

www.ataf.ch

Bollettino

anno societatis XLVIII
LUGLIO-SETTEMBRE 2018

ASSOCIAZIONE TICINESE AMICI DELLA FERROVIA



Indice

Riflessioni.....	3
Treno avventura dell'Albula (Erlebniszug Albula).....	4
Catalogo Henschel & Sohn CASSEL --- parte I	9
La Stoos-Bahn ... la funicolare più ripida del mondo?	15
Ospiti a Mappo.....	26
Alpine Mobility Days.....	34
Messaggio del cassiere	43
Notizie dell'ultima ora e comunicazioni in breve	44
Alcune pubblicazioni	46
Lo sapevate	50
Frivolezze fotografiche e non	51
Scadenze	52

Indirizzo

ATAF
Associazione Ticinese Amici della Ferrovia
CH-6648 Minusio

INTERNET: www.ataf.ch

Conto: CCP 65-7644-4

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

Comitato 2017

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

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
Einsiedeln, 03.AGO.2018

Dominic Pini alla guida della G 3/4 Nr.202 della Brünigbahn (7 ¼") costruita da Christian Scherz (Garten- und Parkbahnen G&P) di Bollodingen BE.

Riflessioni

Bruno Pini

Inizio questa riflessione introducendo un argomento che ha trasformato situazioni di imbarazzo e di moda in un "business": la depilazione.

Tutti i componenti del nostro corpo hanno una funzione giustificabile anche se li riteniamo oggi inutili o semplicemente ... non essenziali alla sopravvivenza. Nasce allora la discussione su cosa sia bello o cosa lo sia meno. Attorno a questo dilemma (non essenziale alla sopravvivenza e con la complicità della moda) ruota uno stuolo di esperti che con ricerche spesso sofisticate hanno individuato metodi ed apparecchi (laser, ecc.) che potrebbero rendere le persone meno simili ai nostri antenati delle caverne.

Anche ATAF è toccata periodicamente da un problema simile a quanto descritto sopra: l'eliminazione delle erbacce dal sedime ferroviario di Mappo.

Avranno sicuramente una ragione di esistere. Ma anche in questo caso la moda ci suggerisce che un tracciato pulito da cespugli ... potrebbe presentare meglio.

Sappiamo che come per le persone anche per la nostra miniferrovia non possiamo assolutamente usare veleni. Nel caso di ATAF abbiamo più volte effettuato il "pirodiserbo", metodo usato nell'agricoltura biologica che consiste nella disinfezione del terreno attraverso l'utilizzo di una fiamma. Tuttavia anche questo metodo, pur non essendo velenoso, richiede molte ore di lavoro e mal si addice ad un comune con il "label" dell'energia.

Abbiamo (ri)tentato di ricorrere ai vecchi metodi, estirpando "tout court" il "verde invasivo". Pietro si è sempre lamentato di questa procedura ma ha saputo resistere per giornate intere. Ho voluto anch'io aiutarlo un sabato ma 15 minuti sono stati sufficienti per farmi dire "NO! Dobbiamo trovare una altra soluzione!"

Cosa fate quando macchiate i vostri vestiti di inchiostro, i vostri figli appiccicano il "chewingum" sui capelli, la cera liquida cade sul vostro pullover ricevuto in regalo, volete allontanare le formiche, volete sapere se un uovo è fresco o meno, volete sapere come sbucciare un uovo sodo?

Cercate sicuramente aiuto nei cosiddetti "consigli della nonna", uguale se la nonna era vostra o di qualcun altro.

Anch'io ho cercato aiuto e GOOGLE mi ha aperto il mondo delle nonne. Ho trovato un'immensità di consigli, tutti originali anche se da verificare. Ad esempio:

Per diserbare un giardino, un terreno o un orto in maniera semplice, economica e naturale vi serve:

- 9 litri d'acqua
- 1/2 litro di aceto di vino
- 200 gr. di sale marino

Altre nonne, probabilmente russe, consigliano di usare la vodka al posto dell'aceto.

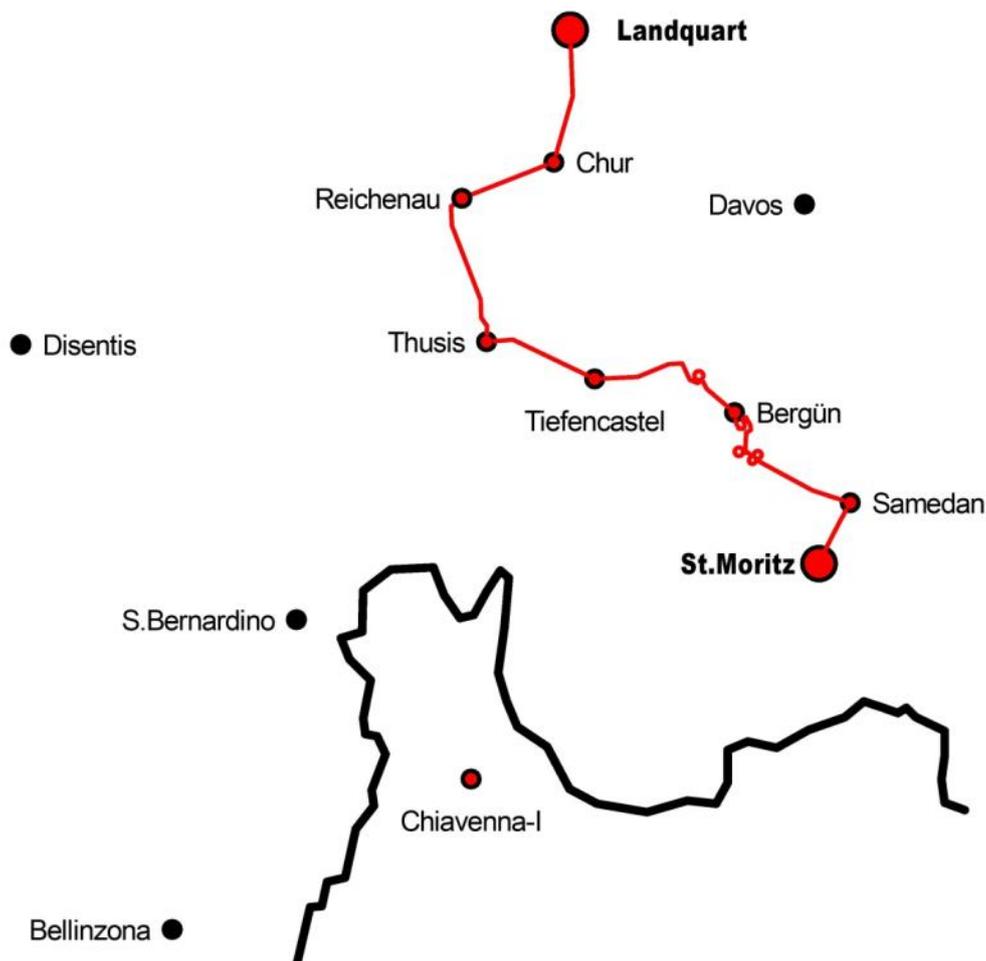
Carissimi soci ed amici. Se troverete vodka nella sede di Mappo, sappiate che è solo ad uso esclusivo ... esterno.

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

Treno avventura dell'Albula (Erlebniszug Albula)

Riccardo Khoyi

La ferrovia retica RhB propone da alcuni anni durante i mesi di giugno-luglio delle corse da Landquart a St.Moritz a bordo delle nostalgiche carrozze panoramiche aperte o in legno trainate anche dalla Ge 6/6 (coccodrillo retico). Il viaggio porta la denominazione "Treno avventura dell'Albula" (Erlebniszug Albula).



Dopo aver letto che anche quest'anno veniva organizzato questo viaggio e dopo aver convinto Dominic e Romano di venire assieme ho iniziato ad organizzare l'uscita. Per questo "Treno avventura" serve unicamente un titolo di trasporto valido (AG o una giornaliera) e un supplemento di 10 CHF da acquistare presso una stazione della RhB o tramite telefono.

Alle 06:30 di domenica 29 luglio ci siamo trovati, Dominic, Romano, Katia ed io, alla stazione di Bellinzona per poi partire con la "Octavia" (non è la mia amica o quella di Romano: è "DODOMobile", ossia la Skoda di Dominic) in direzione di Landquart, stazione di partenza del nostro viaggio. Arrivati con largo anticipo approfittiamo di risolvere una pendenza "idraulica" e di gustarci una prima colazione.

Alle 08:40 ca. arriva il convoglio storico trainato dal "coccodrillo retico". Ero un pò restio a sedermi nel vagone panoramico aperto, ma mi è bastato un quarto d'ora per cambiare idea. Partiamo da Landquart alle 08:55 per arrivare St.Moritz alle 12.45 dove, dopo la pre-

vista pausa gastronomica obbligatoria, saremmo ripartiti alle 14:15 per rientrare a Landquart sempre via Filisur e Thusis.

Il viaggio è stato molto confortevole e abbastanza puntuale. Abbiamo indovinato la giornata: il cielo era terso senza una nuvola. Il nostro coraggio è stato anche questa volta premiato. Da Tiefencastel fino a Filisur abbiamo potuto viaggiare nella cabina del Coccodrillo permettendoci di ammirare sia il bel paesaggio che la stupenda tecnica d'altri tempi all'interno della locomotiva.

Arrivati a St. Moritz, sapendo che il tempo a disposizione era ristretto, abbiamo deciso di ritornare dapprima con un normale IR a Bergün per poi continuare con il Coccodrillo visto che si sarebbe fermato ancora per un'ora.

Un particolare del treno era il vagone panoramico aperto, nel quale c'erano questi sedili che ... Questi, cambiando la posizione dell'appoggiaschiena, permettono di creare a proprio piacimento un compartimento da quattro o godersi il viaggio in posizione normale come ho fatto io.

Un viaggio interessante, per niente costoso, che consiglieri a tutti.

Seguono alcuni "scatti fotografici" di questa piacevole giornata.



Ge 6/6 Nr.414 del 1929, uno dei due "coccodrilli retici" ancora circolanti





© Foto da www.grhome.ch



Il Landwasserviadukt visto dalla cabina del macchinista



Le comode panchine multifunzionali ...



Il resto ve lo racconteranno i miei compagni di viaggio Dominic e Romano ...

Catalogo Henschel & Sohn CASSEL ¹ --- parte I

Pietro Mariotta

La Henschel & Sohn fondata nel 1810 era un'azienda meccanica tedesca. Dal 1957 cambiò la propria ragione sociale in Henschel-Werke. La sua vasta produzione spaziava dai rotabili ferroviari al materiale aeronautico, da quello bellico a quello automobilistico.

Catalogo speciale per locomotive di cantiere e industriali della ditta Henschel & Sohn Cassel

Il catalogo sarà proposto in 4 parti.

