



Indice

Riflessioni.....	3
Messaggio del cassiere.....	4
Tren a las Nubes.....	5
Mezzi blindati, treni e battelli.....	10
1970-2020 – 50 anni di ATAF – festeggiamo !.....	18
Gita sociale – DVZO Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland.....	19
40 anni (1979-2019)– Amici ferromodellisti Chiasso (AFC).....	34
Alcune pubblicazioni.....	40
Notizie dell'ultima ora e comunicazioni in breve	41
Lo sapevate	42
Frivolezze fotografiche e non	43
Scadenze	44

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 Pini	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
Mappo-Minusio, 25.AGO.2019

G ¾ Nr.201 della Brünigbahn, con Dominic Pini, Noah Marchi e Mirco Marchi

Riflessioni

Bruno Pini

Un Bollettino è un mezzo di comunicazione tra soci e con i soci. Offre la possibilità di informare, di intrattenere e di trasmettere opinioni o decisioni. Permette pure di "far passare" messaggi utili alla conduzione di una società. Spesso si è confrontati con nuove tendenze che pongono in discussione il futuro della stampa scritta. Molti ritengono che altri mezzi, ad esempio elettronici o multimediali, riescano meglio, più velocemente e spesso più efficacemente a veicolare messaggi o ad informare. Ritengo che ogni mezzo di comunicazione sia valido, l'importante è saper comunicare e mai smettere di imparare. I mezzi elettronici possono anche aiutare ma non rappresentano da soli la soluzione. Quello che conta è avere qualcosa da dire e la volontà di trasmetterlo ad altri. Per far questo dobbiamo costantemente migliorare il nostro modo di esprimerci, dando importanza al contenuto, evitando di pensare che le nuove "mode tecnologiche" si prendano l'esclusiva della comunicazione. Sono solo degli aiuti, da usare con intelligenza e ... buon senso.

Chi mi conosce, troverà strano che mi esprimo in questo modo visto che la mia vita professionale è "molto tecnologica". Tuttavia trovandomi confrontato ogni tre mesi con la redazione del Bollettino ATAF, mi rendo conto che la tecnologia non mi risolve il problema principale, ossia quello di ricevere articoli da pubblicare. Pochissimi soci mi forniscono materiale per i vari Bollettini. Sono sicuro che ogni socio avrebbe qualcosa da raccontare, da condividere con altri, soci e non soci. E l'affermazione "non mi piace scrivere", che spesso sento, la capisco ma non la condivido. Ognuno viaggia, vede, sente, legge. Perché non raccontare agli altri le proprie esperienze. C'è inoltre eventualmente un'altra fonte, che è a disposizione di tutti: INTERNET. Questa giungla enorme di informazioni offre ad ognuno la possibilità di scoprire, imparare e trasmettere. Se usata bene permetterebbe a moltissimi di redarre un articolo su argomenti sicuramente istruttivi, in ambito ferroviario o anche di altra natura. Un arricchimento utile per il nostro Bollettino.

Sempre riguardo al tema di scrivere, leggere e comunicare, un fatto periodicamente mi fa riflettere. Sono abbonato a diversi quotidiani e riviste ticinesi. Sono pure abbonato alla "Tessiner Zeitung (TZ)", settimanale pubblicato in Ticino in lingua tedesca.

Mi permetto di osservare che questo settimanale riporta tante informazioni sul Ticino e tratta spesso argomenti interessanti ed utili. Spesso mia moglie, cresciuta nel Untere Toggenburg SG, mi dice "Hai visto?". Grazie alle sue indicazioni trovo almeno una o due volte all'anno ottimi articoli, estremamente interessanti, che riguardano il Ticino e la Ferrovia (vedi ad esempio, in questo Bollettino, l'articolo "Altre pubblicazioni").

Così mi è sorta un'altra idea.

Se questi articoli "ferroviari" appaiono periodicamente significa che qualcuno li scrive. Cercherò di scoprire chi sono queste persone per poi motivarle ad avvicinarsi ad ATAF. Avremmo così trovato nuovi preziosi soci, che sanno ricercare e scrivere su temi "ferroviari" in modo professionale. Un grande aiuto per la redazione del nostro Bollettino

PS

Anche la TS offre, come altri quotidiani, la possibilità di accedere alle loro pubblicazioni in modo elettronico (e-paper)!

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

Messaggio del cassiere

Mirco Marchi

Chi non avesse ancora pagato la quota sociale 2019 decisa dall'Assemblea Generale del 28.FEB.2019 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

In allegato troverete un formulario con il vostro indirizzo registrato nella nostra banca dati. Pf controllate/completate i dati e comunicatemi evtl. cambiamenti.

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

Causale del versamento

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

**NON DIMENTICATE IL
PAGAMENTO DELLA TASSA SOCIALE 2019**



GADGETS

	magliette nere (T-shirt) con logo ATAF davanti e dietro	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

Tren a las Nubes

Francesco Vignolini

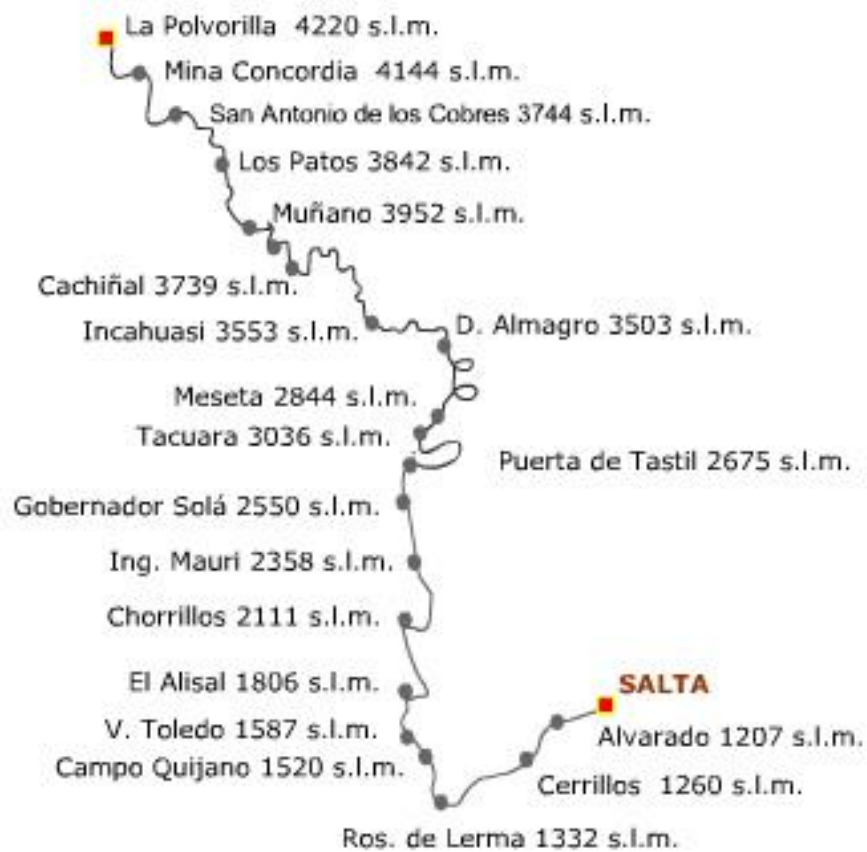


Una delle cose più belle e affascinanti che il viaggiatore trova nella provincia di Salta, al confine con il Cile nella Cordillera delle Ande, è la rampa C-14 della ferrovia Belgrano, meglio conosciuta come Tren a las Nubes (treno alle nuvole) perché ha tratti in cui si circola a più di 4.000 metri sul livello del mare. Per la sua alta quota, spesso si possono vedere nuvole sotto i ponti o sui pendii.

Già alla stazione Ingegnere Maury di Salta, a 2358 metri sopra il livello del mare, l'immagine comincerà ad apparire sempre più impressionante. La prima parte di questo itinerario porterà a Gobernador Solá, attraversando una regione ricca di minerali e di miniere di manganese, ferro, piombo ed argento.

È una delle tre più alte ferrovie al mondo e attraversa le montagne vertiginose della Cordillera delle Ande tra paesaggi spettacolari. Parte dalla città di Salta, segue la valle di Lerma, per penetrare nella Quebrada del Toro e raggiungere la Puna. Il percorso si svolge attraverso 19 gallerie, 29 ponti, 13 viadotti, due elicoidali e diverse gallerie, alcuni di essi vere e colossali opere d'arte che emergono dalla fantasia del suo creatore: l'ingegnere Richard Fontaine Maury, che riuscì nella sfida di attraversare le Ande.







Il viaggio è di 217 chilometri con una durata di quasi quindici ore andata e ritorno. Durante il viaggio il turista apprezza le caratteristiche della zona e attraverso uno zig-zag lungo la Quebrada del Toro vedrà sulla sinistra di El Condado il cimitero dove sono i corpi di molti lavoratori edili che morirono durante i lavori di costruzione della ferrovia. Poi, nella leggendaria Puerta Tastil, il treno lentamente penetra in un mondo poco conosciuto. La leggenda dice che gli indiani "Diaguita" combatterono in cima alla collina prima di entrare nella valle. Da qui il nome di questa città.

