www.ataf.ch

Bollettino

anno societatis XLIX
APRILE-GIUGNO 2019

ASSOCIAZIONE TICINESE AMICI DELLA FERROVIA

Indice

Riflessioni ... 3
Messaggio del cassiere ... 4
Tren del Fin del Mundo (Ferrocarril Austral Fueguino) ... 5
Il trenino di Iguazú ... 19
Rolf Giedemann: una grande passione per la ferrovia ... 23
Tutti in carrozza! Azione ... per ATAF ... 26
Gita sociale ATAF – 01.SET.2019 ... 30
Alcune pubblicazioni ... 31
Notizie dell'ultima ora e comunicazioni in breve ... 32
Lo sapevate 34
Frivolezze fotografiche e non 35
Scadenze ... 36

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 2019

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

Tasse Sociali 2019

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 28.FEB.2019
REGOLAMENTO CIRCOLAZIONE	Ultimi cambiamenti approvati il 21.SET.2017

Foto copertina Swiss Vapeir Parc Bouveret, 22.GIU.2019	Yves Marclay, Presidente CASVP (Club degli Amici del Swiss Vapeur Parc),con suo figlio Sylvain (2018), alla guida della locomotiva americana in 7 ¼" costruita da Claude Gachnang, socio fondatore del Swiss Vapeur Parc.

Riflessioni

Bruno Pini

Probabilmente tutti noi siamo stati educati da piccoli a dire "grazie" quale gesto di riconoscienza per qualcosa che ci è stato dato o detto. Crescendo alcuni hanno trasformato questa forma di educazione in un'abitudine che li spinge a ringraziare in modo ossessivo. Altri hanno imparato a ringraziare, non come abitudine, ma quale vero sentimento di riconoscenza. Altri ancora hanno smesso di usare la parola GRAZIE forse perché non riescono più a "riconoscere" quanto ricevuto oppure semplicemente perché ritenengono scontato… "ricevere".

Scriveva Johann Wolfgang von Goethe[1]

„Begegnet uns jemand, der uns Dank schuldig ist, gleich fällt es uns ein. Wie oft können wir jemand begegnen, dem wir Dank schuldig sind, ohne daran zu denken!"

"Quando incontriamo qualcuno che ci deve riconoscenza ce ne ricordiamo subito. Quante volte invece incontriamo qualcuno verso il quale abbiamo un debito di gratitudine e non ci pensiamo!"

Spesso sia nella famiglia, sia nel lavoro, sia nelle associazioni, il pensiero di Goethe ben riassume le contraddizioni dei nostri sentimenti. Bisogna riconoscere che il sentimento della riconoscenza è un sentimento che bisogna coltivare e conservare. Esattamente come dovrebbe avvenire per una sincera amicizia. Non dobbiamo permettere che si estingua.

Anche nella nostra ATAF, diamo spesso tutto per scontato. Diamo per scontato che alcuni dedichino molto tempo al buon funzionamento dell'associazione, al lavoro di conservazione o gestione dell'infrastruttura o semplicemente alla partecipazione della vita sociale. Poco spesso sentiamo dire GRAZIE. E questo non perchè non siamo stati ben educati.

Un pensiero di riconoscenza deve andare anche a chi non è più fra noi, a coloro che si sono allontanati dall'Associazione, poco importa per quale motivo. Molti di questi (contabilmente "ex soci") hanno contribuito al benessere e al buon funzionamento di ATAF. Dobbiamo a loro e alle loro famiglie una GRANDE RICONOSCENZA. Senza di loro, forse, la nostra bella Miniferrovia apparterebbe solamente ad un bel ricordo.

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

[1] scrittore, poeta e drammaturgo tedesco [1749 – 1832]

Messaggio del cassiere

Mirco Marchi

Ricordo alcune scadenze relative alla Tassa sociale.

- L'ammontare della quota sociale viene fissato durante l'annuale Assemblea Generale che si tiene di regola nel mese di FEBBRAIO.
- La cedola di pagamento per quota viene allegata al primo bollettino (GENNAIO-MARZO). Da questo momento i soci sono "tenuti a pagare".
- Il primo richiamo viene normalmente inviato con il bollettino successivo (APRILE-GIUGNO)
- Un ulteriore richiamo viene eventualmente trasmesso con il bollettino di LUGLIO-SETTEMBRE.
- In caso di mancato pagamento entro il 15.DICEMBRE il moroso viene radiato senza avviso.

Vi prego di indicare sempre la vostra causale di versamento tramite una crocetta:

Causale del versamento
☐ Tassa sociale: ☐Attivo ☐Simp. ☐Junor
☐ Contributo volontario
☐ Abbonamento EA
☐ 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 2019

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

Tren del Fin del Mundo (Ferrocarril Austral Fueguino)