- Parte I la fabbrica di locomotive Henschel & Sohn Cassel.
- Parte II come scegliere la locomotiva più adatta alle esigenze tecniche di tracciato e di peso da trainare, usando il catalogo del 1913.
- Parte III scoperta di locomotive della ditta Henschel & Sohn in Ticino.
- Parte IV locomotive senza focolare e fornitura dei pezzi di ricambio.

Un'interessante scoperta di archeologia industriale

Qualche tempo fa sono capitato in una libreria e, frugando fra le centinaia di vecchi libri e riviste, ho trovato un catalogo di locomotive a vapore della ditta Henschel & Sohn di Cassel (da notare: Cassel con la C), anno 1913. In un colpo d'occhio ho subito notato che si trattava di qualcosa di estremamente interessante per capire la cultura industriale di inizio '900. Infatti la ditta poteva fornire in brevissimo tempo (molte da magazzino!) una gamma di qualcosa come 270 tipi differenti di locomotive a vapore, con e senza focolare, locomotive da cantiere, per ferrovie forestali, ferrovie industriali, tram e ferrovie secondarie. Si poteva scegliere fra scartamenti da 500 fino a 1435 mm, locomotive alimentate con carbone, legna o petrolio, con cabine aperte, chiuse o per i tropici. Per ogni locomotiva è elencata una serie di accessori standard (martelli, cacciaviti, chiavi, lanterne, recipienti per olio, petrolio, attrezzi per la pulizia della caldaia e tanti altri accessori che per motivi di spazio rinuncio a elencare) e una seconda lista di accessori supplementari, non strettamente necessari. Nelle tabelle, per tipo di locomotiva e scartamento sono elencate le caratteristiche tecniche come dimensioni, pesi, superficie della griglia, della caldaia, dei tubi, velocità, raggio minimo di curvatura, ecc. La stessa tabella riporta inoltre il peso che la locomotiva è in grado di trainare in funzione della pendenza della linea. Nelle ultime pagine del catalogo si trova una serie di pezzi di ricambio raccomandati dal costruttore come riserva minima; sono i ceppi dei freni, i vetri per il livello dell'acqua, un iniettore, guarnizioni varie, valvole e altro. L'ultimo capitolo descrive i pezzi di ricambio, con nitide fotografie e bellissimi disegni. Praticamente si potrebbe acquistare i singoli pezzi e assemblare la locomotiva come meglio si crede: sembra di guardare il catalogo di una ditta di treni in 5 o 7 ¼ pollici come ne conosciamo molte nel nostro hobby.

La fabbrica di locomotive Henschel & Sohn

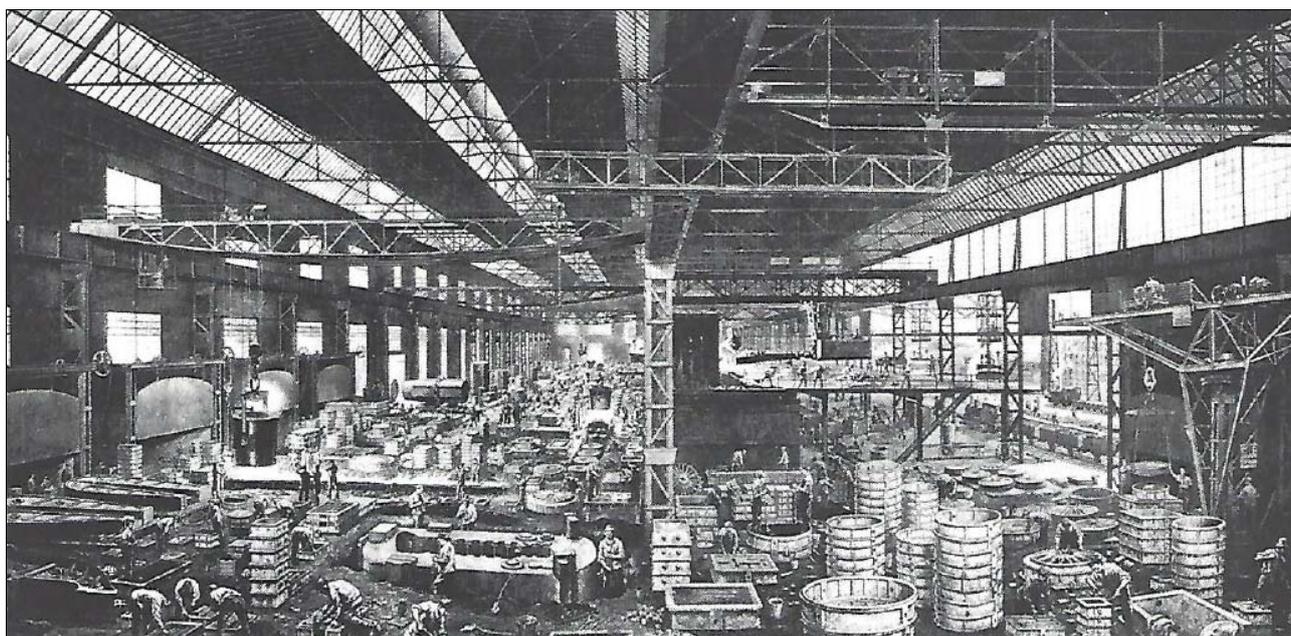
Nelle prime pagine del catalogo è presentata la ditta, fondata nel 1810. Dalla fondazione fino al 1913, data del catalogo, erano state costruite ben 12'000 locomotive, con una produzione annua di 800 grandi unità, di ogni tipo, per le varie ferrovie statali e private. Accanto a queste macchine di grandi dimensioni e potenze erano costruite in modo industria-

¹ Denominazione ufficiale di Kassel fino al 1926

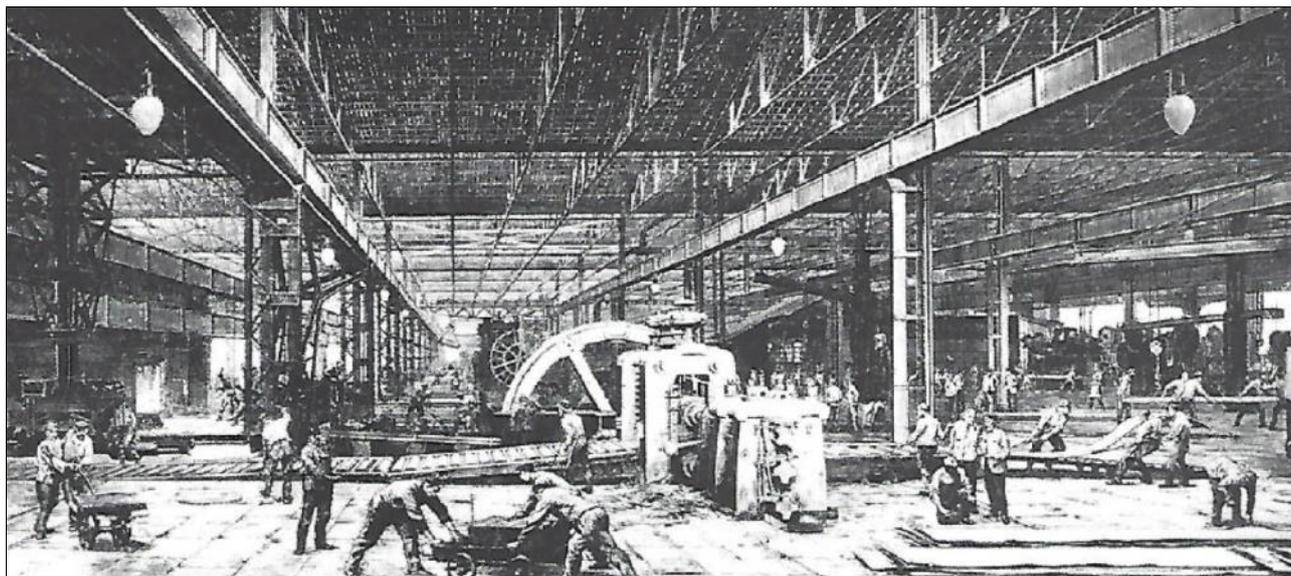
le tantissime locomotive più piccole per ogni necessità. La fabbrica disponeva di un grande magazzino dal quale poteva fornire in breve tempo la locomotiva desiderata. La lavorazione partiva dall'alto forno e terminava quando la locomotiva era completamente assemblata e provata. Sembra che a quei tempi i sottofornitori erano un numero esiguo perché tutto avveniva nella fabbrica stessa.