Questo straordinario viaggio conduce poi a Meseta, un luogo dove la solitudine domina tutto l'orizzonte. Siamo a 2844 metri sul livello del mare. Qui si perde il senso dell'orientamento quando il treno entra in un labirinto che gli permette di lasciare la valle ed il deserto dell'altopiano alla ricerca di passaggi appropriati. In tal modo si arriva a 1255 km alla prima curva elicoidale dove la ferrovia passerà su se stessa con una curva di 582,25 metri di lunghezza ed un raggio minimo di 131 metri, in una ingegnosa giravolta che gli permetterà di superare una profonda cavità.

La seconda elicoidale offre le stesse caratteristiche al chilometro 1262 e, insieme alla prima, permette al treno di superare un dislivello di più di 650 metri. Qui il raggio minimo è di 131 metri e la lunghezza della curva raggiunge i 525 metri. Si passa poi attraverso un tunnel di 181 metri di lunghezza.

Il viaggio continua per le seguenti stazioni: Incahuasi, Cachinal e Muñano per arrivare alla fine a San Antonio de los Cobres, che prende il suo nome dalla famosa Sierra de Cobre, ricca di questo minerale. La città, attraversata dalle autostrade nazionali 40 e 51, è 3774 metri sopra il livello del mare ed è anche la principale del dipartimento di Los Andes.

Prima di arrivare a Mina Concordia, sulla sinistra, si può vedere il famoso Nevado di Acay a 5950 metri sopra il livello del mare e partendo già dalla stazione si apprezza una collina nera con un capriccioso berretto rosso a forma di cono. Il punto finale del tragitto è al chilometro 1350, dove si trova il viadotto La Polvorilla, di 224 metri di lunghezza e 63 di altezza. Esso è il punto più alto di tutto il percorso del treno, a 4200 metri sopra il livello del

mare, ed è uno dei più importanti nel mondo per le sue caratteristiche. Qui, il Tren a las Nubes giustifica davvero il suo nome.



Si stima che 30.000 turisti facciano la passeggiata ogni anno. Il treno viaggia da aprile a novembre e in estate da dicembre a marzo. La partenza è alle 7:00, il ritorno a Salta verso le 22:40.

I servizi a bordo: colazione ad Alfarcito, merenda sul bus al ritorno, infuso di foglie di coca, guide specializzate, assistenza in varie lingue, servizio di assistenza medica, supporti informativi audio e video, bar e ristorante.



[ndr: www.trenalasnubes.com.ar]

Mezzi blindati, treni e battelli

Bruno Pini

Solitamente pianifichiamo un viaggio con un preciso obbiettivo e con una tempistica definita. Il caso ci mette poi lo zampino portandoci ad affrontare un piano B ancora più interessante.

Pascal, il più giovane della famiglia, stava assolvendo la scuola reclute per mezzi blindati a Thun quale autista del carro armato 2000 svedese usato per il trasporto dei granatieri caristi e per l'appoggio ai carri da combattimento Leopard.

Il 16.08.2019, in concomitanza con i festeggiamenti del 200. anniversario della piazza d'armi di Thun, la più antica della Svizzera, era stata organizzata la "giornata delle porte aperte" per famigliari, conoscenti e amici delle reclute che prestavano servizio nelle varie compagnie in modo di vivere da vicino la quotidianità militare.

Essendo una manifestazione militare, il programma e le tempistiche non corrispondevano necessariamente a quelle a cui siamo abituati quotidianamente:

>>> inizio della manifestazione a Thun BE: 08:30 !!! <<<

Era evidente che essendo Pascal l'unico ticinese e forse il primo ad essere formato su quel mezzo blindato in una compagnia di svizzero tedeschi e di romandi, non si era pensato cosa significasse per gli ospiti ticinesi arrivare per tempo alla manifestazione.

Abbiamo in famiglia quindi studiato ogni ragionevole variante, valutando:

- mezzi di trasporto (mezzi pubblici, automobile elettrica o altro)
- tragitti
- partenza anticipata con soggiorno in hotel

Il costo del viaggio non ci preoccupava particolarmente. Infatti, avendo da poco acquistato con ribasso l'abbonamento generale, sapevamo che potevamo praticamente usare quasi ogni mezzo pubblico di trasporto senza preoccuparci dell'acquisto del biglietto.

Decidiamo alla fine di partire la sera prima usando il treno quale mezzo di trasporto per raggiungere, via Lucerna, Brienz dove avremmo trascorso la notte e da dove saremmo partiti la mattina successiva per Thun cambiando treno ad Interlaken.

La scelta doveva sì tener presente i vari orari dei collegamenti ferroviari, dovevamo tuttavia tener presente la difficoltà nel trovare un hotel poco distante da una stazione ferroviaria. Oltre ciò volevamo percorrere un tragitto interessante anche dal punto di vista "panoramico". Abbiamo così scelto la ferrovia del Brünig a scartamento ridotto, quella che collega Lucerna ad Interlaken.

Ricordo che la ferrovia del Brünig, parzialmente a cremagliera, era l'unica a scartamento metrico di proprietà delle Ferrovie Federali Svizzere prima di essere ceduta nel 2005 alla società ferroviaria Zentralbahn ZB.

Il viaggio è stato piacevole grazie anche al moderno materiale rotabile della Zentralbahn che presenta alcune "modernità" che non conoscevo. Tramite un'applicazione per telefono cellulare è possibile ad esempio ordinare bibite o altro stando comodamente seduti al proprio posto. Un inserviente del ristorante consegnerà in seguito quanto ordinato.



Applicazione per ordinare bibite o altro dal ristorante

Altro particolare che abbiamo potuto apprezzare: tutto il personale con cui abbiamo avuto a che fare è sempre stato estremamente cortese e disponibile. Un bigliettaio si è persino offerto di configurare il telefonino di mia moglie in modo da poter accedere in modo più confortevole ai dati del suo "SwissPass".

Poco dopo 22 arriviamo a Brienz dove prendiamo in consegna la stanza di un un Hotel situato davanti la stazione. Sarà per il caffè, per la luna piena o per l'insopportabile afa, non riusciamo a prender sonno. Arieggiamo allora la stanza aprendo una finestra che dà su una rampa buia. Poco dopo mezzanotte, forse all'inizio della prima fase NREM¹ del sonno,

¹ Si è soliti suddividere il sonno in REM (circa il 25% del totale) e N-REM (circa il 75%); REM è un acronimo che sta per Rapid Eye Movements, movimenti oculari rapidi, e indica quella parte che viene caratterizzata dalla presenza di movimenti involontari tra i quali quelli oculari rapidi, da un aumento del battito cardiaco e della frequenza respiratoria, da un rilassamento dei muscoli e in cui si sogna. Il sonno N-REM viene solitamente suddiviso in quattro fasi (la fase 1 e 2 sono le fasi del cosiddetto sonno leggero, la 3 e la 4 sono quelle del cosiddetto sonno profondo).

percepiamo un rumore strano ma regolare proveniente dalla buia rampa. Il ritmo ci ricordava qualcosa ma essendo un tantino insonnoliti ma non riusciamo a correlarlo a qualcosa di conosciuto. Improvvisamente il mistero si chiarisce alla vista di un convoglio della Brienz Rothorn Bahn, che trainato da una locomotiva a vapore, stava per raggiungere la stazione a valle.

Non sapevamo di avere una stanza che dava direttamente sulla ferrovia della BRB!

Cerchiamo i telefonini per scattare un paio di foto e filmare quanto si poteva ammirare. Essendo la luce totalmente inadatta a questo tipo di riprese, decidiamo di registrare lo sbuffare della locomotiva a vapore.



L'immagine è simile a quanto abbiamo visto. Tuttavia non l'abbiamo scattata noi (era notte!).

Ritornato il silenzio, come potevamo dormire? Come era possibile che un treno a vapore circolasse a quell'ora? Ci siamo persi un'occasione?

Cerchiamo tramite i nostri cellulari risposte al quanto non sapevamo e scopriamo che la Brienz-Rothorn-Bahn BRB sostiene alcune interessanti promozioni, quali:

- Geburtstag (compleanno)
Il giorno del proprio compleanno viene regalato un viaggio di andata e ritorno
- Vollmond Dinner (cena con la luna piena)
Le notti di luna piena viene offerto viaggio e cena (primo, secondo, terzo) in vetta per 79.00 CHF. Partenza alle 18.45, ritorno alle 23.15

L'avessimo saputo prima avremmo potuto salire in vetta a vapore, cenare al chiaro di luna e scendere per poi raggiungere l'hotel distante solo 100 m dalla stazione della BRB.