Francesco Vignolini

www.trendelfindelmundo.com.ar

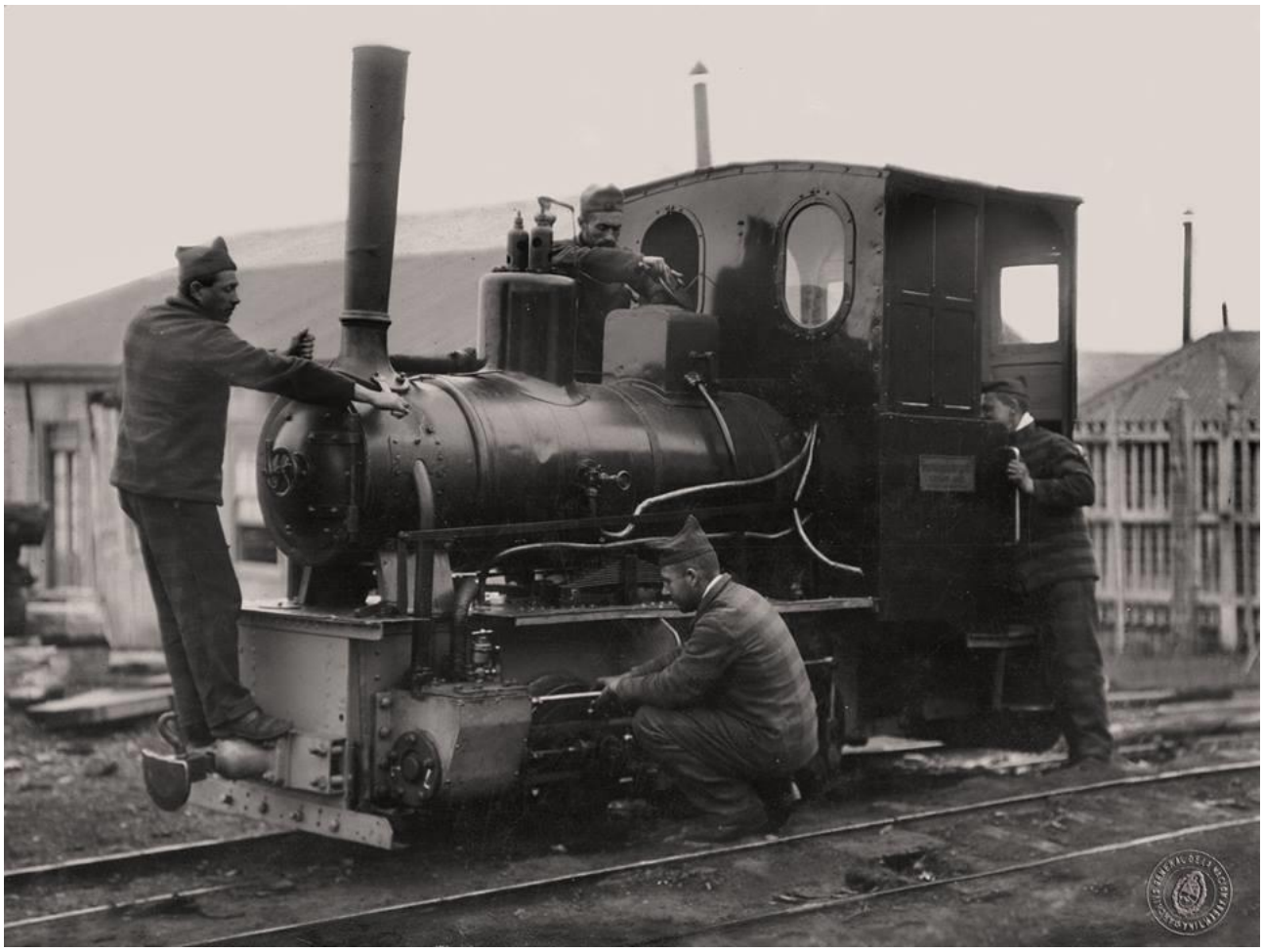
All'inizio

Alla fine del 1800 il governo argentino decideva di istituire una colonia penale nel l'estremo sud dell'Argentina, in Patagonia, sui modelli di quella francese in Nuova Caledonia e di quella inglese in Australia. Al quel tempo la Terra del Fuoco, abitata solo da gruppi di nativi aborigeni, era diventata un punto strategico per l'attraversamento da parte delle navi dello stretto di Magellano che univa l'oceano Pacifico con l'Atlantico. Diversi governi stranieri si interessavano già a quel territorio, vedi il problema irrisoluto delle isole Malvine ai tempi nostri.

Il progetto fallisce poiché vengono inviati in quella colonia solo condannati al carcere a vita, gente che non ha niente da perdere, e l'ipotesi della colonizzazione svanisce. È solo con l'inizio del 1900 che prende forma una nuova filosofia e vengono inviati a Ushuaia condannati a pene più miti e comunque in grado di fare lavori diversi vista la mancanza totale di infrastrutture e di manodopera qualificata. Per il trasporto dei materiali, in vista della costruzione della nuova città, viene montata una xilovia lungo il fiume Pipo: un treno composto da diversi carri trainati da buoi che circola su rotaie di legno, lo scartamento è di circa 950 mm.

Nel 1910, infine, viene realizzata una ferrovia Decauville di 600 mm. su un tracciato di 5 chilometri che si allunga progressivamente fino a 30 chilometri dal carcere man mano che vengono tagliati gli alberi. Il taglio del bosco serve all'approvvigionamento di materiale da costruzione e di legna per il riscaldamento sia per il carcere che per il paese che comincia a prendere forma. Presso il penitenziario vengono installate le officine per la manutenzione del materiale ferroviario, la segheria, la panetteria, la sartoria, la tipografia e la calzoleria. Tutte queste officine e laboratori, nonché l'ambulatorio e la farmacia del carcere, vengono messe a disposizione anche della popolazione civile. Nello stesso tempo il governo inizia una politica molto aggressiva nei confronti dei nativi, anche con deportazioni e uccisioni, per facilitare il ritorno alla vita civile dei condannati dopo l'estinzione della pena. Verso il 1947, divenuto il paese di Ushuaia indipendente, il governo centrale decide di chiudere il carcere e la ferrovia viene completamente smantellata. Attualmente rimangono delle enormi ceppaie a testimoniare il lavoro di questi prigionieri-pionieri.

Treno che porta il personale della prigione – 1920



Condannati che aggiustano una locomotiva – 1931

La rinascita

È a metà degli anni ’80 che inizia a prendere forma il progetto di una ferrovia turistica: non esistevano più né binari né traversine e anche il tracciato era scomparso con la costruzione della città ma attraverso la documentazione del Museo del penitenziario della Fine del Mondo si poté recuperare il tracciato degli ultimi sette chilometri della Ferrovia dei Prigionieri.

La scelta cadde su uno scartamento di 50 mm. vista la possibilità di reperire alcune locomotive a vapore.

Il servizio fu inaugurato l’11 ottobre 1994: il treno era trainato da una locomotiva diesel tedesca del 1938, “la Ing. Mauratgia”, acquistata dalla ferrovia Corrientes e Mendoza. Nel frattempo nelle officine di Carupà di San Fernando veniva allestita la prima locomotiva a vapore tipo Garrat costruita in Argentina, battezzata “Nora” e oggi ribattezzata “Ing. Porta”. La terza locomotiva, “la Camilla”, anch’essa a vapore, fu acquistata in Inghilterra. Nel 1999 arrivò un’altra diesel dal Sudafrica, battezzata “La Terra del Fuoco” e infine nel 2006, sempre dal Sudafrica, l’ultima locomotiva a vapore “L’Ing. Zubieta”.

La “Camilla” viene ancora accesa a carbone mentre la “Ing. Porta” e la “Ing. Zubieta” sono a combustibile diesel, il serbatoio dell’acqua di quest’ultime è posto nella parte anteriore della locomotiva per aumentarne l’aderenza ma questa soluzione non ne ha certo migliorato l’estetica globale.

I vagoni sono di I, II e III classe, questi ultimi tipo cento porte e possono trasportare ciascuno da 18 a 28 passeggeri ognuno. Il prezzo della corsa in seconda classe è di 1200 pesos pari a circa 30 franchi svizzeri, nella carrozza ristorante è possibile ricevere caviale e champagne per 120 franchi ma il calcolo è molto difficile per la continua svalutazione del peso argentino a causa della politica populista del governo.

Il treno viaggia tutti i giorni con tre partenze alla mattina ma se è necessario la frequenza dei treni è aumentata fino a uno ogni venti minuti e il tracciato si percorre in una buona mezz’ora con due fermate per l’incrocio dei convogli a mezzo semafori. Ci sono comunque diverse tratte a doppio e triplo binario vicino alle stazioni.