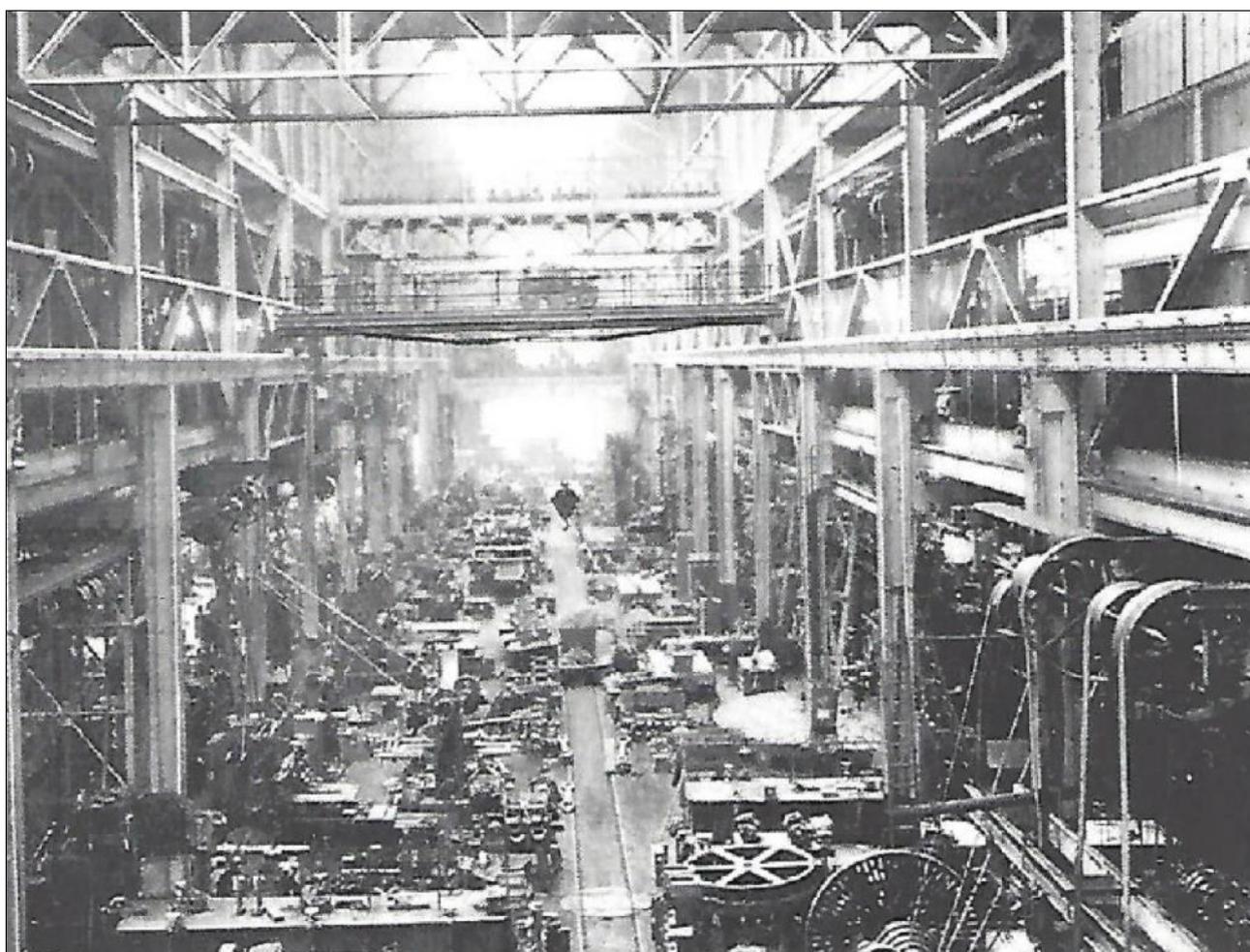
Alto forno



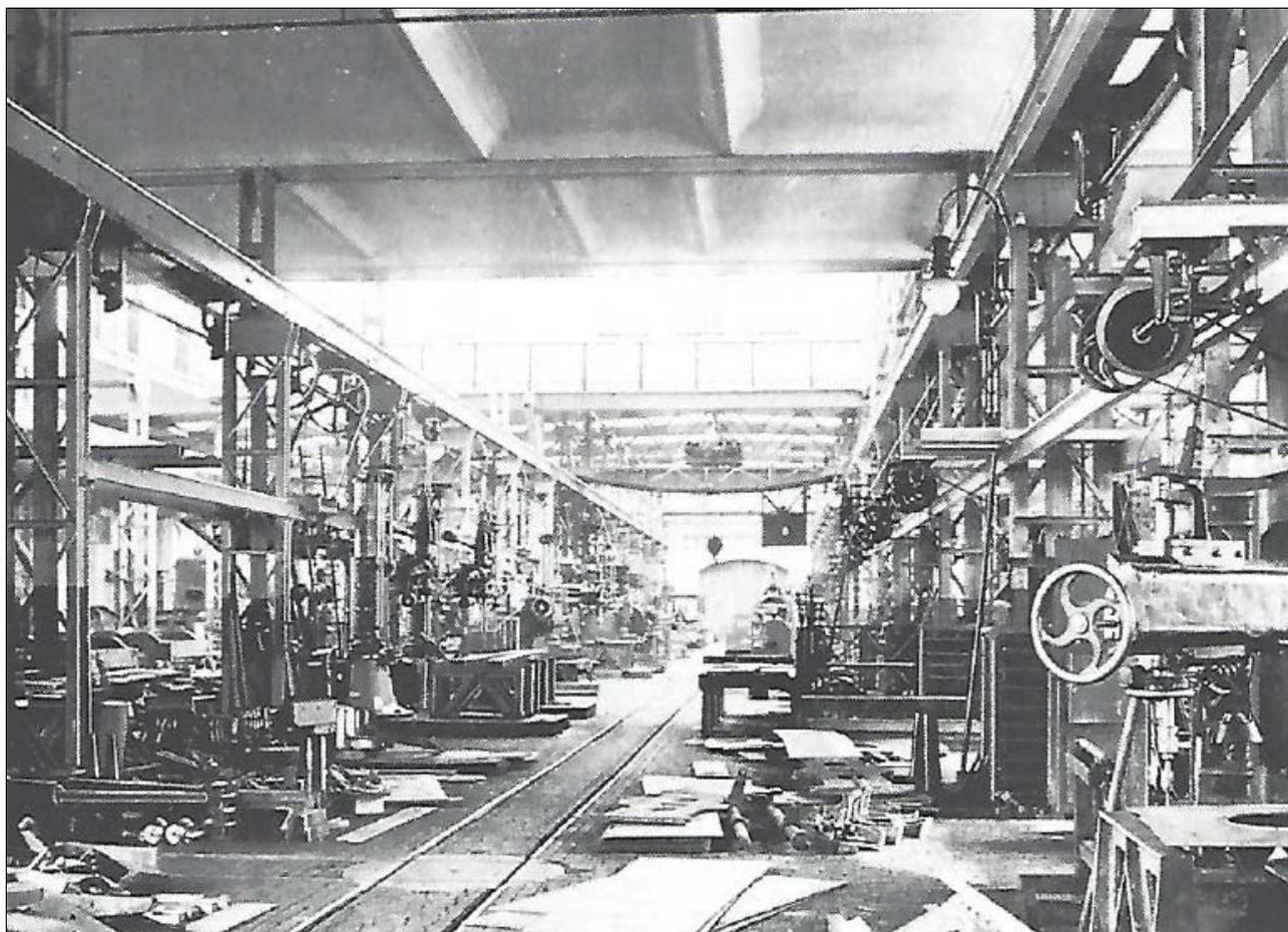
Fonderia dell'acciaio con forno Martin



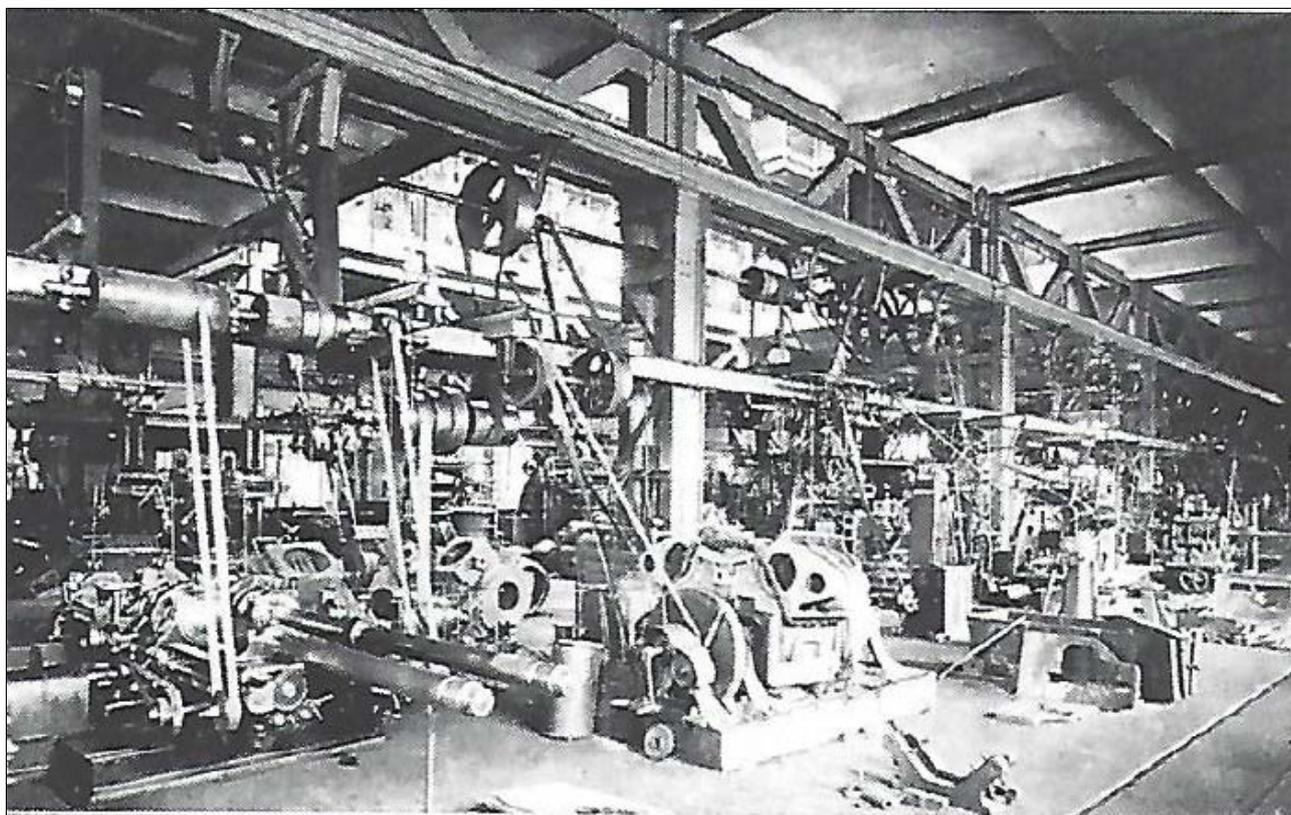
Laminatoio



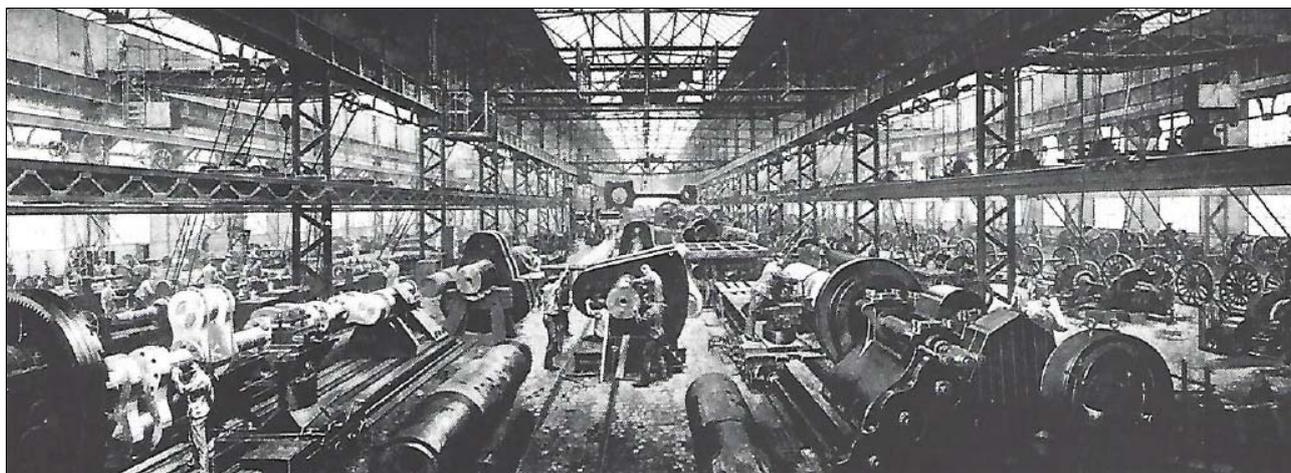
Officina per la costruzione delle parti motrici