Alcuni dati della Brienz-Rothorn-Bahn:

- Inaugurazione: 1892
- Scartamento: 80 cm a cremagliera tipo Abt
- Corse regolari: da maggio/giugno a ottobre
- Lunghezza: 7600 m
- Dislivello: da 566 a 2244 m s.l.m.
- Pendenza max: 25%
- Locomotive a vapore: 11 (le ultime alimentate a nafta)
- Consumo (salita): 300 Kg carbone e 2000 L acqua
- Tempo: ca.60 min a ca. 9 kmh
- Costo biglietto: ca.46.00 CHF (andata/ritorno, metà prezzo)

Una curiosità:

la locomotiva a vapore HG 2/3 Nr.1(II) costruita nel 1892 dalla SLM era in servizio con il Nr.4 presso la Ferrovia Glion-Rochers-de-Naye (GN) ed in seguito con il Nr.7 presso la Ferrovia del Monte Generoso (MG). Venduta nel 1962 dalla MG alla BRB, attualmente non viene usata e si trova nel loro deposito.



HG 2/3 Nr.1(II) ex Nr.7 Ferrovia Monte Generoso davanti al Kursaal di Berna - © Christoph Hurni, 2016



Il signore accanto a mia moglie non sono io ma J.W.von Goethe, ospite dell'Hotel Weisses Kreuz nel 1779

Il mattino seguente riprendiamo il viaggio. Arrivati quasi in anticipo a Thun, raggiungiamo la piazza d'armi con un "shuttle bus". Enorme la superficie occupata. Dopo un interminabile girovagare troviamo alla fine la compagnia di Pascal riuscendo vedere i mezzi blindati e a seguire le varie dimostrazioni. Riassumo quanto visto con un aggettivo: imponente!

Dopo aver gustato la cucina militare pranzando in un'enorme Halle usata quale deposito per i blindati, ci viene spiegato il funzionamento di questi colossi di 25 e più tonnellate e come si accede al loro abitacolo. Interessanti poi le varie dimostrazioni.



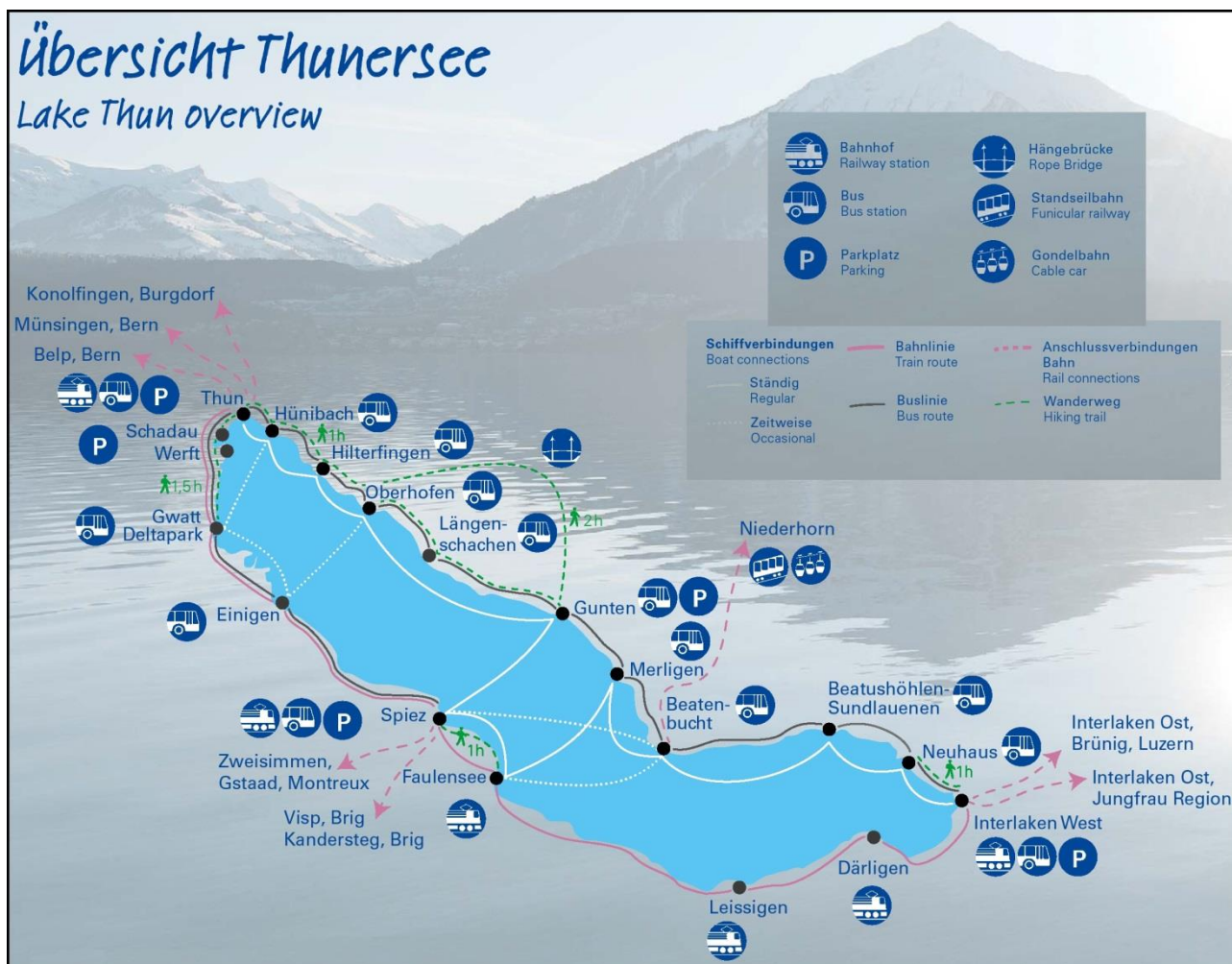


Pascal alla guida del SPz 2000

Caratteristiche del blindato 2000

Costruttore:	BAE Systems Hägglunds AB Svezia RUAG Landsystems Svizzera
Peso	28700 Kg
Dimensioni	6790 x 3700 x 2855 mm
Numero	154
Altezza ostacoli	fino 2600 mm
Guado	fino 1500 mm
Cingoli	533 mm (larghezza)
Velocità	ca.70 kmh
Carburante	940 L diesel
Consumo	150 L/100 km (stada) – 63 L/h (terreno)
Motore	15600 cm3 V8 Scania / 625 PS
Cambio	automatico, 4 marce avanti, 2 marce indietro
Armi	Cannone 30 mm (200 colpi/min) Mitragliatrice 7.5 mm (500/100 colpi/min) Lancianebbiogeni
Occupanti	1 autista 1 comandante 1 puntatore (armi) 8 granatieri

Nel primo pomeriggio, stanchi per il poco dormire e per i chilometri percorsi a piedi durante gli spostamenti nella vasta piazza d'armi, riprendiamo la via di ritorno. Arrivati alla stazione FFS di Thun e dovendo attendere quasi un'ora per la prossima coincidenza ferroviaria, decidiamo di raggiungere Interlaken con un battello ancorato nelle vicinanze della stazione. Il viaggio durato quasi due ore "zigzagando" fra le due sponde del lago di Thun ci ha permesso di ammirare in tutta calma un paesaggio che difficilmente avremmo potuto vedere sfrecciando in treno o in auto.



Dopo aver raggiunto Interlaken West, un treno "metrico" della ZB ci porterà nuovamente a Lucerna valicando a cremagliera il Brünig.

Nuova proposta: "perché non fermarci a Kaiserstuhl OW per cenare nel ristorante Kaiserstuhl vicino al Lungernsee?" Detto fatto, scendiamo, ceniamo, e dopo poco più di un'ora continuiamo il viaggio per Lucerna, da dove ripartiremo poco dopo le 22 per il Ticino.

Due giorni ricchi di sorprese e di cambiamenti di programma che ci hanno permesso anche di sfruttare al meglio e di apprezzare ... l'abbonamento generale.

1970-2020 – 50 anni di ATAF – festeggiamo !

Pietro Mariotta

Sul trisettimanale Eco di Locarno del 5 febbraio 1970 appariva un annuncio in cui alcune persone, riunitesi il 26 gennaio in un ritrovo pubblico, comunicavano alla popolazione di aver deciso di convocare un'assemblea per la costituzione di un'associazione avente come scopo, semplificando, il mondo ferroviario sotto tutti gli aspetti.

Il lunedì 9 febbraio 1970 l'assemblea ebbe luogo alla presenza di 9 persone che decisero di costituire l'Associazione Locarnese Amici della Ferrovia (ALAF), nome cambiato alcuni anni dopo nell'attuale Associazione Ticinese Amici della Ferrovia (ATAF).

Dal verbale dell'assemblea costituente rileviamo i nomi dei soci fondatori: Franco Corio, Bruno Nicora, Rodolfo Widmer, Alfredo Polier, Fridolino Staub†, Luigi Bardelli†, Franco Bazzi†, Remo de Giorgi† e Franz Helbling†.