La ferrovia è parte integrante del Parco Nazionale della Terra del Fuoco da cui il nome (Fueguino) e una parte del personale è volontario e molto disponibile, vedi foto.

Un capitolo a parte merita la visita al parco nazionale che ha una estensione di più di 60.000 ettari, è situato in Patagonia al confine con il Cile ed ha la particolarità di avere molti chilometri di coste per cui ha anche un ecosistema marino.

Fra gli animali che si possono vedere nel parco ci cono volpi, lontre, albatros, condor delle Ande e castori. La pesca, la raccolta di vegetali e la caccia sono assolutamente proibite salvo che per la caccia ai castori.

Questi animali, che erano stati introdotti per fini commerciali, le pellicce, dal Canada, si sono rivelati estremamente prolifici ma altamente dannosi per il bosco. La sua popolazione è passata, dalle 25 coppie introdotte dall’esercito alla fine degli anni ’50, ai circa 120.000 esemplari attuali. Anche le pellicce si sono rivelate un fallimento perché non hanno alcun valore commerciale a causa del clima umido.

Il tracciato

Stazione esterna

Abbraccio fra carcerati

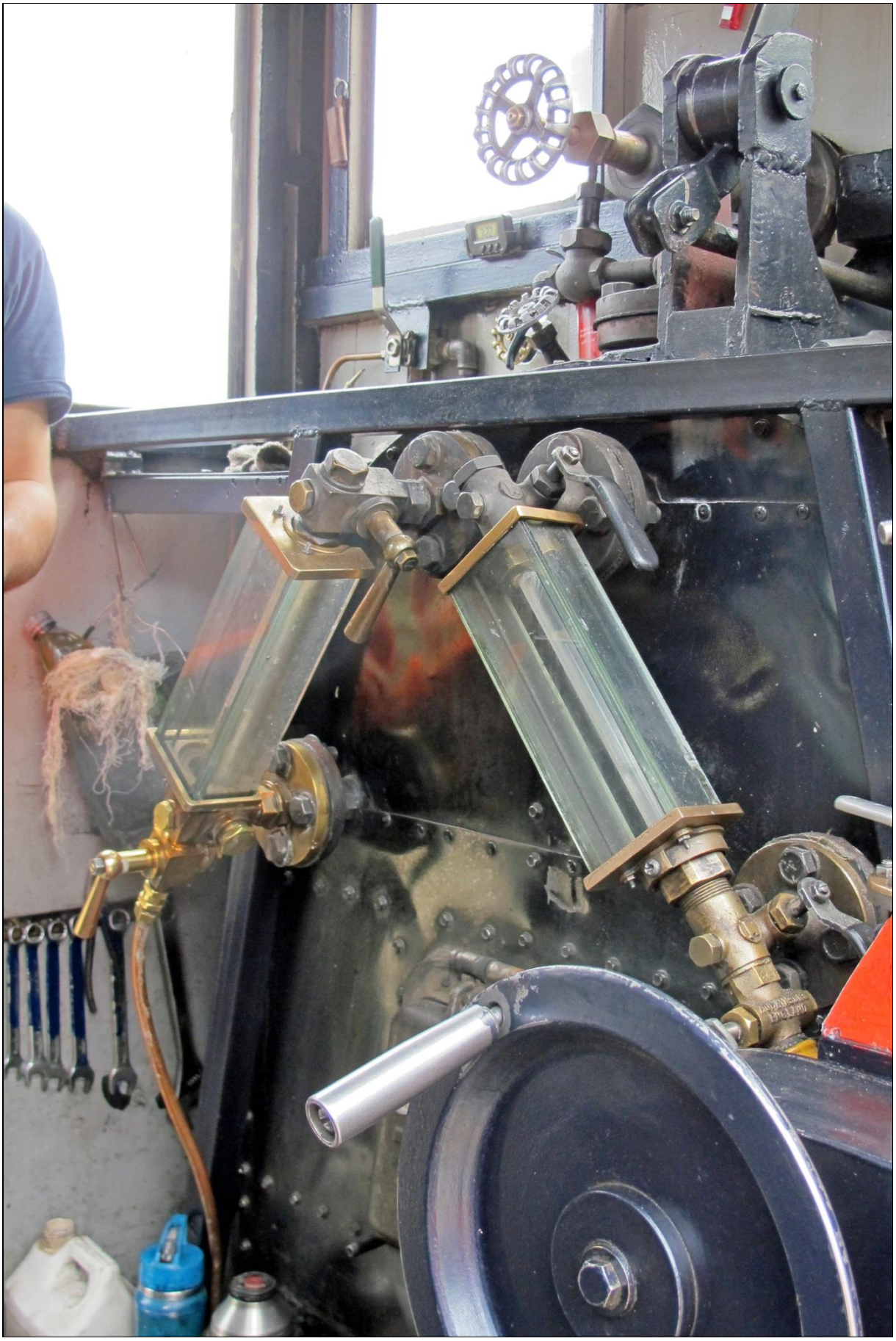
Ufficio informazioni

II classe

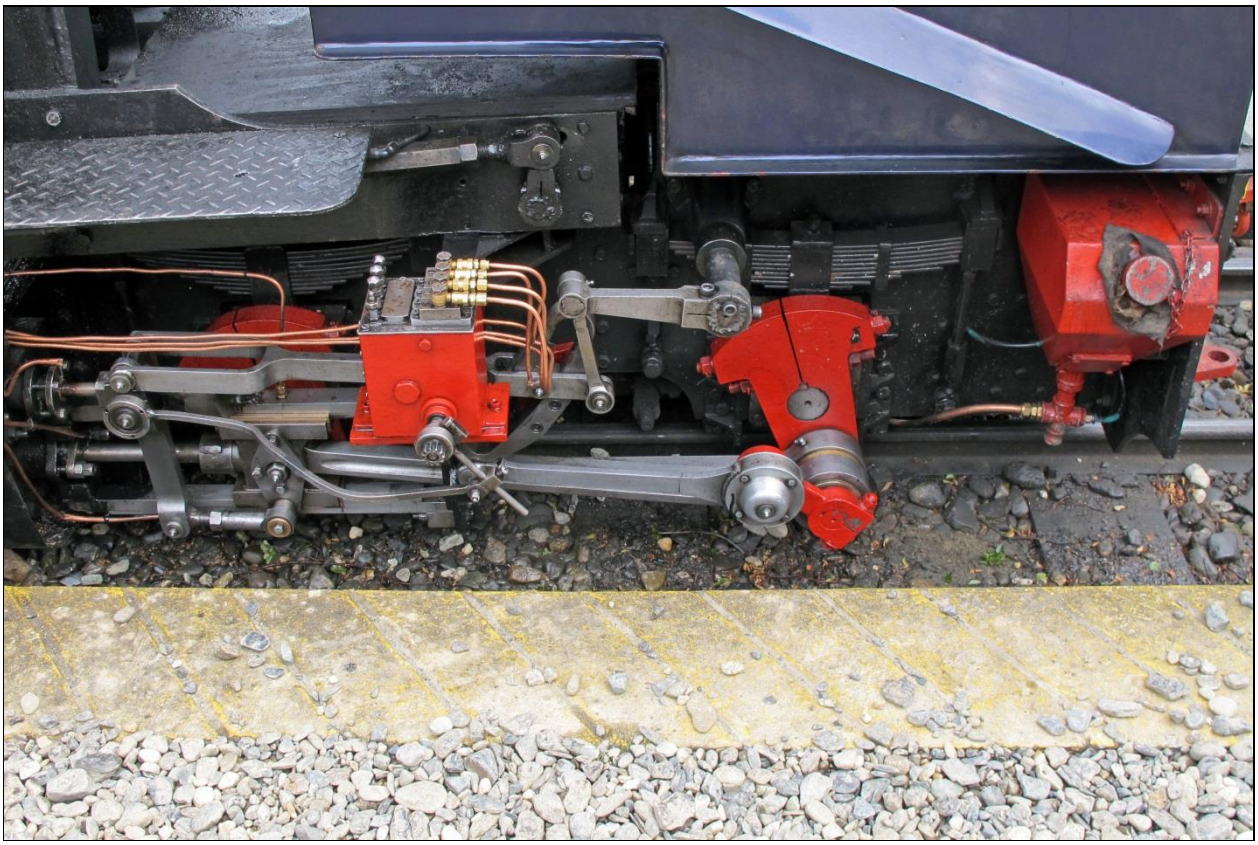
Capotreno

Officina

Nora, poi Ing. Porta



Interno cabina Ing. Porta



Distribuzione anteriore

Rifornimento d'acqua

Camila

	Locomotiva 2-6-2T Data di costruzione: 1995 Ingegneria Winson Daventry UK

Camila

Locomotiva Bayer-Garratt 0-4-0 + 0-4-0

Data di costruzione: 1994

Officina Carupá
San Fernando (Buenos Aires)

Zubieta

	Locomotiva Bayer-Garratt 0-4-0 + 0-4-0 Data di costruzione: 2006 Officine di Girdlestone Rail Port Shepstone, Sud Africa

FERROCARRIL AUSTRAL FUEGUINO
CAMILA
TREN DEL FIN DEL MUNDO - USHUAIA

50 c + 50 c
Ferrocarril Austral Fueguino
Tierra del Fuego
REPUBLICA ARGENTINA
DIS. DANIEL ROLDAN 1997

Il trenino di Iguazú

Francesco Vignolini

All'estremo nord dell'Argentina, al confine con il Brasile e il Paraguay, c'è un piccolo treno, "Tren Ecológico de la Selva"[2], che porta i turisti dalla città di Iguazú fino alle cascate[3] del fiume omonimo.

Si tratta di un treno prettamente turistico, senza la storia del treno Fueguino, che però vanta un'affluenza molto maggiore per la presenza delle cascate. I convogli, composti da 5 vagoni trainati da motrici diesel, viaggiano su binario di 600 mm. posato in modo molto professionale e trasportano circa 300 passeggeri ogni volta. L'orario è variabile e viene stabilito in base all'affluenza dei visitatori.

Cascate dell'Iguazú

Percorso

[2] www.iguazuargentina.com/es/atractivos/tren-ecologico-de-la-selva