Officina per la costruzione dei carrelli e dei telai



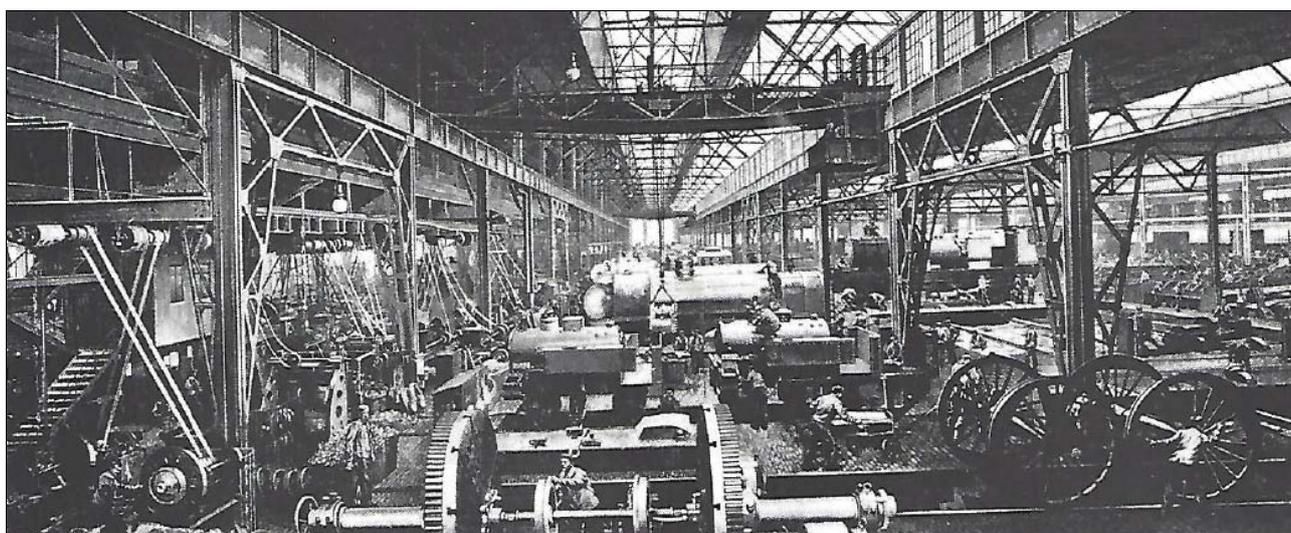
Officina meccanica



Officina meccanica

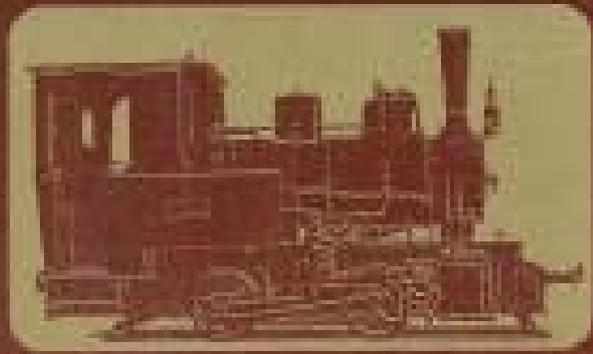


Officina per la costruzione delle caldaie



Sala montaggio locomotive

--- continua ---



**HENSCHEL & SOHN
CASSEL**

SONDER-KATALOG
für
**Feldbahn- und
Industrie-Lokomotiven**

La Stoos-Bahn ... la funicolare più ripida del mondo?

Bruno Pini

Nell'agosto del 2013 avevo trascorso alcuni giorni nell'Oberland Bernese visitando le cascate di Reichenbach (ricordate Sherlock Holmes ?), le gole del ghiacciaio Rosenloui, la magnifica regione dell'Hasliberg, il promontorio sopra Interlaken collegato dalla funicolare Interlaken-Heimwehfluh del 1906, il laghetto del Gelmersee che alimenta la centrale Oberhasli. Partendo da Handegg avevamo nel 2013 raggiunto il Gelmersee con la funicolare della Gelmerbahn, a binario unico, che fino al 2017 era, con i suoi 106%, la più ripida d'Europa.

Da anni volevo assieme alla mia famiglia visitare la "Muotatal", vallata situata a sud del cantone di Svitto lungo il fiume Muota. Uno dei motivi era che i miei quattro figli hanno per 1/8 sangue del "Muotatal" essendo la mia nonna paterna (loro bisnonna) originaria di questa bellissima valle conosciuta anche per:

- le antiche tradizioni musicali folcloristiche, alpine ed elvetiche;
- i "Muotathaler Watterschmöcker", appassionati che anticipano le previsioni del tempo;
- l'Hölloch, la seconda grotta naturale più lunga d'Europa (200 km, profondità 939 m);
- i suoi abitanti spesso denominati "popolo di contadini" (Bauernvolk).

[da WIKI]

Muätital

S Muätital (hochdütsch Muotatal) erstreckt sich südöstlich vo Schwyz, em Kantonshauptort vom Kanton Schwyz. S Tal wird vom namensgebende Fluss Muota durflosse und lit gröschtetails uf em Gebiet vo de politische Gmainsd Muätithal. Im Norde wird s Tal dur staili Bärghäng vom Hoch-Ybrig bildet, im Süde begränzed d Häng vom Fronalpstock, Chaiserstock (2'515 m ü. M.) und vom Wasserberg.

Hinder em Dorf Muätithal zwigt südöstlich s Bisistal ab. Us däm Sital chunnt au d Muäta. Nordöstlich stigt s Muätital zum Pragelpass ufe, wo e Verbindig is Glarnerland ermöglicht. Vo döt obe abe chunnt en Bach, wo Starxlen haisst.

Im Muätital isch de Ygang zum Hölloch, em längste Höhlesystem vo Europa.

Übers Tal use bekannt sind d Wätterfrösch, di sogenannte Muätithaler Watterschmöcker.

De Film «Das Erbe der Bergler» (2006) vom Erich Langjahr isch gröschtetails im Muätital draht worde.



[ndr venite a trovarci nella Sede ATAF di Mappo. Molti soci sono bilingue e vi aiuteranno volentieri nella traduzione.

Mia moglie, sapendo che a fine settembre si poteva con una giornaliera FFS di 75.00 CHF riceverne una seconda gratuitamente ed essendo un figlio in Norvegia, uno all'Oktoberfest di Monaco e gli altri due a Langnau a "sostenere" l'HCAP, mi dice:

venerdì 29.SET andiamo a Stoos con la nuova funicolare

La mattina di venerdì partiamo poco dopo le 08:30 da Bellinzona sperando nel “carrello bar” per un primo caffè. Nessuna “panne” col treno, col carrello sì: la macchina del caffè caricata a Chiasso è fuori servizio! Le figuracce come sempre non le fanno i capi responsabili delle organizzazioni ma il personale che devono mostrare la faccia a clienti delusi.

Un breve riflessione: se spediamo una lettera da Bellinzona a Biasca, prima viene raccolta in un centro di smistamento al nord delle alpi, poi rientra al centro di distribuzione presso il domicilio di arrivo per essere alla fine recapitata all’indirizzo indicato. Come per le lettere abbiamo dovuto raggiungere Arth-Goldau per ritornare a Svitto con un treno regionale.

Alla stazione di Svitto un centinaio di persone, con motivazioni simili alle nostre (bellissimo tempo, giorno feriale, seconda giornaliera gratuita), attendono di essere trasportate alla stazione base della funicolare dello Stoos, all’imbocco della Muotathal, o di proseguire lungo la Muota forse per raggiungere le grotte del Hölloch.

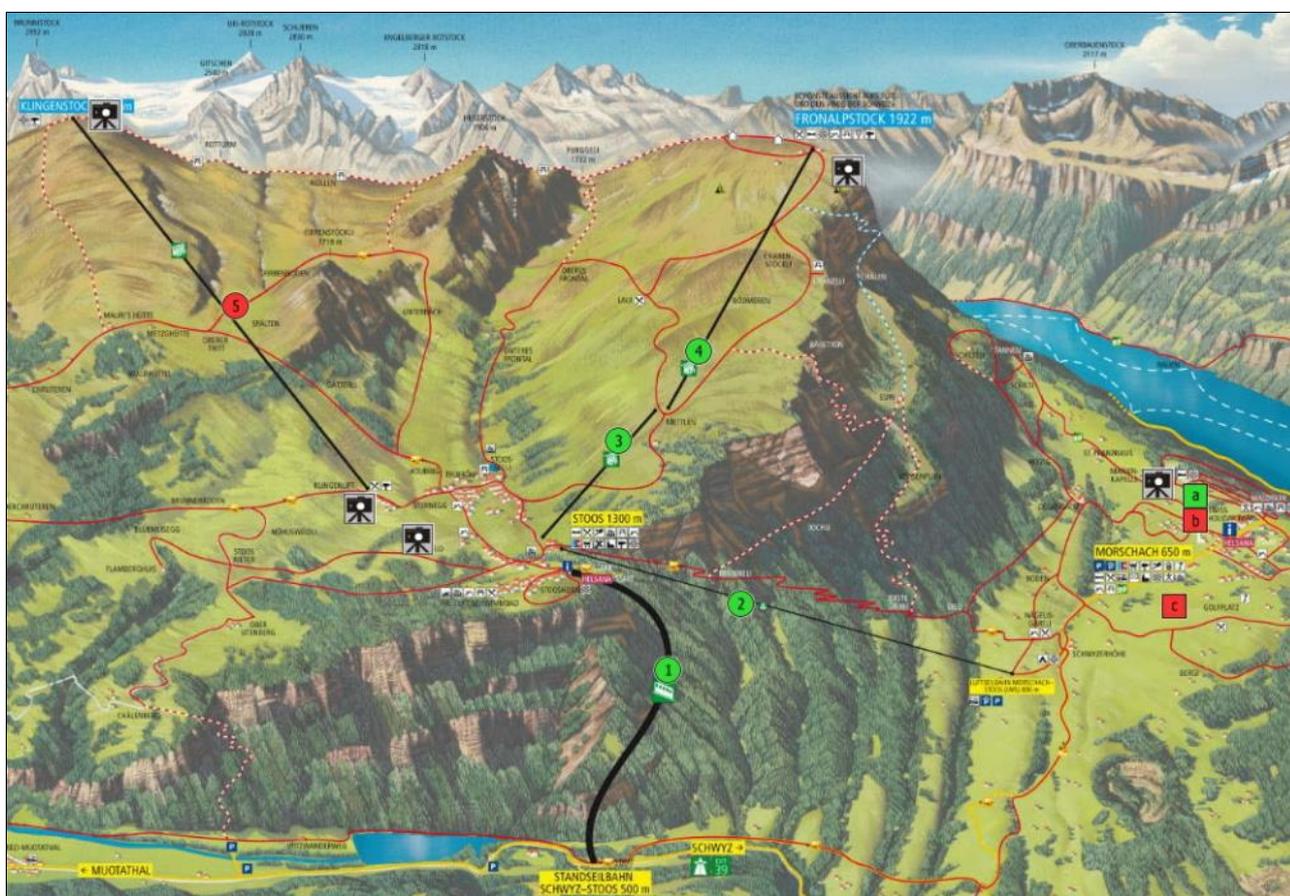
Raggiunta la stazione base della funicolare situata in uno stretto punto della valle, scopriamo il ripidissimo tracciato “incollato” alla parete della montagna. Entriamo nel modernissimo convoglio composto da quattro cabine per ca.130 passeggeri e da una semicabina (merci). In quattro minuti dopo aver attraversato alcune gallerie, spostandoci ad una velocità di quasi 40 Km/h, raggiungiamo l’idilliaco paesino di Stoos sopra il Lago dei Quattro Cantoni situato a 1300 m s.l.m.: un paradiso per praticare sport estivi e invernali. Ricordo che nelle due giornaliere (costo totale 75.00 CHF) era compreso anche il viaggio con la nuova funicolare.