Il primo comitato era composto da:

*Franco Corio (presidente)
 Alfredo Polier (segretario e cassiere)
 Rodolfo Widmer (membro)
 Remo De Giorgi† (membro)
 Fridolino Staub† (membro).*

L'anno prossimo ricorre dunque il cinquantesimo di esistenza dell'ATAF, che vogliamo degnamente festeggiare.

Un piccolo gruppo dell'attuale comitato è stato incaricato di organizzare i festeggiamenti, che saranno completati da un'edizione speciale del Bollettino del Cinquantesimo, come già avvenuto nei precedenti appuntamenti "tondi".

Ecco il programma dei festeggiamenti 2020, con l'invito a riservare già fin d'ora le date degli appuntamenti:

data	tema	Contenuto
15 febbraio 2020 ore 17.00	Assemblea commemorativa	Presso la nostra sede di Mappo, alla presenza di alcuni soci fondatori, degli invitati d'onore e degli attuali soci, si svolgerà un'assemblea commemorativa, seguita da un aperitivo conviviale.
17 maggio 2020 (riserva 24 maggio) 10.00 – 17.00	Circolazione gratuita per il pubblico	Viene organizzata una giornata intera di circolazione gratuita per il pubblico con possibilità di visita della sede. Buvette e cucina (a pagamento) a disposizione del pubblico e dei soci.
6 giugno 2020 10.00 – 17.00	Circolazione speciale per i soci	Viene organizzata una giornata intera di circolazione riservata ai soci, con pranzo offerto dall'ATAF.

Il gruppo di redazione del Bollettino del Cinquantesimo sta pure preparando degli articoli che saranno inviati ai mass media e alle riviste locali, alla redazione dell'Eisenbahn Amateur e a altre riviste ferroviarie specializzate.

Gita sociale – DVZO Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland

Bruno Pini

Riccardo Khoyi, socio junior ATAF e “apprendista” bigliettaio presso il DVZO, aveva proposto una gita sociale con visita all’officina del DVZO di Uster e successivo viaggio a vapore fino alla stazione storica di Bauma. La data proposta considerava il programma del 50.Giubileo dell’associazione che prevedeva l’arrivo del cocodrillo Ce 6/8 II della SBB-Historic.

Dominic e Riccardo hanno in seguito organizzato la gita raggruppando una dozzina di soci ATAF alla stazione di Bellinzona domenica 01.09.2019.

Programma:

- Bellinzona-Zurigo (treno)
- Zurigo-Uster (treno)
- Visita all’officina di Uster
- Uster-Hinwil (treno)
- Hinwil-Bauma (treno storico a vapore)
- Pranzo
- Visita al deposito DVZO a Bauma
- Rientro (treno storico a vapore + treno)



Per il 50.Giubileo 2019 erano pianificati a Bauma i seguenti ospiti "ferroviari":

Data	Viaggio con	Ospite
05.05.2019	Ae 4/7 11026	Verein Mikado
19.05.2019	Locomotiva vapore	VHMThB
02.06.2019	Be 6/8 coccodrillo	Betriebsgruppe 113302
16.06.2019	Thurgauer Zug	VHMThB
07.07.2019	"Amorexpress"	DLV Amor-Express
21.07.2019	Oldtimer-Treffen	-
04.08.2019	-	Swisstrain
18.08.2019	Möhls-Apfelsaftexpress	Eurovapeur
01.09.2019	Ce 6/8 II 14305	SBB Historic
15.09.2019	TW92	ZMB
06.10.2019	Be 4/6	SBB Historic
20.10.2019	Locomobile	Martin Horath

La visita all'officina di Uster è stata "guidata" da Orazio D'Agostini, membro del DVZO. Ci ha spiegato dapprima nel dettaglio come vengono organizzate le varie riparazioni e i lavori di manutenzione al materiale rotabile storico per poi farci visitare tutti gli spazi usati dai vari artigiani e specialisti (tornitori, meccanici, falegnami, ecc.) addetti alla manutenzione. Quasi tutti sono pensionati che prestano le moltissime ore da ... professionisti ... quale volontariato, dedicando quindi molto tempo libero alla vita sociale del DVZO.

Alcuni particolari raccontati da Orazio:

- i vagoni particolarmente interessanti dal profilo storico vengono non solo revisionati ma talvolta completamente smontati e ricostruiti basandosi su piani originali
- il deposito è stato dichiarato "monumento storico"
- solo le locomotive di una certa lunghezza (ca. quella di un "Tigerli") possono accedere all'officina. La restrizione è dovuta alla dimensione della piattaforma
- la piattaforma davanti il deposito, ancora allo stato originale, è stata la prima ad entrare in servizio in Svizzera

Ascoltando Orazio ho notato nella parlata il suo accento veneto. Il sospetto era corretto: è originario di un paesino nel Bellunese, poco distante dalle Dolomiti e dal confine austriaco, vicino a quello dove era cresciuta mia mamma.

Visto che non avevo dimenticato del tutto il dialetto "belumat" appreso da mia mamma, abbiamo continuato a parlare in questo bel dialetto, sempre meno parlato come succede purtroppo anche con il nostro dialetto ticinese.



Orazio spiega la storia del deposito di Uster e della piattaforma



La piattaforma più vecchia delle ferrovie svizzere

Prima di addentrarci nei vari spazi dei due edifici principali, Orazio ci ha raccontato la storia travagliata di questo deposito dichiarato "monumento storico" e gestito dalla "Genossenschaft Lokremise Uster" (cooperativa deposito locomotive Uster).



Officina con torni, frese, piallatrici, magazzino materiale, ecc.



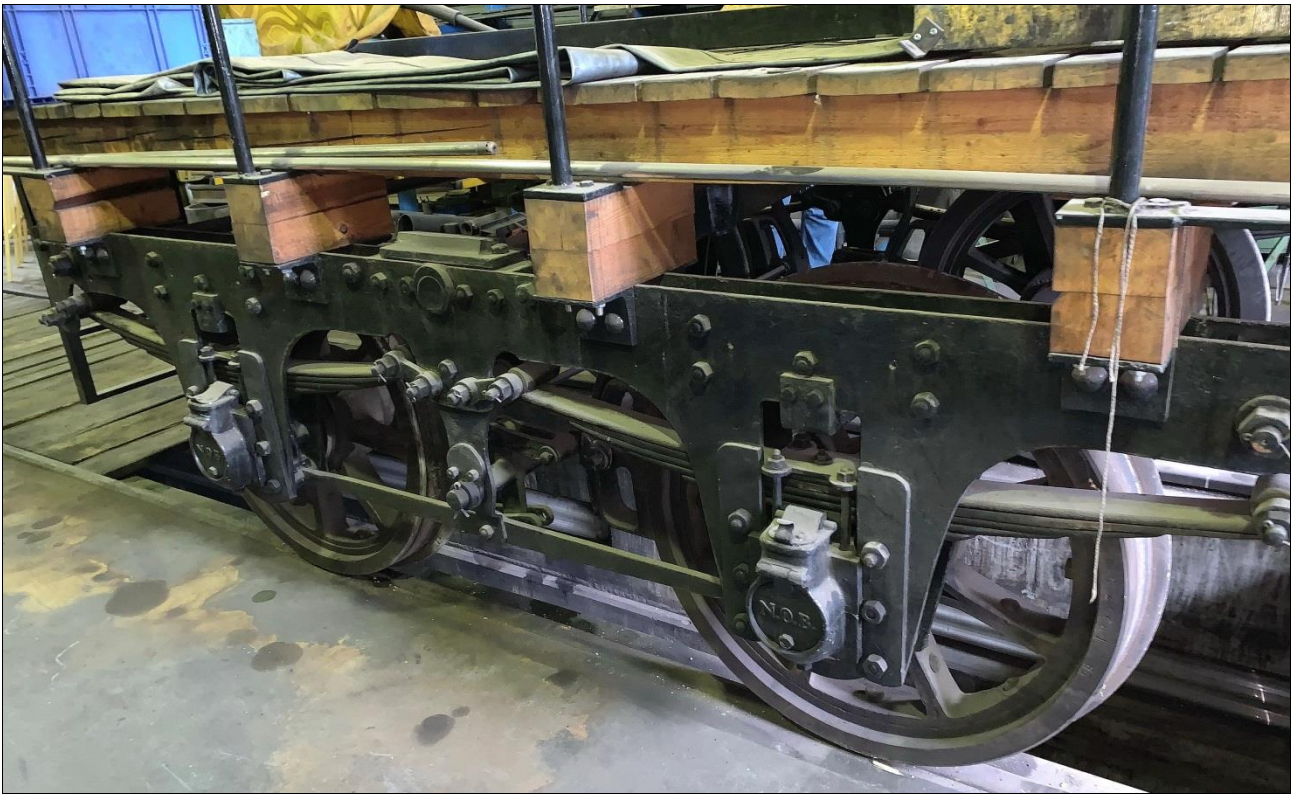
Orazio spiega alcune lavorazioni svolte dai soci volontari



E 3/3 Nr.8518, costruita dalla SLM nel 1913



Cilindro della E 3/3 Bäretswil



Vagone della NOB (Nordost Bahn) in fase di restauro (= ricostruzione) – vedi copricuscinetti



Theo Lüthi nel deposito (sottotetto) dell'abbigliamento e delle lanterne del DVZO

La storia con moltissime, interessanti e dettagliate informazioni sul deposito di Uster si possono trovare nel sito www.lokremise-uster.ch.

