti 1000 e 1435 mm:

- 05-06.05.2018 DMC-ZH - ATAF
- 08-13.06.2018 Swiss Vapeur Parc Bouveret - Festival
- 16-17.06.2018 DMC-ZH – Internationales Modellbahnertreffen
- 26-27.05.2018 MBG Glattfelden – ATAF
- 03-05.08.2018 MECE Einsiedeln - Sommerfest

Tuttavia durante la visita a Bouveret mi è stato detto da fonti attendibili che la Big Boy in 5" costruita da Alberto Celot proprietario del circuito ferroviario FERROVIE FELETTANE presso Conegliano Veneto nella provincia di Treviso era stata venduta ad un socio del MBG di Glattfelden. Conoscendo chi l'aveva acquistata ho deciso che avrei partecipato anche al "Müllertag" del 24.GIU.2018.

La Big Boy originale della UP-4000-class 4-8-8-4 Nr.4005 costruita dalla ALCO (American Locomotive Company) si trova a Denver-USA presso il Forney Transportation Museum.

I curiosi potranno trovare eccezionali informazioni sul sito [www.ferroviefelettane.it](http://www.ferroviefelettane.it).



Alberto Celot con la Big Boy Nr.4005 funzionante a gas

Seguono le immagini scattate durante il "Müllertag" presso il MBG di Glattfelden.



Da sinistra: E22 004 Stern & Hafferl (KNUPFER), due 01 (BALSON) in doppia trazione, Big Boy



Il Presidente Hans Müller alla guida della Big Boy



A sinistra Thomas Rechsteiner, nuovo proprietario della Big Boy di Alberto Celot



DZeh 2/4 della RHB (Rorschach Heiden Bahn) in scala 1:11 a cremagliera costruita da Christian Walther



Il "past president" MBG Edwin Oetiker alla guida della C 5/6 da lui costruita (2 cilindri!)



TEE radiocomandato costruito da Christian Walther e Yves Marclay alla guida della sua A 3/5 (BALSON)



Interno della cabina della Big Boy



La Big Boy di Glattfelden

## Messaggio del cassiere

Mirco Marchi

Ringrazio tutti coloro che puntualmente pagano la tassa sociale e tutti quelli che, versando contributi volontari o pagando la pubblicità sui vagoni, sostengono la nostra società. Ci non avesse ancora pagato la tassa sociale 2018 è pregato di versarla al più presto, indicando sempre con una crocetta la causale del versamento:

### Causale del versamento

- Tassa sociale:  Attivo  Simp.  Junior  
 Contributo volontario  
 Abbonamento EA  
 Altro .....

**NON DIMENTICATE IL  
PAGAMENTO DELLA TASSA SOCIALE 2018**



### GADGETS

	magliette nere (T-shirt) con logo ATAF davanti e dietro	10.00	CHF / pezzo
	Bottoni ("patacche") del Giubileo 1970-2010	5.00	CHF / pezzo
	DVD-Video ATAF 2010 (3 film – totale ca. 40 minuti)	25.00	CHF / pezzo
	Boccalino 2 dl con scritta "ATAF Minusio"	6.00	CHF / pezzo
	Occhiali da sole con logo ATAF	10.00	CHF / pezzo
	Cartoline con soggetti ATAF	1.00	CHF / pezzo

## Alcune pubblicazioni

La Redazione

Tutte le riviste e gli articoli citati sono consultabili nella sede sede ATAF di Mappo-Minusio

**7**  
2018

Eisenbahn  
Amateur

# Eisenbahn Amateur

Vorbild und Modell





CHF 12.-  
EUR 9,50 (nicht in CH)



## Die älteste Privatbahn wird 150 Jahre alt 150 ans de chemin de fer Bulle–Romont



Mit SLM und  
Stadler Rail  
auf die  
Zugspitze



Die BLS-Re 475  
Vectron in  
Nenngröße H0  
von Roco

Da citare l'articolo "Un vagone gru per miniferrovia in scala 1:5.5" di Pietro Mariotta.