Il nuovo impianto è stato inaugurato il 15.DIC.2017 in sostituzione della vecchia funicolare Svitto-Stoos aperta dal 1933. Le vetture hanno una insolita forma a barile e durante la salita si spostano ruotano verticalmente per mantenere sempre orizzontale il pavimento su cui poggiano i passeggeri. La costruzione della nuova funicolare è durata cinque anni ed è costata 52 milioni di franchi. Con una massima pendenza del 110% è la funicolare più ripida d'Europa, battendo il precedente record della Gelmerbahn.

La Katoomba Scenic Railway in Australia ha una pendenza del 128%. Tuttavia quest'ultima è da considerare dal profilo tecnico un ascensore inclinato (=Schrägaufzug) con 4 vagoni trainati da una fune e senza il doppio binario a metà (=Ausweichstelle).

Durante la salita conosciamo una signora austriaca, impiegata in uno dei numerosi ristoranti di Stoos, che ci spiega in modo "efficiente" e "motivante" le varie possibilità di escursioni. Decidiamo di salire in seggiovia (sezione 1 e 2) da Stoos al Fronalpstock (1903 m s.l.m.). Dopo uno spuntino e una pausa "panoramica" proseguiamo lungo le creste delle montagne per raggiungere il Klingenstock (1910 m s.l.m.) scendendo con un'altra seggiovia fino a Stoos.



Da ricordare che Stoos (150 abitanti) è anche collegato con una teleferica al paese di Morschach (960 abitanti, 643 m s.l.m.). Morschach era collegato a Brunnen fino al 1969 da una ferrovia a cremagliera a scartamento metrico ². Una prima concessione del 1881 pre-

² Vedi BOLLETTINO 2012.01 GEN-MAR. Una prima concessione del 1881 prevedeva di collegare Brunnen al Fronalpstock, sopra Stoos, passando per Morschach lungo un tracciato di 9230 metri. Il progetto completo venne abbandonato nel 1933 con la costruzione della funicolare Schwyz-Stoos.

vedeva di collegare Brunnen al Fronalpstock, sopra Stoos, passando per Morschach lungo un tracciato di 9230 metri, progetto poi abbandonato.

Il panorama dal Fronalpstock è semplicemente favoloso. Su quasi 180 gradi si possono riconoscere dettagli della regione dei quattro cantoni, dei Mythen³, ecc. Ottima occasione per "rinfrescare" le conoscenze geografiche affievolitesi nel tempo.



Anche se il dislivello fra le due seggiovie è inferiore a 10 m, avevamo letto in un prospetto i seguenti dati:

- lunghezza del tracciato 4700 m
- 1000 gradini (in salita ed in discesa)
- 400 m di percorso assicurato con doppie catene
- 40 punti panoramici
- 3 possibilità di interrompere l'escursione
- durata da 2h 20m (normale) a 2h 50m (famiglie, seniori)

Per sicurezza stimiamo il tempo di percorrenza considerando i parametri peggiori (seniori, tempi per ristori, tempi per osservare il panorama, tempi "fotografici") senza dimenticare un parametro importante: arrivare entro le 16:00 alla seggiovia del Klingenstock, ultima corsa per Stoos.

³ I Mythen sono il simbolo del cantone di Svitto. Si compongono di due piramidi (il Grande ed il Piccolo Mythen) e da una vetta secondaria (Hagenspitz).

Iniziamo i primi 190 m di discesa per poi risalire di 120 m. Non sto a raccontare come continuava. Fino alla fine era un salire e scendere continuo. Brevi ma apprezzate le tratte pianeggianti.

Anche se in alcuni punti si potevano vedere pericolosi precipizi, tutto il percorso del "Gratwanderweg Stoos" (escursione sulle creste) è ben preparato e curato da una associazione di escursionisti "pensionati" (Verein Gratwanderweg). Nel corso dell'escursione abbiamo visto arrivare la REGA per il recupero del corpo di una signora di 75 anni precipitata dopo aver deviato dal percorso indicato.

Dopo 2 ore e mezza arriviamo al traguardo. Soddisfatti di aver impiegato un tempo "normale" malgrado il ... "non allenamento".

Riprendiamo alla fine la discesa con la funicolare da "Guinness". Dopo averla ammirata più volte alla stazione base ad arrampicarsi lungo il fianco scosceso della montagna, proseguiamo per Svitto e Arth-Goldau arrivando a Bellinzona verso le 20:00.

In poco più di 12 ore siamo partiti da casa e rientrati dopo aver raggiunto una bellissima regione nel cuore delle Prealpi usando esclusivamente mezzi pubblici ad un prezzo veramente imbattibile.

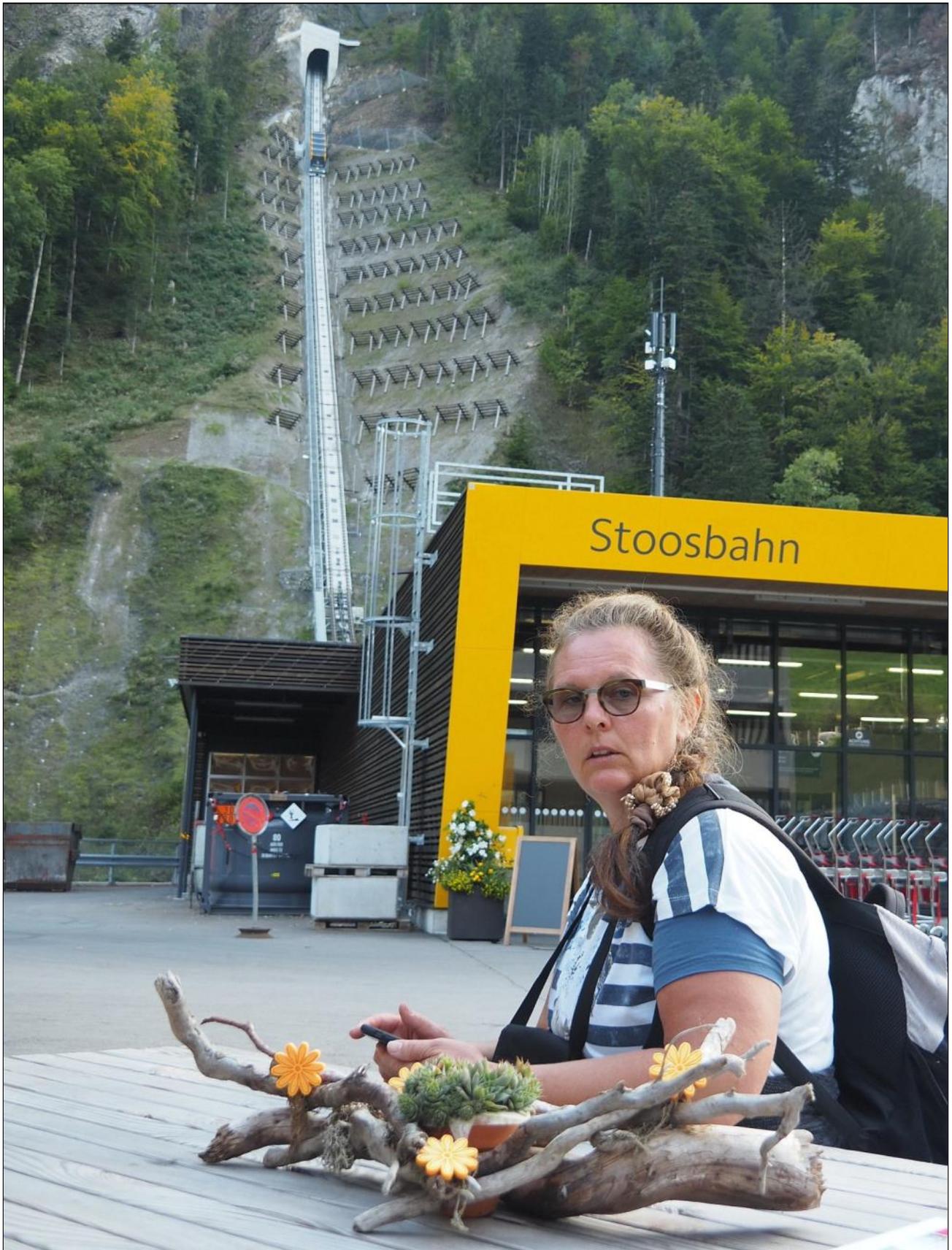
Per fortuna avevamo acquistato alcune specialità (cibo e bibite) del Muotathal: ad Arth-Goldau le FFS avevano annunciato che il servizio ristorante non era disponibile!

Avevo detto all'inizio che volevamo visitare il Muotathal. In realtà la stazione a valle della Stossbahn, pur trovandosi all'imbocco di questa valle, appartiene al comune di Svitto e Stoos appartiene al comune politico di Morschach. Detto in altro modo ... ritorneremo.

La funicolare di Stoos

Il nuovo impianto costruito in 5 anni (14 anni incluso la pianificazione e dopo 11 votazioni popolari) con una spesa di ca. 52 milioni è stato inaugurato il 15.DIC.2017 in sostituzione di quello messo in servizio nel 1933.

https://stoos-muotatal.ch	NUOVA (2017)	VECCHIA (1933)
Lunghezza:	1740 m	1361 m
Dislivello:	744 m	725 m
Scartamento:	1435 mm	800 mm
Massima pendenza:	110 %	78.1 %
Gallerie / ponti	3 / 2	2 / 2
Scambio:	tipo Abt	tipo Abt
Carrozze:	2	2
Capienza per carrozza:	136	100
Potenza del motore a monte:	1360 PS = 1000 kW	500 PS = 368 kW
Spessore della fune:	54 mm	46 mm
Velocità:	10 m/s (36 km/h)	5 m/s (18 km/h)
Tempo di percorrenza:	3 - 5 min	5 - 7.5 min
Capacità di trasporto:	1500 persone/h	-
Costruttore:	Garaventa AG, Goldau	Von Roll AG
Gestore:	Stossbahn	DSS – Drahseilbahn Schwyz-Stoos



Stazione a valle presso Hinteres Schlattli con la funicolare che sta raggiungendo la prima galleria



Le 4 cabine a forma di barile con davanti la piattaforma per il trasporto delle merci



Stoos (Muotathal SZ) – 1740 m - 128 % (= 47.7 gradi)



La vecchia funicolare nella versione del 1933



L'ultima versione della vecchia funicolare della DSS ⁴ alla stazione a valle di Schlattli

⁴ DSS = Drahseilbahn Schwyz-Stoos

Der lange Weg zur steilen Bahn



**WELT-
REKORD!**
Steilste
Standseilbahn
der Welt

BAU DER NEUEN STANDSEILBAHN SCHWYZ-STOOS 2012-17

Ein Film von Claudia Steiner

Eine Produktion der Stoosbahnen AG



www.stoos.ch

Video della costruzione della nuova funicolare Schwyz-Stoos

Grappa venduta esclusivamente sul Stoos.