[3] Cataratas del Iguazú. Le cascate sono condivise dal Parco nazionale dell'Iguazú (Argentina) e dal Parco nazionale dell'Iguaçu (Brasile). Questi parchi sono stati designati dall'UNESCO patrimonio dell'umanità nel 1984 e 1986 rispettivamente.

Entrata Stazione

Stazione

Locomotiva 61

Motrice

Ex-merci

Dettaglio di accoppiamento

Rolf Giedemann: una grande passione per la ferrovia

Il Comitato

Nel settembre dello scorso anno decedeva Rolf Giedemann, nato nel 1939, socio ATAF dal 2000. Pur non frequentando assiduamente la nostra sede, in molti l'avevano conosciuto quale assiduo collaboratore durante le circolazioni con i convogli storici del Club del San Gottardo lungo la tratta Mendrisio-Valmorea.

Tuttavia come spesso capita, molte sarebbero state le domande che avremmo voluto fare a Rolf, molte le storie che avremmo voluto ascoltare. Non essendo più possibile abbiamo chiesto a suo figlio Thomas di riassumere alcuni momenti della vita di suo padre.

Rolf Giedemann da sempre ha coltivato la passione per la ferrovia. Dopo la scuola a indirizzo commerciale, entrò nelle FFS in qualità di dirigente d'esercizio.

Per il fatto che le giovani leve venivano utilizzate come rimpiazzanti, venne mandato in numerose stazioni dell'allora Circondario 2, da Delémont a Boniswil nel Seetal, da Roggwil a San Nazzaro. Caso volle che per poco non poté più vivere la stagione del vapore sulla linea per Luino.

Si innamoró del Ticino e per rimanervi passó alla Trazione e Officine, prima a Bellinzona e poi a Chiasso Smistamento.

La vita lo portó in seguito a lavorare in banca, ma continuò a nutrire la sua passione grazie al ferromodellismo.

Nel 1990, grazie a conoscenze, organizzó l'arrivo in Ticino della regina delle locomotive a vapore italiane, la 685 196, utilizzata poi per le riprese del film "Il voltamarsina"[4] nell'allora dismessa stazione di Stabio, convertita per questioni di copione in Lugano.

Con l'avvicinarsi dell'età del pensionamento, riprese in maniera sempre maggiore ad occuparsi di treni in modo attivo, diventando segretario nel Club del San Gottardo.

Quel comitato fu protagonista di un periodo di grande attività, quando grazie all'acquisto di svariato materiale rotabile, vennero offerti innumerevoli viaggi nostalgici. Venne inoltre ripristinato su suolo italiano un lungo tratto della dismessa ferrovia della Valmorea.

Ricorderemo Rolf sempre con affetto riconoscenti anche per la sua generosità verso la nostra associazione e ringraziamo i suoi figli Stefano e Thomas per aver sostenuto il loro papà nella sua e nostra passione per la ferrovia.

[4] il film "IL VOLTAMARSINA", tratto dal romanzo omonimo di don Francesco Alberti, diretto nel 1991 da Vittorio Barino, è ambientato nel Malcantone dei primi anni del Novecento.