Ad esempio possiamo trovare:

"Genossenschaft Lokremise Uster"

Die verschiedenen Räume sind an den Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO) und die Stiftung Eisenbahnsammlung Uster vermietet. Die Lokremise Uster ist Ausgangspunkt des Industrielehrpfades Zürcher Oberland.

Die Genossenschaft Lokremise Uster sorgt dafür, dass die älteste noch erhaltene Kreis-segment-Lokomotiv-Remise der Schweiz beim Bahnhof Uster in ihrer ursprünglichen Funktion erhalten bleibt. Das aus den Remisen 1 und 2 bestehende Ensemble steht seit 1985 unter Denkmalschutz, wurde vom Kanton Zürich gekauft und in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt."

ossia:

"Cooperativa Deposito Locomotive Uster"

I vari spazi sono dati in affitto al "Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO)" e alla "Stiftung Eisenbahnsammlung Uster" (www.meilenstein.eisenbahnsammlung.ch). Il deposito è punto di partenza del percorso didattico industriale del Zürcher Oberland.

La cooperativa Deposito Locomotive Uster si opera in modo che il più antico deposito ancora conservato in Svizzera mantenga la sua funzione originale. Il deposito, composto dagli edifici 1 e 2, acquistato dal cantone Zurigo e riportato al suo stato originale, sottostà dal 1985 alla "protezione dei monumenti storici"."

Chronologie der Lokremise Uster

- 1856 Bau der Lokremise Uster durch die Glattalbahngesellschaft
- 1862 Giessereiwerkstatt (J. Wehrli und Sohn)
- 1869 Giessereiwerkstatt (Heinrich Blank)
- 1891 Neues Giessereigebäude (Heinrich Blank)
- 1911 Maschinen- und Fahrradfabrikation (Gebrüder Rüegg)
- 1921 Fabrikneubau (Gebrüder Rüegg)
- 1938 Maschinen- und Fahrradfabrik AG («Schwalbe»)
- 1948 Einstellung des Betriebs
- 1948 Verband Nordostschweiz. Käserei und Milchgenossenschaft kauft die Liegenschaften
- 1973 Gründung Technik 1900 mit Sitz in Hinwil
- 1979 Aufnahme als kommunales Schutzobjekt empfohlen
- 1980 DVZO zeigt Interesse als künftiger Nutzer der Remise
- 1983 Lok Remise Uster spruchreif
- 1985 Zürcher Regierungsrat stellt Remiseanlage unter Denkmalschutz
- 1986 Baugesuch Remise 2
- 1990 Technik 1900 wird in Genossenschaft Lokremise mit Sitz in Uster umgetauft
- 1994 Spatenstich Remise 2
- 1995 Einweihung der Remise 2
- 2006 Spatenstich Remise 1
- 2008 Einweihung der Remise 1

Ossia, senza entrare troppo nei dettagli, il deposito è stato costruito nel 1856 dalla società ferroviaria Glatt. In seguito è stato più volte venduto ed ha ospitato fonderie, lavorazione di prodotti del latte, produzione di biciclette. Nel 1985 il canton Zurigo ne diventa proprietario dichiarandolo "monumento protetto", riportandolo allo stato originale con i due edifici attuali 1 e 2. Pochi sanno che la bibita RIVELLA², inizialmente prodotta a Stäfa ZH, è stata prodotta anche nell'attuale deposito di Uster. Nel 1954 la produzione si è poi spostata a Rothrist AG.

Partiti da Hinwil con un treno storico trainato dalla Locomotiva Nr.2 arriviamo a Bauma nella Stazione termine della DVZO.

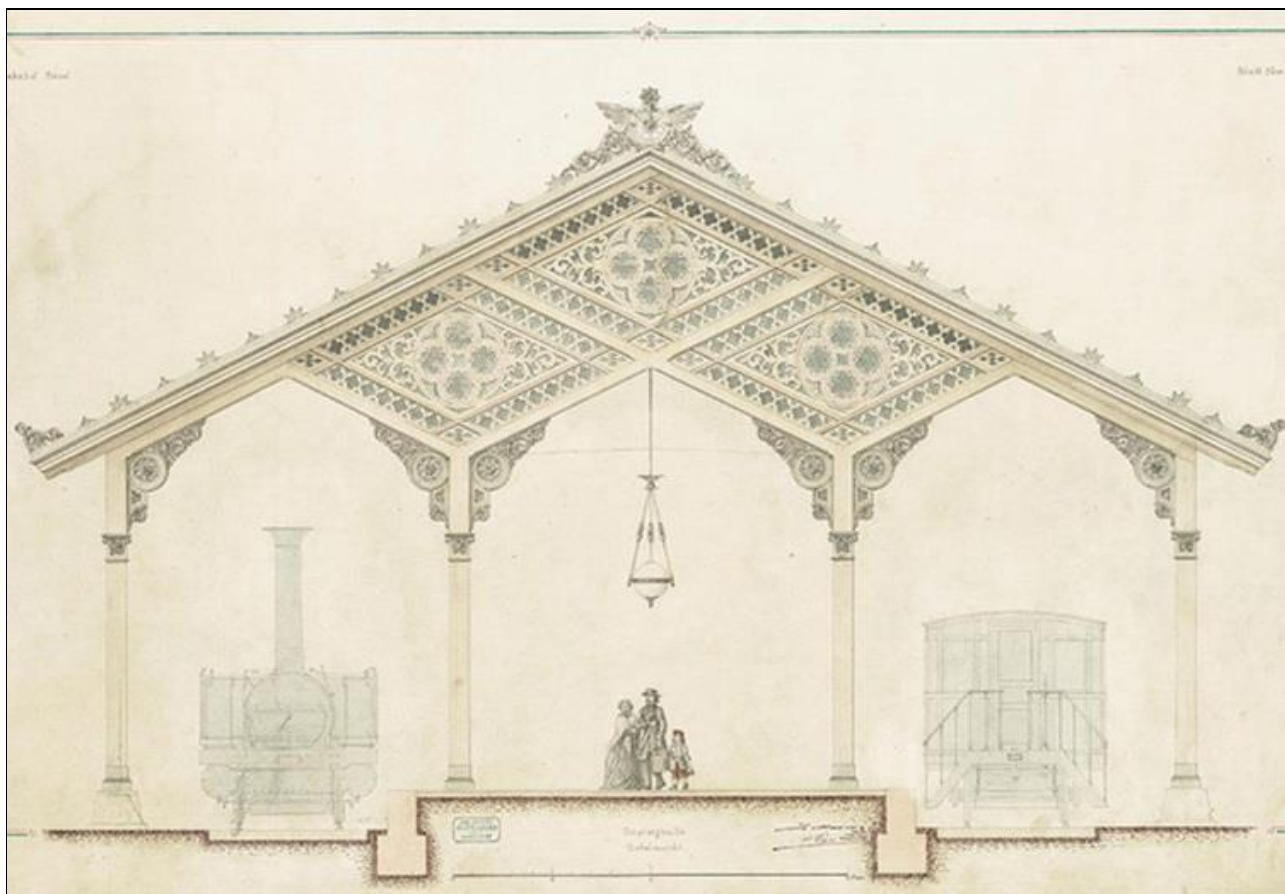


Partenza da Hinwil con il convoglio trainato dalla Ed 3/4 Nr.2 „Hinwil”.
Costruita dalla SLM nel 1903, ex. Nr. 2 della Sulzer AG, ex. Chemins de fer du Jura

La stazione del DVZO, in realtà una grande pensilina per mettere al riparo convogli e passeggeri, ha avuto una lunga e travagliata storia prima di arrivare a Bauma.

Progettata quale "Perronhalle" (pensilina per i viaggiatori) dall'architetto della "Schweizerische Centralbahn" Ludwig Rudolf Maring (1820-1893) è stata costruita attorno al 1860 e montata presso la stazione di Basilea.

² Nei primi anni 50, Robert Barth, durante i suoi studi in diritto, volle creare una bibita diversa da tutte quelle conosciute allora. Cercando un nome per la nuova bevanda, lanciata nel 1952, si lasciò ispirare dal nome del comune di Riva San Vitale e dalla parola "Rivelazione".



