



Indice

Riflessioni.....	3
ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA 2020.....	4
ASSEMBLEA COMMEMORATIVA.....	5
Relazione del Presidente.....	6
1970 – 2020 50 ANNI DI ATAF: FESTEGGIAMO!.....	8
Messaggio del cassiere.....	9
Istruzioni Locomotiva Vapore – 3.parte.....	10
Tram Locarno.....	14
Lötschberger Südrampe.....	20
Alcune pubblicazioni.....	29
Lo sapevate	30
Frivolezze fotografiche e non	31
Scadenze	32

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
Mappo-Minusio, 06.OTT.2019

Circolazione pubblica durante la visita dei nostri amici di Zurigo

Riflessioni

Il Comitato e la Redazione

*Solo l'ora ci appartiene.
E un'ora, se è felice, è molto.*

[Theodor Fontane, 1819-1898, scrittore tedesco]

*Uns gehört nur die Stunde.
Und eine Stunde, wenn sie glücklich ist, ist viel.*

[Theodor Fontane, 1819-1898, deutscher Schriftsteller]



*Il Comitato e la redazione ATAF ringrazia tutti i soci,
i sostenitori e le loro Famiglie per l'appoggio dato alla
società ed augura*

Buone Feste e Felice Anno Nuovo

*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.*

ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA 2020

Sabato 15.FEB.2020 14:00
presso la Sede ATAF a Mappo

ORDINE DEL GIORNO

1. nomina presidente del giorno;
2. nomina due scrutatori;
3. verifica diritto di voto;
4. approvazione / eventuale modifica ordine del giorno;
5. lettura / approvazione verbale ultima assemblea;
6. relazione presidente;
7. approvazione conti annuali e rapporto dei revisori;
8. nomina presidente;
9. nomina membri comitato;
10. nomina revisori;
11. nomina soci onorari / veterani;
12. ratifica nuovi soci / dimissioni soci / eventuali radiazioni;
13. tasse sociali / contributi straordinari;
14. eventuali.

Seguirà l'ASSEMBLEA COMMEMORATIVA del 50.

Il verbale dell'ultima Assemblea Generale Ordinaria tenuta il 28.FEB.2019 è stato pubblicato nel Bollettino di MARZO-APRILE 2019.

NON MANCATE ALL'ASSEMBLEA

ASSEMBLEA COMMEMORATIVA

Sabato 15.FEB.2020 17:00
presso la Sede ATAF a Mappo

TRATTANDE

1. Saluto ai presenti e obiettivo dell'assemblea commemorativa
2. Saluto delle Autorità
3. Saluto dei rappresentanti di altri club amici
4. Breve storia dell'ATAF
5. Onorificenze
6. Saluto di chiusura

Seguirà un Aperitivo

NON MANCATE ALL'ASSEMBLEA



Vedi Articolo: **1970 – 2020 50 ANNI DI ATAF: FESTEGGIAMO!**

Relazione del Presidente

Bruno Pini

Quando si prepara una relazione si ripercorre l'anno trascorso riassumendo quanto fatto o non fatto per poi dare una prospettiva di quello che di vorrà intraprendere. Anche se la vita societaria procede sostanzialmente in modo positivo, ben organizzata in uno schema simile a quello dei precedenti anni, è d'obbligo riflettere sulle cose negative vissute soffermandosi e valorizzando soprattutto quello che di positivo è stato fatto o raggiunto.

Principali attività 2019

Circolazione pubblica (esclusa giornata dell'albero)

- Giornate: 22 su 23 pianificate (incluso slowUp)
- Ore circolazione: 53.0 (93.0% 2018) su 56.0 pianificate (max Roggero 89%, Mariotta 79%, Pini 73%)
- Ore presenza: 550.5
- Soci: 4-14 (media 9) soci ATAF/circolazione
- Trasportate: ca. 4'748 persone di cui 498 persone slowUp (circolazione escluso slowUp: -3.4% 2018)

Circolazione soci / manutenzione 1-2 sabati

Presenza in sede di regola ogni giovedì sera e ogni sabato pomeriggio

Riunioni comitato 9 serate (5x persone a 2-3 ore escluso viaggio e preparazione)

Bollettini 4 (pubblicazione trimestrale – ca. 120 ore/anno per la redazione)

Gita sociale 01.SET.2019 - DVZO Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland

Cena sociale 30.DIC.2019 (in sede, dopo la giornata dell'albero)

Ospiti a Mappo 05/06.OTT.2019 - DMC-CH di Zurigo / MBG-Glattfelden / altri

Manifestazioni 14.APR.2019 - slowUp

Altre attività 2019

Oltre alle principali attività, e già questo non è poco ... abbiamo trovato il tempo di fare:

- Allestimento periodico delle vetrine
- Posa di due nuovi elevatori (portata 1t)
- Progettazione dell'allacciamento officina-rotonda
- Sistemazione esterna con posa sagomati e spostamento cancello lato ciclopista
- Revisione a Basilea dei conti SVEA 2018 (Bruno Pini)

Retrospettiva e previsioni

Molte attività appartengono alla categoria delle attività correnti e pur richiedendo molte ore di lavoro non sono state citate. Le "attività speciali" vengono tuttavia riassunte in una lista delle pendenze e liquidate secondo le priorità definite. La maggior parte di queste attività sono state liquidate. Ricordo che se ne aggiungono sempre di nuove. Il lavoro non manca, i soci che danno una mano spesso sì.