La trama: per ottenere la mano di una donna, un uomo, alfiere di uno schieramento del suo villaggio, accetta di tradire la sua parte politica, e di votare per altri colori.

Febbraio 1990 – Da sinistra: Rolf Giedemann, Antonio Soldini, Ronald Fassora

FS Gr 685-196 - Feltre BL (Italia), 09.2015 - © Marco Pavan

Il 12.09.2004 la televisione tedesca SWR Südwest Rundfunk presentava la puntata Nr.534 della nota trasmissione Eisenbahn Romantik dal titolo:

„Mit dem Krokodil über den Gotthard"

Il documentario mostrava il viaggio effettuato da ca. 180 appassionati di ferrovia, soprattutto germanici, lungo l'asse ferroviario del San Gottardo.

Il programma iniziava con il trasferimento in Ticino con il coccodrillo storico della SBB-Historic per poi continuare con la visita alla Swissminiatur e proseguire con la ferrovia:

- Capolago-Monte Generoso
- Mendrisio-Valmorea, del Club del San Gottardo
- Locarno-Domodossola
- Castione-Cama, ex ferrovia Bellinzona-Mesocco, in seguito SEFT

La trasmissione riproposta il 28.06.2019 è ancora consultabile su www.ardmediathek.de.

Fra le persone intervistate c'era anche Rolf Giedemann, che spiegava durante il viaggio con il "Tigerli" del Club del San Gottardo la storia della ferrovia che collegava Mendrisio a Castellanza (provincia di Varese) fino al 1928, anno in cui il governo fascista italiano decideva di mettere il capolinea a Valmorea, togliendo di fatto la funzione di collegamento internazionale.

Tutti in carrozza! Azione … per ATAF

Bruno Pini

In primavera siamo stati contattati da Sara Rossi-Giudicelli incaricata di scrivere un articolo su ATAF che sarebbe poi stato pubblicato nel settimanale Azione di Migros Ticino. Dopo averci reso visita a Mappo ed aver raccolto le informazioni sulla nostra Associazione, il fotografo Stefano Spinelli ha ripreso alcune immagini della nostra sede, del deposito e del pubblico durante un pomeriggio di circolazione.

Segue l'articolo scritto da Sara Rossi Giudicelli con alcune immagini di Stefano Spinelli pubblicato nel settimanale AZIONE Nr.17 del 23.04.2019.

Tutti in carrozza!

Associazioni – A Minusio c'è un museo ferroviario dove grandi e piccoli si possono divertire grazie alle proposte degli Amici della Ferrovia

22.04.2019
di Sara Rossi Guidicelli

I binari costruiti dall'Ataf animano il parco giochi di Minusio sui terreni che una volta erano il cantiere della Mappo-Morettina (Stefano Spinelli)

Lo storico Carlo Maria Cipolla definisce «intelligente» chi fa una cosa utile sia per sé sia per gli altri. Dice che è molto raro trovare persone intelligenti. Noi ne abbiamo incontrato un folto gruppo a Minusio, quasi in riva al lago, in mezzo a un parco giochi: si tratta degli Amici della Ferrovia che danno seguito alla loro passione per i treni costruendone in miniatura e permettendo a tutti i bambini di salirci sopra per fare dei giri. I bambini sono felici,

gli adulti anche. L'Ataf nasce a Ponte Brolla quasi cinquant'anni fa (nel 2020 compirà mezzo secolo) da un gruppo di giovani con il pallino dei modellini ferroviari che volevano uno spazio per poter continuare a giocare come da bambini ma con tecnica e mentalità da adulti. Avevano capito che non bisogna mai smettere di giocare se non si vuole rovinare ciò che di buono c'è in noi. E così costruivano i treni, posavano i binari, inscenavano paesaggi con case, alberi, gallerie e montagne.

L'Associazione Ticinese degli Amici della Ferrovia approda a Minusio nel 1998, su quei terreni vicino al lago che erano il Cantiere della Mappo-Morettina e che il Comune avrebbe poi trasformato in una magnifica area di gioco per bambini. Si trova vicino ai campeggi, al piccolo porto, all'inizio della passeggiata che arriva fino a Locarno, nel verde. E i ragazzi dell'Ataf, ormai diventati grandi, alcuni già in pensione, hanno un'idea: invece di far andare solamente i trenini classici, quelli alti dieci o venti centimetri, perché non costruirne anche di un po' più grandi, in modo da farvi salire sopra i bambini? Così, questa associazione senza scopo di lucro, basata solo sul volontariato, diventa una società a «scopo pubblico sociale», in altre parole, quello che Cipolla chiama «intelligente».

Ogni anno da Pasqua a metà ottobre, tutti i sabati e per due domeniche al mese, all'interno del parco giochi (questo sempre gestito dal Comune di Minusio) si anima un sistema ferroviario a misura di bambino con scartamenti di due misure. Viaggiano treni elettrici e treni d'epoca a vapore, alimentati da antracite, ovvero la miglior qualità di carbone. In estate al calendario di apertura si aggiungono anche i giovedì sera. «Lo facciamo per la popolazione locale ma anche per i villeggianti e i campeggiatori. Diciamo loro: portate i vostri trenini, venite a farli andare da noi nelle giornate di pioggia; e se avete bambini piccoli, vedrete come si divertiranno a salire sui treni che circolano nel parco! Qui abbiamo anche un chiosco e il costo del biglietto è simbolico», spiega il presidente dell'Ataf Bruno Pini. A fine novembre poi, per la «festa dell'albero», si viaggia gratuitamente e si consuma una merenda offerta.

Pini mi mostra il loro regno: in giardino ci sono binari di misure compatibili con treni che si trovano in vari parchi d'Europa e Stati Uniti. In ottobre, dunque, si è pensato di organizzare un fine settimana ogni anno ospitando treni da varie parti del mondo.

Nei giorni di apertura (il calendario è disponibile sul sito *www.ataf.ch*) si vedono moltissimi passeggeri che circolano su uno o più treni, famiglie che fanno picnic e altri bimbi che giocano nel fornito parco giochi intorno ai binari. Non c'è un passante che costeggiando il parco giochi che non si fermi a guardare queste magnifiche locomotive alte mezzo metro che rappresentano in ogni dettaglio quelle dei treni storici.