Pensilina attorno al 1860

Nel 1905 era stata trasferita presso le officine FFS di Olten (cantone Soletta) dove ha fun-
to per decenni anche da magazzino per il legname.

Il DVZO cercava da tempo una soluzione per proteggere dalle intemperie il loro materiale
rotabile storico. La soluzione ideale sarebbe stata l'acquisizione di questa pensilina. Tutta-
via il Canton Soletta non voleva cederla ai Zurighesi ritenendola monumento storico "fer-
roviario" della stazione di Olten.

Ricerche più approfondite portarono poi alla luce la vera storia di questo monumento che
come detto era stato eretto presso la stazione della Centralbahn di Basilea.

La disputa con Soletta/Basilea/Zurigo terminava nel 2008 con la decisione da parte delle
FFS (proprietaria) di cedere la pensilina al DVZO.

Nel 2014 l'ufficio federale per la cultura (BAK = Bundesamt für Kultur) dichiarava la co-
struzione "bene culturale di rilevanza nazionale".

Dopo essere stata smontata, trasportata ed immagazzinata a Küssnacht am Rigi, si è pro-
ceduto alla ricostruzione restaurando ed adattando alcune parte in modo da renderla stati-
camente conforme alle norme di sicurezza.

Nel settembre del 2015 la rinnovata costruzione è stata ufficialmente inaugurata nella sua
nuova ubicazione presso la stazione di Bauma.



La pensilina (Perronhalle) presso la stazione di Bauma





Be 4/4 (ex BT 14) dell'Eurovapeur, costruita dalla SLM/SAAS nel 1931.
Il modello in 7 1/4" nel colore originale verde si trova attualmente depositata a Mappo.



Ed 3/3 Nr. 401 „Bauma“, costruita nel 1901 per la UeBB



Carro per trasporto di trasformatori. Peter Flühmann ha costruito lo stesso vagone per le scale 5" e 7 ¼".



Carro gru che ha ispirato Pietro Mariotta a costruirlo in 7 ¼" (vedi Bollettino OTT-DIC 2014)



Theo Lüthi davanti alla locomotiva "Amor Express" del DLC (Dampf Loki Club) di Herisau, ex BT Nr.9, ex SBB Eb 3/5 Nr.5889, costruita dalla Maffei (D) nel 1910



La sorella Eb 3/5 Nr.5886 (ex. BT Nr.6) è in revisione presso il Club San Gottardo



Ce 6/8 III Nr.14305 Coccodrillo della SBB-Historic ospite presso la DVZO per il 50.giubileo.
Costruito dalla SLM/MFO nel 1925, era in servizio a Bellinzona dal 1946 al 1960.



Rodolfo Widmer, Theo Lüthi, Gianluigi Rossi in fase di relax durante il rientro in Ticino

A conclusione vorrei ricordare che il DVZO:

- è a tutti gli effetti una società ferroviaria con proprio materiale rotabile in scala 1:1
- ha un'infrastruttura ferroviaria di tutto rispetto (officina, tracciato, depositi, ecc.)
- conta ca. 900 soci di cui ca. 200 sono collaboratori attivi (volontari)
- genera entrate per ca. 250'000 CHF (ATTENZIONE: le uscite sono spesso superiori!!!)

La storia (cronologia) del DVZO potete trovarla anche nella rivista EA 04/2019:

>>> www.dvzo.ch/verein/vor-50-jahren

I mezzi finanziari e personali, le attività e l'organizzazione del DVZO non sono sicuramente paragonabile a quelli di associazioni quali ATAF o simili. Tutte però hanno quale obiettivo di riunire appassionati di ogni tipo di ... scale ferroviarie e di conservare e tramandare anche tecniche di altri tempi senza le quali non avremmo avuto un progresso tecnico, economico e culturale in settori ... non necessariamente ferroviari.

40 anni (1979-2019)– Amici ferromodellisti Chiasso (AFC)

Bruno Pini

I "cugini ferroviari" di Chiasso hanno organizzato, sabato 31.08.2019, presso la loro sede situata nella ex cabina scambi Nr.1 delle FFS, i festeggiamenti del 40.giubileo.

La storia dell'AFC è ben descritta nel loro sito www.afc-chiasso.ch.

Il Presidente Riccardo Veri ci ha invitato a partecipare al loro giubileo dandoci la possibilità di presentarci o meglio ripresentarci ai loro visitatori. I nostri giovani ATAF, spontaneamente disponibili e trainati da Dominic Pini, hanno allestito un piccolo "stand" esponendo tra l'altro un modello della locomotiva a vapore C 5/6, 4 cilindri in alta e bassa pressione, scartamento 5" (127 mm), scala 1:11, costruita da Charles Ball (Stein am Rhein SH) e funzionante a carbone come quella vera.

Notevole l'affluenza di pubblico malgrado la giornata particolarmente afosa. La parte logistica, che permetteva di gestire la manifestazione anche in caso di brutto tempo, è stata ben concepita ed ben organizzata. Non era semplice permettere la visita al bellissimo plastico in H0 situato all'ultimo piano della cabina scambi, sede sociale dell'AFC. Tuttavia grazie all'introduzione di "slot time" la visita a gruppi di 10-12 persone è stata sempre garantita.

Dal sito AFC:

Ma cosa ci distinguerà dalle altre associazioni di ferromodellisti?

Noi non costruiremo un plastico più grande, più bello o tecnicamente più evoluto di altri. No!

Noi ci distingueremo perchè avremo un plastico al primo piano della Cabina 1 della Stazione Internazionale di Chiasso, sulla Linea del San Gottardo, e perchè mentre guarderemo i nostri modelli correre sul nostro plastico potremo allo stesso momento ammirare il transitare di veri convogli (Re460, Re 10/10, nuove locomotive, locomotive DB, nuovi treni, ...).

Ricordo il programma della manifestazione:

- visita al plastico H0
- esposizione di pregiati modelli in diverse scale
- viaggio in TILO nel contesto ferroviario di Chiasso (passeggeri e merci)
- visita del nuovo treno ad alta velocità GIRUNO della Stadler
- visita al treno di soccorso e spegnimento TSS costruito per Alptransit
- visita alla locomotiva Vectron della SBB Cargo International
- visita al vagone panoramico FFS



Presenti erano pure altre associazioni ferroviarie quali la SEFT, la "Amici LCD & LT" (Lugano-Cadro-Dino & Lugano-Tesserete) oltre alla Polizia Ferroviaria ed ad alcuni sponsor.

Simili manifestazioni sono sempre utili sia perché rivediamo persone che già conosciamo, sia perchè si ha l'opportunità di conoscerne di nuove, sia perchè è sempre utile scoprire qualcosa di nuovo. Dalla manifestazione i soci ATAF presenti hanno potuto inoltre trarre alcuni spunti utili per l'organizzazione del 50.giubileo nel 2020 a Mappo-Minusio.



La cabina scambi, sede dell'AFC



Da sinistra "stand" SEFT, Amici LCD<, Polizia Ferroviaria



Da sinistra: Riccardo Khoyi, Dominic Pini, Livio Grillo. Davanti: Claudio Buffolino (Polizia Ferroviaria)



Moltissimi e pregiati i modelli esposti



Stazione di Chiasso, vista dal piano superiore della sede AFC

Alcune informazioni (non complete) sul plastico H0 dell'AFC tratte dal loro sito:

Idee e sviluppo delle idee

Un gruppo di una decina di Soci ha iniziato in autunno tardo 2006 a mettere su carta le prime idee del nuovo plastico. È stato un succedersi di idee e di disegni, che hanno portato alla stesura di due varianti di tracciato, successivamente ridotte, dopo opportune riflessioni, a una sola variante. Per disegnare il tracciato del plastico abbiamo utilizzato il software Raily3.0 che permette la rappresentazione del percorso anche con lo sviluppo della terza dimensione, in pratica l'altezza, con la possibilità della rotazione sull'asse verticale e orizzontale, consentendo una valutazione molto vicina a quella che potrà poi essere la realtà.

È stato un lavoro di gruppo e non un lavoro di singoli, permettendo così di far confluire nel disegno scelto come "Tracciato del plastico AFC" le migliori idee, garantendo una maggiore qualità e un percorso estremamente interessante.

Concetto generale

... La costruzione di tutta la struttura ha come materiale principale il legno, facile da lavorare e di costi contenuti, dedicando particolare attenzione alla realizzazione a moduli, tali da permettere un eventuale smontaggio.

Per la costruzione delle elicoidali abbiamo preferito, dopo attente analisi di differenti soluzioni, la soluzione di una costruzione della corona circolare in sei elementi per ogni giro, sostenuti da bacchette filettate che permettono una regolazione molto precisa della pendenza, garantendo nello stesso tempo la massima solidità. ...

Regole e definizioni

È assolutamente impensabile iniziare la costruzione di un plastico di tali dimensioni senza prima aver definito delle regole. Anche nel ferromodellismo esistono regole definite a livello internazionale (le norme NEM definite dal Congresso Internazionale MOROP). In conformità con queste abbiamo poi chiarito alcune nostre regole allo scopo tra l'altro di costruire il plastico in funzione della disponibilità di spazio sia orizzontale sia verticale.