La maggiore attività straordinaria è stata quest'anno la ricerca, fornitura e posa della pavimentazione esterna e la posa dei 2 elevatori. Sono state investite molte molte giornate da parte di un paio di soci che si sono messi a disposizione anche durante le loro vacanze. Un muratore ci è stato di notevole aiuto e la meteo favorevole ci ha agevolato il lavoro. Questa pavimentazione era necessaria dopo l'ampliamento della sede. Il risultato è molto positivo e tutto da vedere. La posa degli elevatori elettroidraulici ha comportato una lunga progettazione da parte di Pietro Mariotta. Tutto è funzionante ed è stato eseguito in modo professionale.

Il fatto di aver ottenuto l'esenzione fiscale sulle imposte di successione, donazione, reddito, capitale, immobiliare ha avuto conseguenze positive:

- Dopo aver inoltrato la dichiarazione d'imposte è stata confermata la tassazione: 0.00 CHF
- Abbiamo ricevuto cospicue donazioni che permettono di ridurre il nostro debito dovuto all'ampliamento della sede

Per il 2020, oltre alle attività di "routine" e "straordinarie non pianificate", abbiamo un grande avvenimento che comporterà un sforzo supplementare per ATAF: i festeggiamenti del 50.Giubileo. Un gruppo di lavoro è stato costituito con Pietro Mariotta (leader), Domini Pini (logistica), Rodolfo Widmer (supporto). I dettagli sono riportati nei vari Bollettini sociali.

Una pendenza importante: l'allestimento dell'impianto delle piccole scale al 1.piano. Sono state raccolte idee e proposte durante un pomeriggio informativo in sede. Queste idee sono confluite nella pianificazione del gruppo di lavoro. Nel 2020 si inizierà con i lavori preliminari. Più volte in Comitato avevo affermato che questo progetto (piccoli scartamenti) sarebbe stato un progetto non semplice soprattutto nel trovare un consenso comune. Tuttavia qualcosa si sta già muovendo.

Riprendo senza modifiche quanto esposto nella precedente relazione:

A media/lunga scadenza dovremo affrontare seriamente il tema del rinnovo del Comitato e quello del "reclutamento" di nuovi soci, soprattutto di giovani.

Alcuni temi citati nella relazione sono stati riportati nei Bollettini trimestrali ATAF.

Ringrazio tutti i soci, in particolare chi ci aiuta nella circolazione pubblica, il Comitato, i nostri sostenitori e le Autorità del Comune di Minusio per l'appoggio dato ad ATAF ed al Presidente, fiducioso che potremo raggiungere assieme i prossimi ambiziosi obiettivi.

firmato

Bruno Pini, Presidente ATAF

24.DIC.2019

La relazione originale firmata si trova nell'archivio ATAF.

1970 – 2020 50 ANNI DI ATAF: FESTEGGIAMO!

Pietro Mariotta

I lavori per l'organizzazione del Cinquantesimo dell'ATAF proseguono sulla base di quanto presentato sul Bollettino ATAF di settembre 2019.

Il primo appuntamento sarà l'assemblea commemorativa. Essa avrà luogo il 15 febbraio 2020 alle 17.00 presso la nostra sede di Mappo. Sono previste le seguenti trattande:

1. Saluto ai presenti e obiettivo dell'assemblea commemorativa
2. Saluto delle Autorità
3. Saluto dei rappresentanti di altri club amici
4. Breve storia dell'ATAF
5. Onoreficenze
6. Saluto di chiusura.

Al termine potremo passare un piacevole momento conviviale attorno a un aperitivo, visitare la sede ampliata, oppure ammirare i nostri modelli nelle varie scale, come pure scambiarsi informazioni e discutere sull'evoluzione del nostro hobby preferito.

Il secondo appuntamento sarà dedicato al pubblico, che ci sostiene venendo sempre numeroso alle nostre giornate di circolazione, ma anche ai vari enti, ditte e persone che ci aiutano a fare quadrare i nostri ambiziosi bilanci.

Vogliamo mostrare che il nostro hobby ha tante sfaccettature e offre moltissime possibilità, dalle piccole scale alla ferrovia reale, dal vapore vivo all'elettronica più avanzata.