Tradotto in italiano: **“riscalda chiappe”**

Il nome deriva dal fatto che la seggiovia che conduce da Stoos al Klingenstock, inaugurata nel 2008, ha sedili riscaldati.

Ospiti a Mappo

Bruno Pini

Da anni, ad inizio ottobre, sono ospiti per un fine settimana, alcuni soci del DMC-CH di Zurigo a cui si accodano anche altri appassionati ferroviari di altri club svizzeri e germanici.

Il fine settimana di sabato/domenica 05/06.OTT.2018 abbiamo avuto quali ospiti alcuni soci del DMC-CH di Zurigo, del MBG Glattfelden, di altri club svizzeri (Staufen e Münsingen) ed alcuni soci di club germanici: ca.45 persone, un record!

Alcuni di loro sono arrivati con proprie locomotive (elettriche e a vapore in 5") potendo così circolare sul nostro impianto ferroviario di Mappo-Minusio. L'unico mezzo a vapore che non ha potuto usufruire della nostra ferrovia è stato il trattore a vapore di Georges Böckli⁵ del DMC-CH che, come negli anni passati, ha approfittato della pista ciclabile per "fare da shuttle" tra Mappo e Locarno destando la curiosità ed ammirazione dei passanti.

Per l'organizzazione ATAF il Comitato aveva delegato alcune responsabilità:

- Dominic Pini, organizzazione generale (invito ospiti, programma, cena sabato, deposito locomotive, uso dell'infrastruttura, ritiro tavoli supplementari della società "asinopoli")
- Rodolfo Widmer, permessi posteggi
- Danilo Oppikofer, preparazione polenta (pranzo domenica) con Rodolfo, riordino officina
- Gabriele Monticelli, preparazione tavoli, acquisto "cibo" domenica, pranzo domenica
- Bruno Pini, supervisione, public relations

Il tutto è stato anche possibile grazie all'aiuto di numerosi altri soci ATAF, che non abbiamo elencato, ma che hanno saputo ben accogliere e "servire" i numerosi ospiti.

Durante tutta la settimana avevamo la preoccupazione ... "meteorologica". Ogni ora, durante i giorni precedenti la visita, consultavamo le previsioni del tempo. Ed ogni ora cambiavano. Un'alternanza da nuvoloso a poco piovoso a molto piovoso.

[nдр: da WIKI] Affidabilità e limiti delle previsioni del tempo

Le previsioni del tempo sono state per lungo tempo ritenute e criticate dall'opinione pubblica come fallaci e non affidabili e la stessa meteorologia considerata una scienza non esatta.

Questo fatto, in parte vero nei risultati fino agli inizi degli anni 2000, è dovuto essenzialmente alla natura complessa e caotica del macrosistema accoppiato atmosfera-oceano il cui studio ha permesso di ricavare e applicare ai modelli matematici di previsione leggi fisiche di natura non-lineare come quelle della dinamica dei fluidi (equazioni di Navier-Stokes) per le quali non esiste ancora una soluzione matematico-analitica (se non in casi estremamente semplificati), ma solo una soluzione approssimata attraverso metodi numerici (discretizzazione) al calcolatore (quindi affetta da inevitabili errori) e la cui dipendenza sensibile dalle condizioni iniziali, tipica dei sistemi non lineari ovvero caotici, fa sì che la previsione perda progressivamente di affidabilità aumentando l'intervallo temporale di prognosi per l'amplificazione dell'errore iniziale.

A questo si aggiunge una conoscenza non completa ed esatta dello stato fisico iniziale dell'atmosfera dovuta a incertezze/errori e non omogeneità di registrazione dei dati iniziali e una conoscenza non completa del sistema fisico in oggetto con l'utilizzo di uno o più schemi di parametrizzazione a basse scale di risoluzione. Ad esempio statisticamente si rilevano si-

⁵ il piano del tracciato ferroviario del DMC-CH è stato disegnato da Georges Böckli



Il menu di sabato:

- Aperitivo con stuzzichini preparati sul posto;
- Risotto con brasato e verdure;
- Torta del Presidente.



Il menu di domenica:

- Polenta;
- Gorgonzola, mortadella (vitello), verdura;
- Macedonia.



Tutti gli ospiti sono stati molto soddisfatti:

- sia dell'accoglienza;
- sia dell'infrastruttura interna (stabile in legno, vetrine, biblioteca, oggetti storici, deposito, officina, piano superiore, ecc.);
- sia dell'infrastruttura esterna (sfruttamento ottimale del terreno per il tracciato, posa precisa dei binari, ecc.);
- sia dell'intrattenimento culinario.

Anche se la lunghezza del nostro tracciato ferroviario è nettamente inferiore a quello di Zurigo, Glattfelden, Staufen o Bouveret, siamo sempre apprezzati per quello che sa offrire la sede.

Grande sorpresa per i nostri ospiti è stata quella vedere la moltitudine di pubblico che dalle 14:30 si accalcava davanti la sede per trovare un posto a sedere sui convogli ATAF.

Unico punto delicato è quello che ogni anno lasciamo circolare i nostri ospiti con i loro treni anche durante la circolazione pubblica. Non è facile far loro capire che ATAF ha sempre la esclusiva priorità sull'occupazione dei binari e sulle manovre da e per il deposito, da e per la "fossa". Inoltre non è sempre facile trasmettere l'importanza della sicurezza soprattutto durante una circolazione pubblica (rispetto delle indicazioni dell'addetto alla cabina scambi, dei segnali, il saper tenere le necessarie distanze da precede, il non fermarsi inutilmente lungo il tracciato).

Abbiamo ancora un margine di miglioramento.



Benvenuto agli ospiti da parte del Presidente ATAF



I Presidenti (da destra): Norbert Toldo (DMC-CH Zurigo), Bruno Pini (ATAF), Hans Müller (MBG-Glattfelden)



Il DMC-CH di Zurigo si è arricchito di una nuova preziosa "socio" (Linda)



Nicolas del MBG-Glattfelden



Peter Flühmann con Romano e Dominic

Peter ha parlato a lungo con i giovani ATAF e i giovani ospiti. Mi ha detto che è stato impressionato positivamente di tutti loro e che darebbe loro piena fiducia nel condurre le sue "preziose" locomotive.





Lungo convoglio trainato senza problemi dalla Brünig durante la circolazione di domenica



Vittorio, alla cassa, e le due gemelline in attesa di salire su un treno

Alpine Mobility Days

Bruno Pini

L'associazione CSG Swiss Railpark St.Gotthard (ex Club S.Gottardo) ha organizzato presso le ex Officine FFS di Biasca sabato/domenica 13/14.OTT.2018 una manifestazione dedicata alla "mobilità alpina".

ALPINE MOBILITY DAYS



SWISS RAILPARK
/ST. GOTTHARD

13-14 OTTOBRE 2018

Swiss Railpark.
Via Officina, Biasca

09:00-17:00



MEZZI DI TRASPORTO DI IERI, OGGI E DOMANI

Da vedere e da provare.

Trotinette, Biciclette, Motociclette: Ebikes
Automobili: Classic cars, Ecars, Sport cars
Diligenze e Autobus: Postiglione del Gottardo, Diligenza della Calanca
Camion d'epoca e moderni
Trattori d'epoca e moderni
Locomotive Tigerli, Coccodrillo, Vectron

RAGGIUNGICI IN TRENO

ESPOSIZIONE GRATUITA
PROVE SU PERCORSO 10.-

Presenti erano pure:

- SEFT (Società Esercizio Ferroviario Turistico), ex Mesolcinese
- Museo dei Trasporti di Lucerna
- Postiglione del Gottardo
- Diligenza della Calanca
- Top Club Ticino
- Soci di "trabicol vecc"
- Gruppo trattori d'epoca Ticino
- Saurer Club Ticino
- Tesla Owner Clubs
- Espositori commerciali

Ricordo che quasi tutto il materiale rotabile del CSG Swiss Railpark / St.Gotthard è stato trasferito da Mendrisio al nuovo deposito di Biasca che diventerà la sede operativa del Club.



Evoluzione (da destra a sinistra) della denominazione e del LOGO



Marco Morisoli, avvocato, pilota e Presidente CSG SWISS RAILPARK / ST.GOTTHARD

I nostri giovani soci ATAF, aiutano tutte le società!



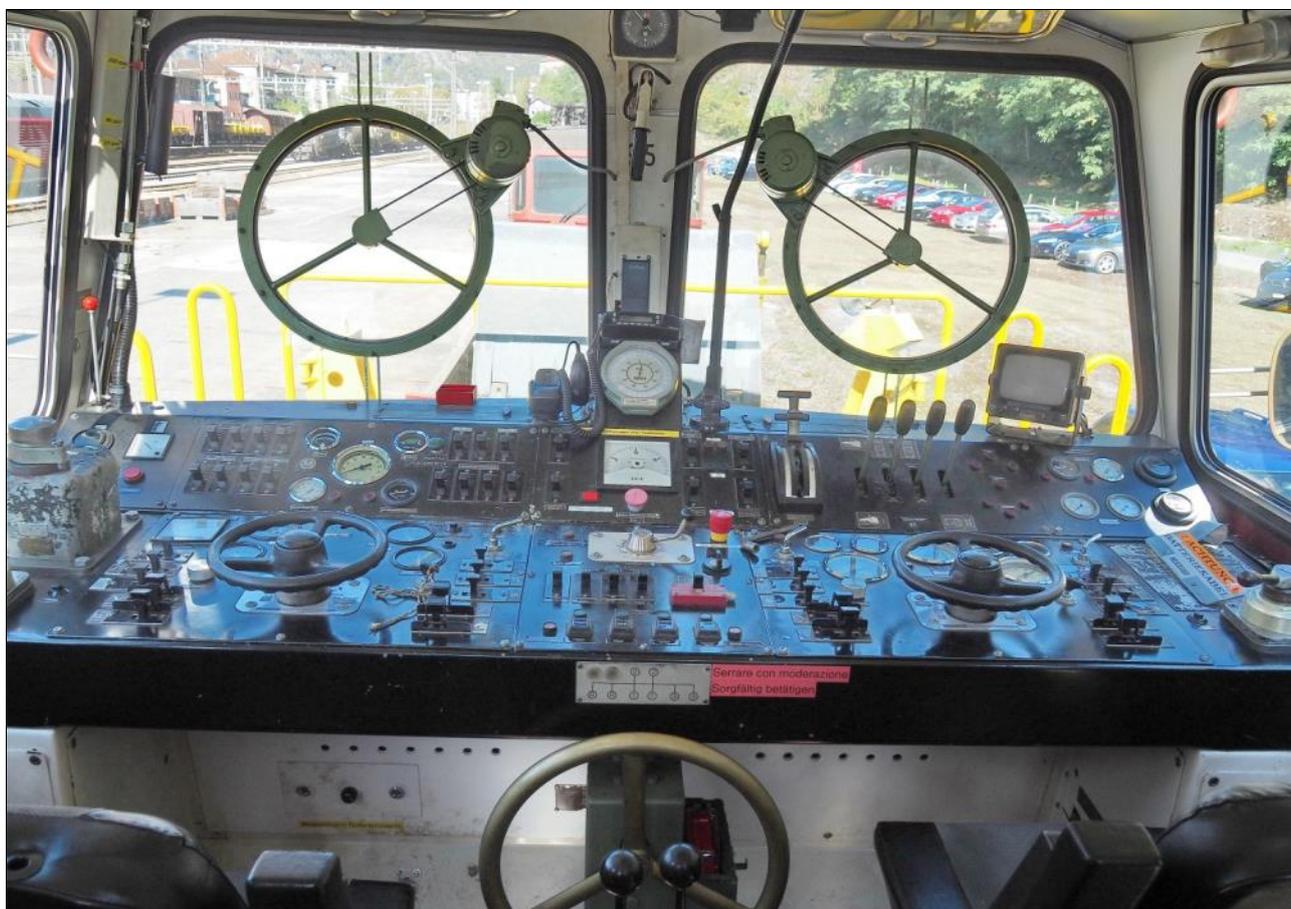
Romano Gatto, in aiuto a Biasca dell'associazione CSG