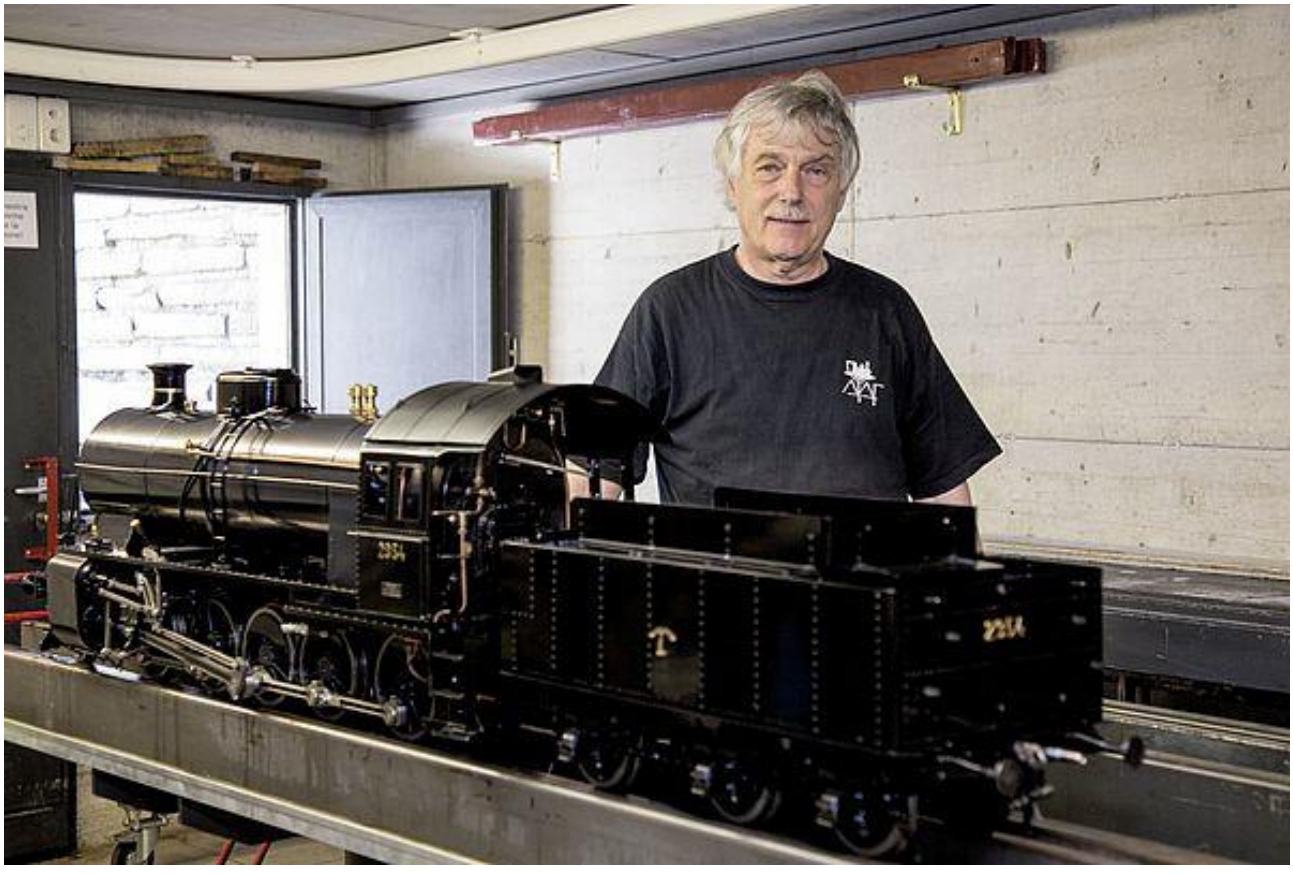
Dentro la «stazione», uno stabile che ha costruito l'Associazione, c'è una biblioteca a tema ferroviario e numerosi cimeli, come vecchie lampade di locomotiva, fanali di coda, lanterne del capotreno, targhe e stemmi di treni di inizio Novecento, un telegrafo, orologi da stazione e curiose macchine per acquistare i biglietti che quasi nessuno ricorda più... «Ognuno di questi oggetti ha una storia e noi siamo qui per raccontarla», dice il presidente. «Sono oggetti di collezioni private, pezzi rari che però è bello esporre perché sono stati testimoni del progresso ferroviario svizzero dal 1847, quando è stata costruita la prima tratta nella nostra nazione. E poi ci sono i modellini delle locomotive più belle, più particolari e più famose del mondo». Sempre a pian terreno c'è l'officina dove si esegue la manutenzione e in certi casi anche la costruzione dei pezzi.

Al primo piano si trovano i binari per i modellini, con sei misure di scartamento. Chi vuole può portare il suo trenino e farlo andare o prenderne in prestito uno dell'associazione. Il progetto Futuro, come è stato chiamato, è il prossimo sogno da realizzare: uno spazio do-

ve bisnonni, nonni, genitori e nipoti costruiscono un gigantesco percorso con i binari, le stazioni, i monti, le valli, gli edifici e tutto ciò che si vuole come scenografia per il circuito ferroviario.

Sotto, invece, nel seminterrato, si custodiscono le locomotive e i vagoni dei treni più grandi. Sembrano gioielli, o forse in un certo senso lo sono. È dentro lì che si vede tutta la pazienza, la perizia e il genio di quei membri dell'Ataf che costruiscono in scala ridotta i cavalli di ferro di una volta. «Alcuni acquistano dei kit che forniscono tutti i pezzi di una locomotiva», spiega Pini. «Bisogna "solo" montarli, ma si tratta di operazioni estremamente delicate, che richiedono settimane di lavoro e la precisione di un orologiaio. Poi c'è chi inventa la sua locomotiva, elettrica o a carbone, e infine chi la copia dalla realtà ma senza il kit». E come fa? Basandosi su materiale ingegneristico di una volta, se il costruttore ha la fortuna di trovarlo, altrimenti unicamente su fotografie. Ci sono locomotive antichissime, stupende, che un tempo giravano per le Alpi e gli altipiani svizzeri o le pianure estere, che qui si possono ammirare da vicino. E nessuno di questi signori con l'hobby dei treni era costruttore di macchine ferroviarie: molti sono ingegneri, altri nemmeno quello. È solo amore e tenacia.

«Quello che volevamo era un luogo aperto, dove tutti, grandi e piccini, possano toccare e provare e avvicinarsi alla nostra passione. L'importante per noi è poterla vivere, ma anche poterla vivere insieme, perché le sane riunioni di persone migliorano la vita. E poi», conclude Bruno Pini, «se possibile volevamo restituire il favore di avere un posto per noi: a tutti i cittadini e ai turisti che ci vengono a trovare».



Bruno Pini, presidente dell'Ataf (S. Spinelli)

Segue la pagina parzialmente modificata apparsa nel settimanale AZIONE.

Settimanale
di informazione e cultura
Anno LXXXII
23 aprile 2019

Cooperativa
Migros Ticino
dal 1933 in Ticino per il Ticino

G.A.A.
6592
Sant'Antonino

Azione 17

Società e Territorio

Tutti in carrozza!