## Lo sapevate ...

*diversi soci*

**che ...** in Ticino è stata messa in servizio la settima funicolare in Svizzera?



La funicolare che a Lugano collega Piazza Cioccaro con la Stazione fu inaugurata nel novembre del 1886. Fu la prima in Ticino e la settima in Svizzera. Inizialmente era privata visto che la Gotthard-Bahn non avrebbe voluto costruire la Stazione nelle vicinanze del centro cittadino. La funicolare funzionava con un "pieno" di acqua, che veniva immessa a monte per venire scaricata a valle. La funicolare Lausanne-Ouchy, inaugurata nel 1877, fu la prima in Svizzera.

**che ...** i 5 signori sono/erano legati da una passione comune? Chi sono/erano?



**che ...** esiste una "sedia bigliettaio" Minusio?

## Frivolezze fotografiche e non ...

Come i figli ...



Mappo 20.05.2018 – da sinistra Romano Gatto, Riccardo Khoyi, Dominic Pini

Così i padri ...



Mappo 15.07.2018 – da sinistra Hamid Khoyi, Rodolfo Widmer, Sandro Pioda

## Scadenze



**Associazione Ticinese  
Amici della Ferrovia**  
casella postale 1005, 6648 Minusio  
[www.ataf.ch](http://www.ataf.ch)

Find us on  
**Facebook** [www.facebook.com/atafminusio](https://www.facebook.com/atafminusio)



**I NOSTRI TRENI CIRCOLANO:  
UNSERE ZÜGE FAHREN:  
NOS TRAINS CIRCULENT:**

solo con bel tempo / nur bei schönem Wetter / seulement avec beau temps



**Orario Fahrplan Horaire 2018**

Aprile	1 / 22 <sup>(1)</sup> / 29	14.30 – 17.30
Maggio	13 / 27	
Giugno	10	
Giugno	24	20.00 – 21.30
Luglio	8 / 12 / 15 / 19 / 22 / 26 / 29	
Agosto	2 / 5 / 9 / 12 / 16	
Agosto	26	14.30 – 17.30
Settembre	9 / 23	
Ottobre	7 / 21	
Dicembre	1	14.00 – 16.30

**Siamo in sede a Mappo**

- ogni giovedì a partire dalle 20.30
- ogni sabato a partire dalle 14.30

**Circolazione soci + lavori manutenzione**

- sabato 27.OTT.2018
- altre vedi [www.ataf.ch](http://www.ataf.ch)

**Club Ospiti a Mappo**

- 06-07.OTT.2018

**Festival Int.Ysebähni am Rhy BL**

- 27-29.LUG.2018
- 5" + 7¼"
- [www.ysebaehni-am-rhy.ch](http://www.ysebaehni-am-rhy.ch)

**Circolazione a Einsiedeln MECE**

- 03-05.AGO.2018
- 5" + 7¼"
- Presidente: Roger Hungerbühler
- [www.mece.ch](http://www.mece.ch)

**Circolazione a Münsingen**

- 25-26.AGO.2018
- 5" + 7¼"
- Presidente: Manuel Burkhalter
- [www.dampfbahn-aaretal.ch](http://www.dampfbahn-aaretal.ch)

**Faszination Modellbau D-Friedrichshafen**

- 01-04.NOV.2018
- [www.faszination-modellbau.de](http://www.faszination-modellbau.de)

*Es gibt zwei Arten von Menschen: Jene, die einen Raum betreten und sagen: „Da bist du ja!“ und jene, die sagen: „Hier bin ich!“*

*Abigail Van Buren 1918-2013 – Amerikanische Journalistin*

*Ci sono due categorie di persone: quelle che entrando in un locale dicono: „Ah eccoti!“ e quelle che dicono "eccomi!"*

*Abigail Van Buren 1918-2013 – giornalista americana*