Dominic Pini, in aiuto a Castione della Società Carnevale Asinopoli di Arbedo



Xrotm Nr.95, 450 CV, 80 km/h, 54 t, 1982



Cabina del Xrotm. I dischi sul parabrezza ruotando eliminano le gocce di pioggia per forza centrifuga



Officina FFS di Biasca, aperta nel 1948 quale officina riparazione carri



Interno dell'officina, adibita a cucina durante la manifestazione. A destra una Ae 4/7 aperta lateralmente



Amilcar, del Top Club Ticino. A sinistra, il Presidente Valentino Belotti



Il bus articolato della FART "centovalli express".
Davanti a destra lo stand della SEFT (Società Esercizio Ferroviario Turistico)



Veicolo speciale elettrico in servizio nel Bellinzonese



Ducati KR-Ducati999 Turbo di Tiziano Vescovi di Olivone, record mondiale con 268.85 km/h sul deserto salato di Bonneville (Utah) che corrisponde a ca 400 km/h sull'asfalto



Automotrice BLS De 4/5 Nr.796 del 1929



Be 4/4



Da sinistra: Ae 6/6 11419 "Appenzell I.R.", Re 416-428-6 Swiss Rail Traffic (ex FFS Re 4/4 I 10039)



Da destra: Tigerli E 3/3 Nr.8501, "Cocodrillo" Ce 6/8 Nr.14276, Ae 4/7 Nr.10961 (Classic Rail AG)

Messaggio del cassiere

Mirco Marchi

Chi non avesse ancora pagato la quota sociale 2018 decisa dall'Assemblea Generale del 22.FEB.2018 e rimasta invariata, troverà allegato al presente Bollettino un 1.richiamo con una polizza di versamento.

Se tuttavia il richiamo dovesse essere ingiustificato vi prego di contattarmi all'indirizzo:

mirco.marchi@ataf.ch

Vi prego inoltre di indicare sempre con una crocetta la causale del vostro versamento:

Causale del versamento	
<input type="checkbox"/> Tassa sociale:	<input type="checkbox"/> Attivo <input type="checkbox"/> Simp. <input type="checkbox"/> Junior
<input type="checkbox"/> Contributo volontario	
<input type="checkbox"/> Abbonamento EA	
<input type="checkbox"/> Altro

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.

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



GADGETS

	magliette nere (T-shirt) con logo ATAF davanti e dietro ora anche nella misura per i più piccoli	15.00	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

Notizie dell'ultima ora e comunicazioni in breve ...

Il Comitato e la Redazione

Claudio Pesolillo

Bruno Pini

Alcune settimane fa ho saputo che Claudio Pesolillo non era più alle dipendenze della Galleria Baumgartner di Mendrisio, dove svolgeva la funzione di curatore.

Trovo tramite GOOGLE questo il sito www.pesolillo.ch:



Scopro che si sta dedicando alla progettazione e commercializzazione di modelli ferroviari (locomotori e vagoni) di alta precisione.

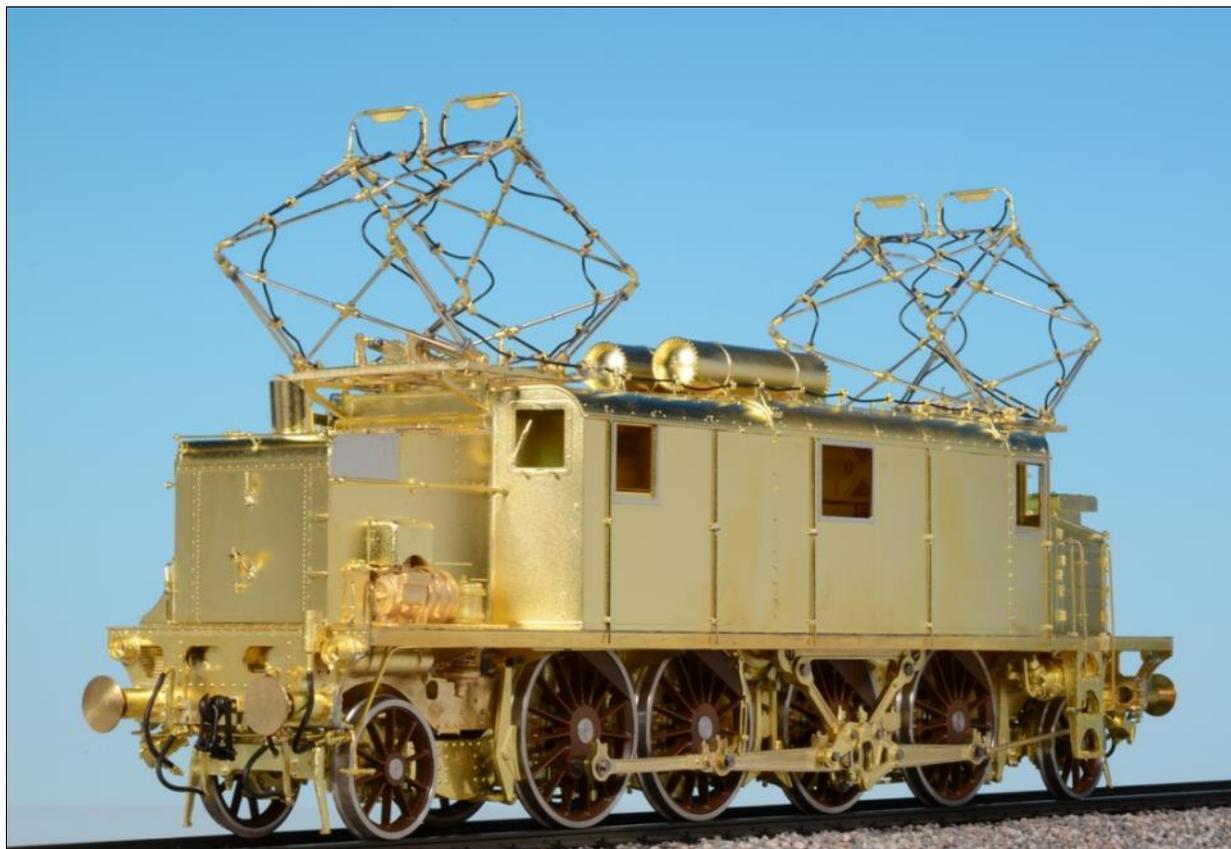
Compongo il numero del suo cellulare e dopo alcuni squilli mi risponde. Dopo i saluti gli chiedo "è vero che hai iniziato una nuova attività, ossia quella descritta nel tuo sito?" Mi risponde: "sì, mi trovo ora in Giappone, appena rientro ci sentiamo".

Sapevo che si dedicava alla progettazione di vagoni, soprattutto delle FS italiane. Avevo letto brevi presentazioni di suoi modelli presenti in alcune esposizioni di modellismo.

Scrive Pesolillo nel suo sito:

L' origine del nostro lavoro è il fascino che le ferrovie diffondono nel mondo. È nostra cura rendere accuratamente le caratteristiche e la ricchezza di dettagli dell' originale nel modello. Eseguiamo ricerche approfondite e dettagliate per riprodurre le dimensioni, i particolari, i colori e le iscrizioni del modello esattamente nel periodo scelto. In modo che la ferrovia reale possa diventare vera anche a casa. Le nostre realizzazioni esaudiscono i desideri dei collezionisti più esigenti.

Alcuni modelli prodotti da Pesolillo:



Locomotiva trifase F.S E432



Vagone merci chiuso FFS tipo K2c

Alcune pubblicazioni

La Redazione

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



Da citare l'articolo sul viaggio in Ticino (marzo 2018) organizzato dall'Associazione ENB (Eisenbahn-Nostalgiefahrten Bebra) con convogli trainati dalle 01 202⁶, 01 150⁷, B 3/4 1367⁸ e C 5/6 2969⁹.

[ndr] vedi anche BOLLETTINO 2018.01 GEN-MAR.

⁶ Associazione "Pacific 01 202"

⁷ DB Museum Nürnberg – in prestito alla Fondazione Eisenbahnstiftung Joachim Schmidt

⁸ SBB-Historic

⁹ Eurovapeur Sulgen

LOKI



Nr. 5 | 2018
www.loki.ch



Das Schweizer Magazin für den Modellbahnfreund

Porträt
**Alles neu macht
der Frühling**





Modellkritik
Der ABDe 8/8 der MOB von Modelbex unter der Lupe



Modellbahntechnik
Ein wichtiges Werkzeug: der Durchgangsprüfer



Porträt
Wenn Modellbahnträume in Spur H0 wahr werden

Osterreich: Euro 8,80
Belgien/Lux: Euro 9,50
Schweiz: CHF 14,50
Deutschland: Euro 8,80

Da citare l'articolo "Alles neu macht der Frühling" dedicato all'inaugurazione della MOB Ge 4/4 8004 in 7 ¼" del DBA (Dampfbahn Aaretal Münsingen BE) risultata dalla trasformazione della RhB Ge 4/4 III 642 ¹⁰.