Le regole che abbiamo definito sono:

- *il raggio minimo delle curve non deve essere inferiore a 553,9 mm;*
- *le curve visibili saranno realizzate solo con rotaia flex;*
- *la pendenza massima consentita è del 30 o/oo;*
- *la segnaletica deve essere conforme alle specifiche FFS;*
- *la catenaria deve essere conforme alle specifiche FFS.*

I piani del plastico

I piani del plastico sono stati disegnati con l'ausilio del software Raily3.0. Questo software tra l'altro dà in automatico e in tempo reale le informazioni riguardanti la lunghezza totale dei binari, che nel nostro plastico è uguale a m 258,49 e l'inventario dei pezzi necessari alla sua costruzione.

Il plastico disegnato in ottemperanza alle regole sopra enunciate, prevede lo sviluppo del tracciato su tre livelli:

- *un livello inferiore con due stazioni nascoste,*
- *un livello intermedio visibile,*

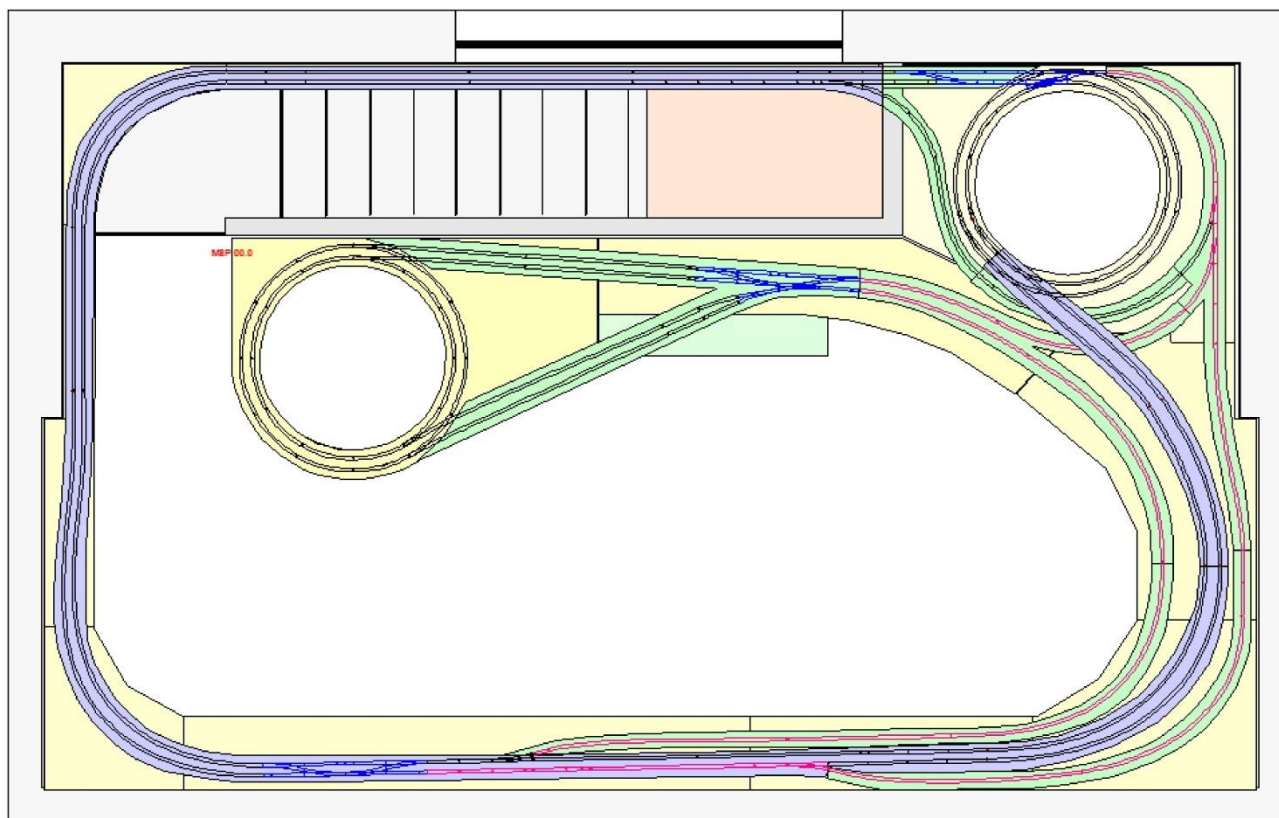
- un livello superiore con la stazione principale.

Il tracciato è suddiviso in sezioni, che permettono la retrosegnalazione della posizione del treno (gestione dell'occupazione) permettendo nel contempo la gestione del movimento dei convogli.

Materiale per la costruzione del plastico

Märklin	Binari K, scambi, motori per scambi, diversi
MBTronic	Decoder e motori per scambi
Micro Scale	Segnali FFS
Win DigiPet	Software per la gestione della movimentazione dei convogli
Littfinski	Booster, decoder per la gestione della retrosegnalazione, decoder per i segnali
Sommerfeld	Catenaria FFS
IMT	Materiale di isolamento del rumore dei convogli

...



Il piano intermedio con i lunghi tracciati visibili

Da ultimo vorrei segnalare le "newsletter", interessanti e ben redatte, pubblicate solitamente più volte all'anno e consultabili (scaricabili) nel loro sito www.afc-chiasso.ch.

>>> vale veramente la pena di leggerle!

Alcune pubblicazioni *La Redazione*

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

4. Oktober 2019

19

Geschichtliches



bearbeitet von Angelika Tauscher

Leider fuhr die **Strassenbahn** im April 1960 zum letzten Mal. Das gleiche Schicksal erfuhr die Maggiatalbahn Ende November 1965

Vorwort des Autors

Ende der fünfziger Jahre begegnete ich den Ferrovie Regionali Ticinesi (FRT) zum ersten Mal während den Sommerferien. Ich war von den drei verschiedenen Schmalspurbahnen fasziniert. Der Bahnhofplatz von Locarno – ein wahres Paradies: Auf dem Gleis 1 standen zwei Fahrzeuge der Centovallibahn, ein neuer Gelenktriebwagen und ein älterer Triebwagen mit einem Güterwagen. Auf Gleis 2 wartete eine Komposition der Maggiatalbahn auf die Abfahrt. Die beiden Gleise 3 und 4 wurden von den Trams beansprucht. Diese kreuzten sich halbstündlich. Mein Vater erklärte mir, dass die beiden Tramfahrzeuge von den Rheintalischen Strassenbahnen stammen.

Leider fuhr die Strassenbahn im April 1960 zum letzten Mal. Das gleiche Schicksal erfuhr die Maggiatalbahn Ende November 1965. Überlebt hat lediglich die erst 1923 eröffnete Centovallibahn. Seit Ende 1990 fährt diese unterirdisch von Solduno bis zum Bahnhof Locarno.

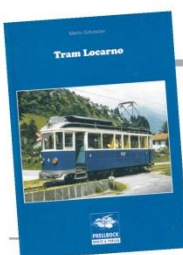
Die Geschichte der Maggiatalbahn und der Centovallibahn sind in verschiedenen Büchern publiziert worden. Es fehlt aber eine detaillierte Darstellung des Trambetriebs. Dieser ist eng mit den beiden anderen Bahnen verknüpft. Es sind aber einige Besonderheiten zu verzeichnen. Mit diesem Buch beabsichtige ich, die Situation der drei Betriebe in Locarno geschichtlich und bildlich detailliert darzustellen.

Maur, im November 2017
Martin Schweizer

Vorgeschichte

Locarno, die bekannte Ferienmetropole, liegt an der nördlichen Bucht des Lago Maggiore. Die Stadt an der Eingangspforte zu den Tälern der Melezza und Verzasca war bereits zur Römerzeit ein bedeutender Umschlagplatz für den Güterverkehr über die Alpenpässe. Die ideale Lage am Seeufer verhalf dem heutigen Touristenort schon früh zu einem beliebten Handels- und Verkehrszentrum. Am 20. Dezember 1874, mit der Eröffnung der Strecke Bellinzona-Locarno der Tessiner Talbahnen, kam Locarno zum ersten Kontakt mit dem Schienenweg. Die Endstation Locarno wurde so ausgeführt, dass eine Fortsetzung Richtung Italien jederzeit möglich war. Doch die Hoffnung, dass die internationalen Züge dereinst über Locarno verkehren würden, musste nach der Inbetriebnahme der Gotthardbahn (1882) endgültig begraben werden. Die Stadt und auch das Hinterland gerieten in eine verkehrstechnische Isolation. Zwar wurde eine Linie dem Langensee entlang gebaut, jedoch über Magadino und Luino. Die internationalen Verkehrsströme führten aber über den Monte Ceneri, Lugano und Chiasso. Nach der Vollendung der international wichtigen Gotthardbahn versuchte man nach dem Vorbild anderer Regionen die Erschliessung bisher benachteiligter Gebiete zu verbessern. (...)