Associazioni A Minusio c'è un museo ferroviario dove grandi e piccoli si possono divertire grazie alle proposte degli Amici della Ferrovia

Sara Rossi Guidicelli

Lo storico Carlo Maria Cipolla definisce «intelligente» chi fa una cosa utile sia per sé sia per gli altri. Dice che è molto raro trovare persone intelligenti. Noi ne abbiamo incontrato un folto gruppo a Minusio, quasi in riva al lago, in mezzo a un parco giochi: si tratta degli Amici della Ferrovia che danno seguito alla loro passione per i treni costruendone in miniatura e permettendo a tutti i bambini di salirci sopra per fare dei giri. I bambini sono felici, gli adulti anche.

Ogni anno da Pasqua a metà ottobre si anima un sistema ferroviario a misura di bambino con treni elettrici e a vapore

I binari costruiti dall'Ataf animano il parco giochi di Minusio sui terreni che una volta erano il cantiere della Mappo-Morettina. (Stefano Spinelli)

L'Ataf nasce a Ponte Brolla quasi cinquant'anni fa (nel 2020 compirà mezzo secolo) da un gruppo di giovani con il pallino dei modellini ferroviari che volevano uno spazio per poter continuare a giocare come da bambini ma con tecnica e mentalità da adulti. Avevano capito che non bisogna mai smettere di giocare se non si vuole rovinare ciò che di buono c'è in noi. E così costruivano i treni, posavano i binari, inscenavano paesaggi con case, alberi, gallerie e montagne.

L'Associazione Ticinese degli Amici della Ferrovia approda a Minusio nel 1998, su quei terreni vicino al lago che erano il Cantiere della Mappo-Morettina e che il Comune avrebbe poi trasformato in una magnifica area di gioco per bambini. Si trova vicino ai campeggi, al piccolo porto, all'inizio della passeggiata che arriva fino a Locarno, nel verde. E i ragazzi dell'Ataf, ormai diventati grandi, alcuni già in pensione, hanno un'idea: invece di far andare solamente i trenini classici, quelli alti dieci o venti centimetri, perché non costruirne anche di un po' più grandi, in modo da farvi salire sopra i bambini? Così, questa associazione senza scopo di lucro, basata solo sul volontariato, diventa una società a «scopo pubblico sociale», in altre parole, quello che Cipolla chiama «intelligente».

Ogni anno da Pasqua a metà ottobre, tutti i sabati e per due domeniche al mese, all'interno del parco giochi (questo sempre gestito dal Comune di Minusio) si anima un sistema ferroviario a misura di bambino con scartamenti di due misure. Viaggiano treni elettrici e treni d'epoca a vapore, alimentati da antracite, ovvero la miglior qualità di carbone. In estate al calendario di apertura si aggiungono anche i giovedì sera. «Lo facciamo per la popolazione locale ma anche per i villeggianti e i campeggiatori. Diciamo loro: portate i vostri trenini, venite a farli andare da noi nelle giornate di pioggia; e se avete bambini piccoli, vedrete come si divertiranno a salire sui treni che circolano nel parco! Qui abbiamo anche un chiosco e il costo del biglietto è simbolico», spiega il presidente dell'Ataf Bruno Pini. A fine novembre poi, per la «festa dell'albero», si viaggia gratuitamente e si consuma una merenda offerta.

Pini mi mostra il loro regno: in giardino ci sono binari di misure compatibili con treni che si trovano in vari parchi d'Europa e Stati Uniti. In ottobre, dunque, si è pensato di organizzare un fine settimana ogni anno ospitando treni da varie parti del mondo.

Nei giorni di apertura (il calendario è disponibile sul sito www.ataf.ch) si vedono moltissimi passeggeri che circolano su uno o più treni, famiglie che fanno picnic e altri bimbi che giocano nel fornito parco giochi intorno ai binari. Non c'è un passante che costeggiando il parco giochi che non si fermi a guardare queste magnifiche locomotive alte mezzo metro che rappresentano in ogni dettaglio quelle dei treni storici.

Dentro la «stazione», uno stabile che ha costruito l'Associazione, c'è una biblioteca a tema ferroviario e numerosi cimeli, come vecchie lampade di locomotiva, fanali di coda, lanterne del capotreno, targhe e stemmi di treni di inizio Novecento, un telegrafo, orologi da stazione e curiose macchine per acquistare i biglietti che quasi nessuno ricorda più... «Ognuno di questi oggetti ha una storia e noi siamo qui per raccontarla», dice il presidente. «Sono oggetti di collezioni private, pezzi rari che però è bello esporre perché sono stati testimoni del progresso ferroviario svizzero dal 1847, quando è stata costruita la prima tratta nella nostra nazione. E poi ci sono i modellini delle locomotive più belle, più particolari e più famose del mondo». Sempre a pian terreno c'è l'officina dove si esegue la manutenzione e in certi casi anche la costruzione dei pezzi.

Al primo piano si trovano i binari per i modellini, con sei misure di scartamento. Chi vuole può portare il suo trenino e farlo andare o prenderne in prestito uno dell'associazione. Il progetto Futuro, come è stato chiamato, è il prossimo sogno da realizzare: uno spazio dove bisnonni, nonni, genitori e nipoti costruiscono un gigantesco percorso con i binari, le stazioni, i monti, le valli, gli edifici e tutto ciò che si vuole come scenografia per il circuito ferroviario.

Sotto, invece, nel seminterrato, si custodiscono le locomotive e i vagoni dei treni più grandi. Sembrano gioielli, o forse in un certo senso lo sono. È dentro lì che si vede tutta la pazienza, la perizia e il genio di quei membri dell'Ataf che costruiscono in scala ridotta i cavalli di ferro di una volta. «Alcuni acquistano dei kit che forniscono tutti i pezzi di una locomotiva», spiega Pini. «Bisogna "solo" montarli, ma si tratta di operazioni estremamente delicate, che richiedono settimane di lavoro e la precisione di un orologiaio. Poi c'è chi inventa la sua locomotiva, elettrica o a carbone, e infine chi la copia dalla realtà ma senza il kit». E come fa? Basandosi su materiale ingegneristico di una volta, se il costruttore ha la fortuna di trovarlo, altrimenti unicamente su fotografie. Ci sono locomotive antichissime, stupende, che un tempo giravano per le Alpi e gli altipiani svizzeri o le pianure estere, che qui si possono ammirare da vicino. E nessuno di questi signori con l'hobby dei treni era costruttore di macchine ferroviarie: molti sono ingegneri, altri nemmeno quello. È solo amore e tenacia.