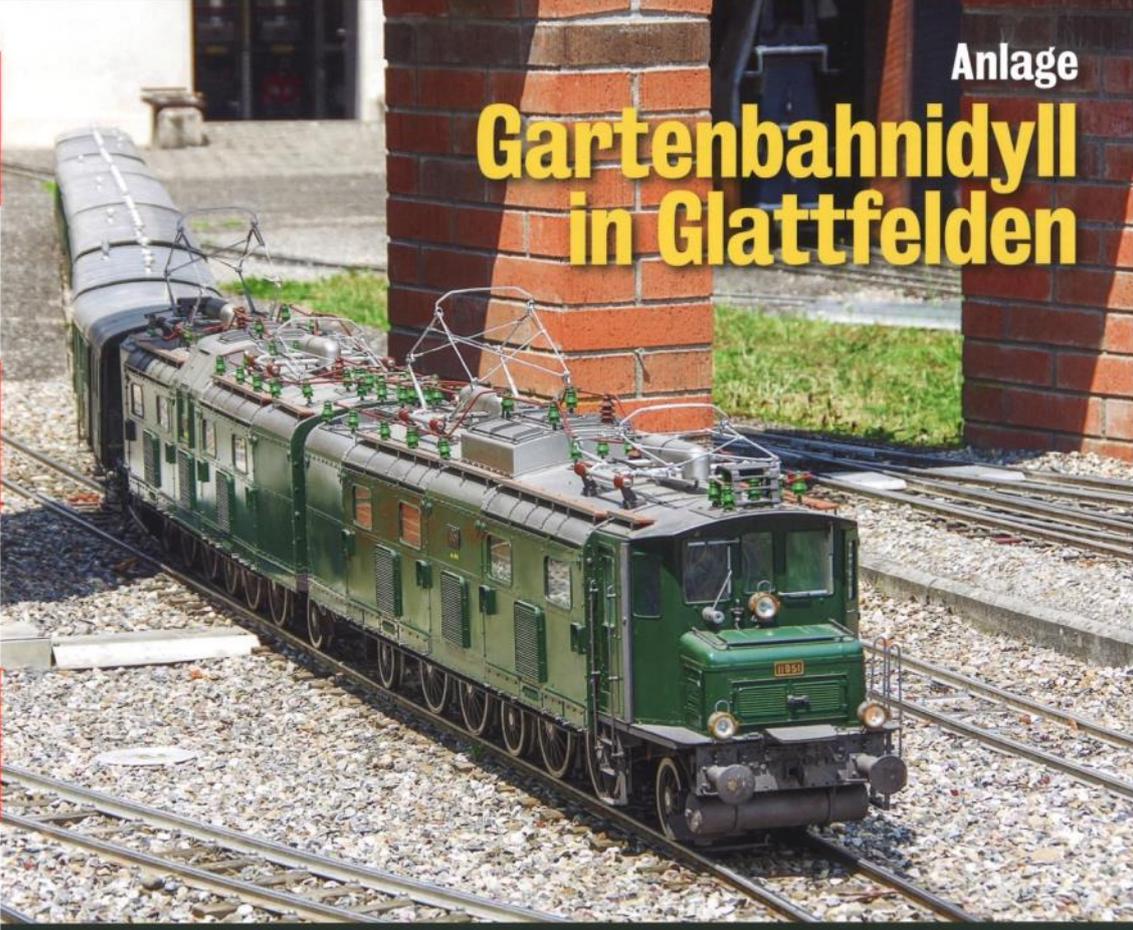
¹⁰ la sorella in 5" si trova presso ATAF

LOKI  Nr. 9|2018
www.loki.ch

Das Schweizer Magazin für den Modellbahnfreund

4 195863 708807

Anlage
**Gartenbahnidyll
in Glattfelden**



Modellbau
Kleiner Refresh für eine
Aristocraft-Diesellok

Reportage
In Möringen kommt eine
Kellerbahn in Fahrt

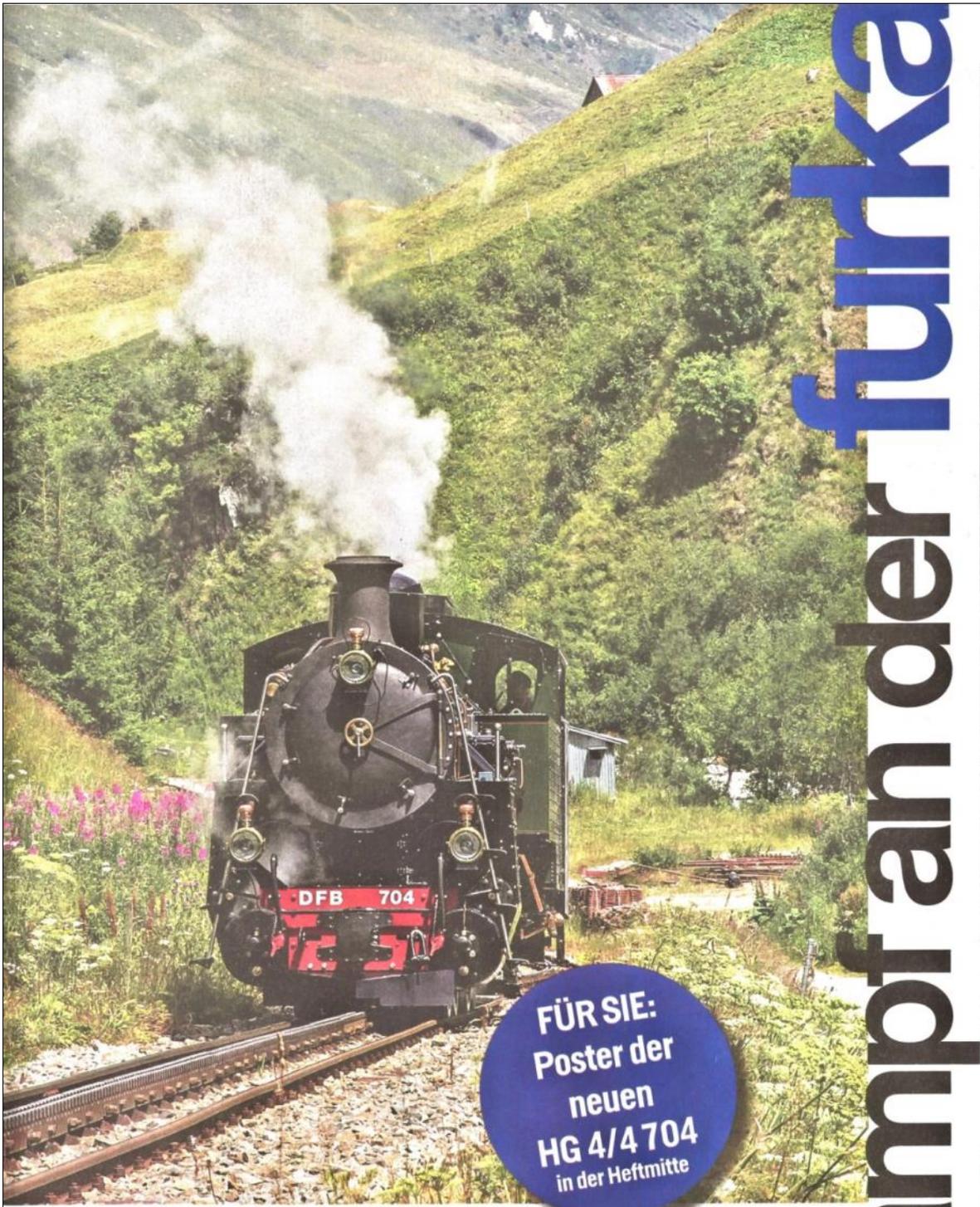
Vorbild & Modell
Die WAB, der Bergzähler
im Berner Oberland

Schweiz: CHF 14.50
Deutschland: Euro 8,80

Osterreich: Euro 8,80
Belgien/Lux: Euro 9,50

Da citare l'articolo "Gartenbahnidyll in Glattfelden" che presenta il MBG (Modellbahnfreunde Glattfelden).

[ndr] vedi anche BOLLETTINO 2018.02 APR-GIU.



dampf an der furka

**FÜR SIE:
Poster der
neuen
HG 4/4 704
in der Heftmitte**

**dampfbahn furka
bergstrecke**
Nr. 3/18

La rivista della DFB (Dampf Furka Bergstrecke) riporta un articolo sulla HG 4/4 Nr.704 rimessa sul tracciato del DFB-Furka a Realp dopo una completa revisione presso le officine di Uzwil. La locomotiva, una delle 9 costruita dalla SLM o su suoi piani dalla Maschinenfabrik Esslingen (D), era ritornata in Svizzera dal Vietnam nel 1990 (progetto Back to Switzerland) assieme alla sorella Nr.708 (ora in servizio presso il DFB) e alle 4 HG 3/4.

Lo sapevate ...

diversi soci

che ... i 5 signori sono/erano legati dalla comune passione del modellismo ferroviario ?

Tutti hanno presieduto il DMC-CH (Dampfmodellclub der Schweiz). Il club fondato nel 1971 a Winterthur aveva costruito un impianto in 5" a Langwiesen nel comune di Feuerthalen. Il 1999 ha poi dovuto smontare tutto l'impianto per trasferirsi nell'attuale domicilio nel quartiere di Tüfenwies presso Altstetten.



La foto, scattata nel Parc St.Pierre a Aigle VD durante il festival del vapore del 1985(?), mostra cinque presidenti del DMC-CH, ossia (da destra):

Franz Seiler	2.presidente
Charles Ball, sen.	1.presidente
Heinz Vogt	3.presidente
Ernst Krumm	4.presidente
Norbert Toldo	5.presidente (attuale)

che ... esisteva una "sedia bigliettaio" Minusio? ... lo spiegheremo una prossima volta!

che ... la prima società concessionaria della ferrovia a scartamento metrico del Brünig ora gestita dalla ZB (Zentralbahn) era la JBL (Jura-Bern-Luzern Bahn) e che alcune locomotive erano chiamate locomotive di pianura pur essendo la tratta parzialmente a cremagliera?

che ... è corretto dire che la HG 4/4 702 e 708 sono "ritornate" in Svizzera dal Vietnam nel 1990 (Back to Switzerland)? – vedi precedente articolo "Altre pubblicazioni".

Frivolezze fotografiche e non ...



Incrocio di treni in India

Scadenze



**Associazione Ticinese
Amici della Ferrovia**
casella postale 1005, 6648 Minusio
www.ataf.ch

Find us on
Facebook www.facebook.com/atafminusio

Circolazione soci + lavori manutenzione

- sabato 27.OTT.2018
- altre vedi www.ataf.ch

Locarno



Tenero

Bellinzona - Lugano

ATAF (Mappo)

**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 ⁽¹⁾ / 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

*Gute Gedanken haben, wie Bummelzüge,
oft Verspätung*

*Giovanni Guareschi 1908-1968
italienischer Schriftsteller („don Camillo und Peppone“)*

*I buoni pensieri hanno spesso ritardo,
come i treni regionali*

*Giovanni Guareschi 1908-1968
scrittore italiano („don Camillo e Peppone“)*