TRAM LOCARNO



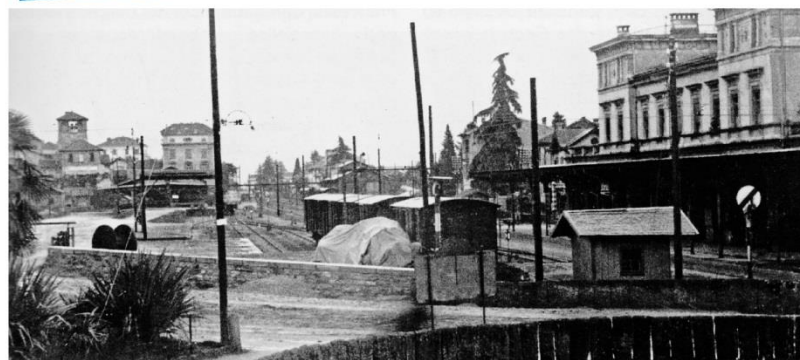
Das Buch

Tram Locarno von Martin Schweizer

Der Trambetrieb in der Stadt am Lago Maggiore wurde am 1. Oktober 1908 zwischen den Stationen Sant'Antonio und Minusio feierlich eingeweiht. Am 30. April 1960 endete dieser auf der in der Zwischenzeit bis Solduno verlängerten Linie. Neben der geschichtlich und betrieblich detaillierten Darstellung des Strassenbahnbetriebs wird auch die Verknüpfung des Trams mit der Maggiatalbahn- und der Centovallibahn beleuchtet.

104 Seiten, 130 Farb- und Schwarzweiss-Abbildungen, Pläne, Tabellen und Skizzen

Erschienen im Prellbock Verlag
ISBN 978-3-907579-44-2



Der SBB-Bahnhof Locarno mit dem Bahnhofsgebäude vor 1935. Im Vordergrund die Traminie nach Minusio. Am rechten Bildrand die Kreuzung mit der Gotthardlinie. (Foto: Garbani)



Ein Locarneser Tram und ein Triebwagen der Maggiatalbahn stehen 1908 beim Gotthardbahnhof. Die Maggiatalbahn sowie die Centovallibahn (ab 1923) hatten ihre Abfahrtsstelle bis im Januar 1935 seitlich des Bahnhofs. (Sammlung: M. Schweizer)



Der Motorwagen Ce 2/2 1 verlässt die Via alla Ramogna. (Foto: Garbani)



Situationsplan der Bahnen und Trams in Locarno. (Zeichnung: J. Aeschlimann)



Der Ce 2/2 2 auf der Piazza Grande. (Foto: Garbani)

Publicheremo in un prossimo Bollettino l'articolo apparso all'inizio di ottobre 2019 nella TZ.

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

Il Comitato e la Redazione

Giubileo a Münsingen

Per 4 giorni, a partire dal 26.09.2019, l'associazione Dampfbahn Aaretal di Münsingen BE ha festeggiato il 25.giubileo. L'associazione gestisce una miniferrovia in 5" e 7 ¼" su un circuito di ca.800 m integrata nel parco di una clinica psichiatrica. Alla festa era presente per ATAF Dominic Pini con la locomotiva a vapore Brünig in 7 ¼" (ca. 450 Kg). Erano presenti tre delle quattro Brünig costruite in 7 ¼" da Christian Scherz (Garten- und Parkbahnen G&P) in collaborazione con la SOB (Südostbahn). di Samstagern SZ.

Lavori "esterni" a Minusio-Mappo

Riassunto di alcuni lavori conclusi a Mappo-Minusio:

- i due sollevatori elettroidraulici (portata 1000 Kg) sono stati installati e sono funzionanti
- il "cortile" attorno alla parte nuova della sede di Mappo è stato lastricato con "sagomati" (Wellensteine) di cemento
- il cancello lungo la ciclopista è stato spostato di ca.2 m.

Prossimo lavori (all'esterno):

preparazione della massiciata e posa del binario (scartamento 5" e 7 ¼") per il raccordo tra la nuova officina e la piattaforma.

Visitatori da Longarone

Una famiglia di Longarone (Belluno-I), dopo aver contattato Dominic Pini, sono arrivati a Mappo-Minusio per circolare e conoscere ATAF. Per info: Longarone-Minusio ca. 500 km.

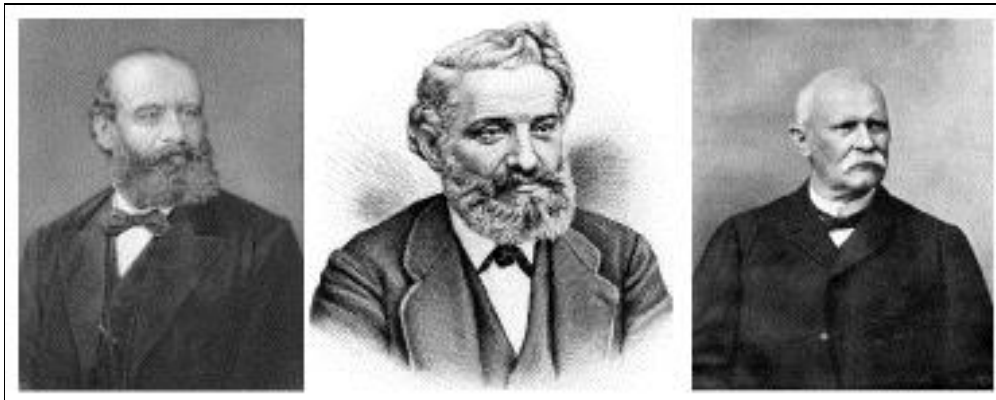
**PER APPASSIONATI COME LORO (che siano soci o non soci),
VALE LA PENA DI AVERE UN'ASSOCIAZIONE COME LA NOSTRA.**



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?



Tutti e tre hanno contribuito in prima persona alla realizzazione della Galleria Ferroviaria del San Gottardo, alla creazione e al successo della Gotthardbahn, grazie alla quale il Ticino ha potuto modernizzarsi essendo passaggio obbligato nel collegamento fra il Nord e il Sud delle Alpi.



Alfred Escher (1819-1882, giurista)

- Consigliere nazionale per 34 anni
- Consigliere di Stato di Zurigo
- Promotore e vicepresidente del Politecnico di Zurigo
- Fondatore e presidente del Credito Svizzero
- Promotore, fondatore e presidente della Gotthard-Bahn
- Presidente della Nordostbahn (NOB)
- Un monumento si trova davanti alla stazione FFS di Zurigo

Louis Favre (1826-1879), architetto ed ingegnere

- La sua impresa costruisce la Galleria ferroviaria del San Gottardo
- Muore in galleria durante un'ispezione 7 mesi prima che sia abbattuto l'ultimo diaframma di roccia
- Un suo ritratto fu fatto passare per primo dopo l'abbattimento dell'ultimo diaframma

Emil Welti (1825-1899), giurista

- Consigliere di Stato di Argovia
- Consigliere Federale (1867-1891)
- Per il suo aspetto era soprannominato il "Bismark Svizzero"
- Si operò in modo che Italia e gli stati tedeschi sostenessero finanziariamente il progetto della Gotthardbahn
- Convinse il parlamento a sostenere finanziariamente la Gotthardbahn quando si trovò in difficoltà finanziarie
- Promotore della nazionalizzazione delle società ferroviarie

Frivolezze fotografiche e non ...



Non stanno posando binari. È solo il dopo-terremoto in Nuova Zelanda (Canterbury).

Scadenze



**Associazione Ticinese
Amici della Ferrovia**

6648 Minusio
www.ataf.ch

 Find us on
Facebook 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 2019

Marzo	31	14.30 – 17.30 ⁽¹⁾ 09.30-17.30 slowUp
Aprile	14 ⁽¹⁾ / 21	
Maggio	12 / 26	
Giugno	9	
Giugno	23	20.00 – 21.30
Luglio	7 / 11 / 14 / 18 / 21 / 25 / 28	
Agosto	4 / 8 / 11 / 15	
Agosto	25	14.30 – 17.30
Settembre	8 / 22	
Ottobre	6 / 20	
Novembre	30	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 26.OTT.2019
- altre vedi www.ataf.ch

Club Ospiti a Mappo

- sabato/domenica 05-06.OTT.2019

Faszination Modellbau D-Friedrichshafen

- 01-03.NOV.2019
- www.faszination-modellbau.de

*Besserwisser kritisieren immer
Bessermacher.*

Erhard Horst Bellermann, 1937, deutscher Bauingenieur, Dichter

*I sapientoni criticano sempre
chi sa fare meglio.*

Erhard Horst Bellermann, 1937, ingegnere, poeta germanico