«Quello che volevamo era un luogo aperto, dove tutti, grandi e piccini, possano toccare e provare e avvicinarsi alla nostra passione. L'importante per noi è poterla vivere, ma anche poterla vivere insieme, perché le sane riunioni di persone migliorano la vita. E poi», conclude Bruno Pini, «se possibile volevamo restituire il favore di avere un posto per noi: a tutti i cittadini e ai turisti che ci vengono a trovare».

www.migrosticino.ch/azione

© ATAF Bollettino 2019.02 APR-GIU - rev 3

Gita sociale ATAF – 01.SET.2019

Il Comitato

Visita al DVZO (Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland) di Bauma

>>> Festeggiamenti per il 50. Giubileo (www.dvzo.ch/jubilaeum)

DATA domenica 01.settembre.2019

ANDATA

Bellinzona	pt 07.13
Uster	ar 09.20

- Visita guidata all'officina della DVZO

Uster	pt 11.09
Hinwil	pt 11.20 (treno storico)
Bauma	ar 12.10

PRANZO Bahnhofhalle oppure ristorante Bahnhof Bauma a carico partecipanti

- Visite / presentazioni
- Viaggi in treno storico (biglietto Hinwil-Bauma 35 CHF oppure giornaliera 50 CHF)

RITORNO

Bauma	pt 15.50
Hinwil	ar 16.27
Bellinzona	ar 19.17

OSSERVAZIONI

- Ogni partecipante organizza il biglietto in modo autonomo
- I posti NON sono riservati

ISCRIZIONE **entro il 18.AGO.2019**

RESPONSABILE Dominic Pini
dominic.pini@ataf.ch
079.437 0732

Alcune pubblicazioni *La Redazione*

Alcune delle seguenti pubblicazioni sono consultabili presso la sede ATAF di Mappo-Minusio

Interessanti gli articoli sulla DFB (Dampf-Furka-Bergstrecke) e sulla rinascita della Big-Boy.

Notizie dell'ultima ora e comunicazioni in breve …

Il Comitato e la Redazione

Lavori di sistemazione esterna a Mappo

In un prossimo Bollettino riassumeremo quanto è stato fatto a partire da aprile.

Alpine Mobility Days

Il CSG - Swiss Railpark / St.Gotthard organizza presso i fabbricati delle ex Officine FFS di Biasca una tre giorni dedicata ai "*mezzi di trasporto di ieri, oggi e domani"*

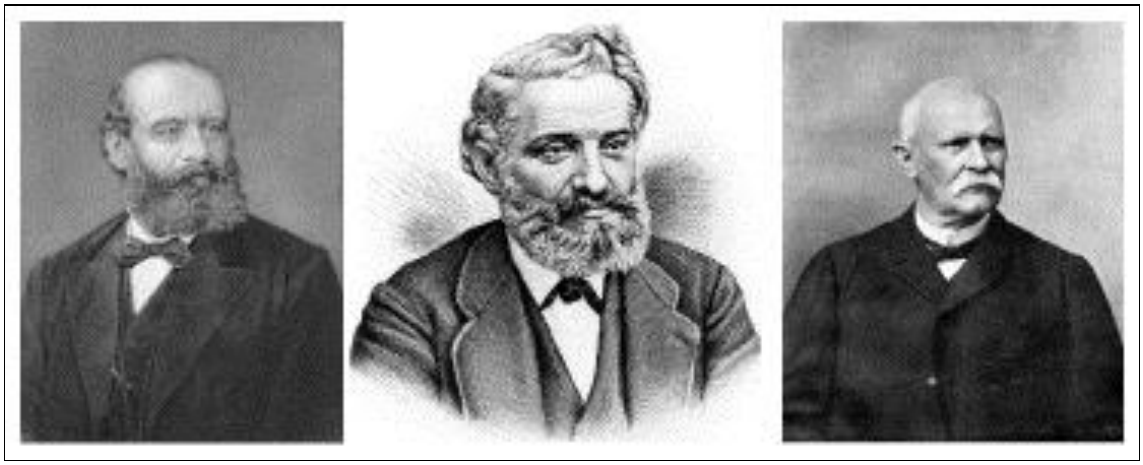
Sabato 31.AGO.2019 – Festeggiamenti AFC Chiasso

Saranno presenti i giovani ATAF con alcuni modelli in 5".

Lo sapevate ...

diversi soci

che ... i tre personaggi raffigurati nella seguente immagine hanno permesso al Ticino di evolvere e di farsi conoscere in tutto il mondo?



Chi sono?

che ... un noto veicolo ferroviario di servizio ha preso il nome dall'inventore e nobile germanico Karl Friedrich Christian Ludwig Freiherr Drais von Sauerbronn pur non essendo stato da lui inventato?

Frivolezze fotografiche e non ...

Largest railroad crossing in the world – Newcaste-on-Tyne UK – ca. 1900

Scadenze

Associazione Ticinese Amici della Ferrovia
6648 Minusio
www.ataf.ch
Find us on Facebook
www.facebook.com/atafminusio

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 2019

Marzo Aprile Maggio Giugno	31 14(1) / 21 12 / 26 9	14.30 – 17.30 (1) 09.30-17.30 slowUp
Giugno Luglio Agosto	23 7 / 11 / 14 / 18 / 21 / 25 / 28 4 / 8 / 11/ 15	20.00 – 21.30
Agosto Settembre Ottobre	25 8 / 22 6 / 20	14.30 – 17.30
Novembre	30	14.00 – 16.30

Siamo in sede a Mappo

- **ogni giovedí a partire dalle 20.30**
- **ogni sabato a partire dalle 14.30**

Circolazione soci + lavori manutenzione
- sabato 26.OTT.2019
- altre vedi www.ataf.ch

Club Ospiti a Mappo
- sabato/domenica 05-06.OTT.2019

Festival Int.Ysebähnli am Rhy BL
- 26-28.LUG.2019
- 5" + 7¼"
- www.ysebaehnli-am-rhy.ch

Festa d'estate a Einsiedeln MECE
- 02-04.AGO.2019
- 5" + 7¼"
- Presidente: Roger Hungerbühler
- www.mece.ch

Tag der offenen Barriere a Glattfelden
- 07.SET.2019
- 5"
- Presidente: Hans Müller
- www.modellbahnfreunde.ch

25.Giubileo a Münsingen
- 26-29.SET.2019
- 5" + 7¼"
- Presidente: Manuel Burkhalter
- www.dampfbahn-aaretal.ch

Faszination Modellbau D-Friedrichshafen
- 01-03.NOV.2019
- www.faszination-modellbau.de

Ich mag diesen Menschen nicht.
Ich muss ihn besser kennelernen.

Abraham Lincoln, 1809-1865, 16.US-Präsident

Questa persona non mi piace.
Devo conoscerla meglio.

Abraham Lincoln, 1809-1865, 16.Presidente USA