Per l'occasione abbiamo invitato anche gli altri club ticinesi attivi nel nostro hobby a presentare le loro attività. Tutti abbiamo interesse a coinvolgere più persone e a ringiovanire i ranghi: la concorrenza di altri hobby e dello sport è forte, ma anche noi possiamo offrire qualcosa d'interessante e particolare. Vogliamo perciò approfittare dell'occasione per presentare al vasto pubblico cosa si può fare come soci di un club di appassionati della ferrovia.

Concretamente, il 17 maggio 2020 dalle 10.00 alle 17.00 è prevista la circolazione gratuita dei convogli sulla nostra miniferrovia. Nel contempo il pubblico potrà visitare la sede, vedere cosa fanno e cosa offrono gli altri club di appassionati della ferrovia, potrà passare un momento conviviale rimanendo a pranzo presso la nostra fornita cucina oppure approfittando della buvette ATAF.

Il terzo appuntamento è in calendario il 6 giugno 2020 dalle 10.00 alle 17.00 e sarà dedicato ai soci ATAF, con la possibilità di fare circolare le loro grandi locomotive sulla miniferrovia e le loro composizioni, dalla scala N alla scala LGB, all'interno della sede su un apposito circuito. Sarà un'occasione per informarsi sui nuovi progetti o sui vari aspetti tecnici e per un sempre interessante scambio d'idee. Il pranzo conviviale è offerto da ATAF.

In occasione dell'assemblea commemorativa e sul prossimo bollettino sociale sarete informati sugli ultimi sviluppi del progetto festeggiamenti cinquantesimo ATAF. Vi invito dunque a riservare le date e a partecipare numerosi ai tre appuntamenti.

Messaggio del cassiere

Mirco Marchi

Stimati soci.

La nostra società anche nel 2019 ha dimostrato di avere finanze sane, garantite:

- dai contributi sociali
- dai contributi dei nostri sostenitori
- dal pubblico visitatore della Miniferrovia di Mappo-Minusio

e dal GRANDISSIMO impegno dei soci presenti durante la circolazione pubblica.

È giusto anche ringraziare chi paga puntualmente le tasse sociali e ripetere ai ritardatari:

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



ATTENZIONE

1. Se ricevete un richiamo ingiustificato contattatemi all'indirizzo mirco.marchi@ataf.ch
2. 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 la prossima Assemblea Generale il moroso viene RADIATO senza ulteriore comunicazione.

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

Istruzioni Locomotiva Vapore – 3.parte

La Redazione e Francesco Vignolini

Alcuni anni fa Francesco Vignolini ci aveva mostrato alcuni articoli riguardanti le "ISTRUZIONI per il servizio del personale di macchina della trazione a vapore" redatto nel 1942 dalla Società Anonima delle Ferrovie Nord Milano. Incuriositi, navigando in rete, abbiamo trovato copia di dette istruzioni. Grazie alle indicazioni di Francesco pubblicheremo su più Bollettini alcuni articoli di questo interessante documento.



SOCIETÀ ANONIMA DELLE FERROVIE NORD MILANO

Sede in Milano - Capitale L. 79.500.000 interamente versato e in corso di ammortamento

C. P. C. Milano N. 28331

ISTRUZIONI
per il
servizio del personale di macchina
della trazione a vapore

MILANO - LUGLIO 1942 - XX

Tipografia ALA – Varese

Nella Parte II dedicata all'istruzione sull'uso delle locomotive possiamo trovare i seguenti articoli:

- Art. 1. - Manovra del regolatore e della leva d'inversione
- Art. 2. – Controvapore
- Art. 3. - Alimentazione del fuoco in caldaia
- Art. 4. - Alimentazione dell'acqua in caldaia
- Art. 5. - Scivolamento delle ruote
- Art. 6. - Eiezioni d'acqua dal camino
- Art. 7. - **Osservazioni sullo scappamento**
- Art. 8. - Locomotive a vapore surriscaldato
- Art. 9. - Lubrificazione dei cilindri

[ndr] Art.1, Art.2, Art.3 pubblicati nel Bollettino 2017.01 GEN-MAR
Art.4, Art.5, Art.6 pubblicati nel Bollettino 2018.04 OTT-DIC

--- continuazione ---

Art. 7. - Osservazioni sullo scappamento

Quando la locomotive lavora, ad ogni giro di ruota motrice si odono quattro colpi di scappamento, i quali a macchina perfettamente regolata devono essere uguali d'intensità ed ugualmente distanziati fra loro; se questa uguaglianza di intensità e di distanza non c'è bisogna cercare di correggere la distribuzione variando la lunghezza dei pezzi che la comandano.

Se si ode un colpo di scappamento più forte o più debole degli altri occorre notare quale manovella si trova in quell'istante ad un punto morto e così si può precisare da qual parte c'è eccesso o deficienza d'ammissione di vapore: se ad esempio si ode un colpo più forte degli altri quando la manovella destra è al punto morto anteriore vuol dire che vi è un eccesso d'ammissione alla parte posteriore del cilindro destro e quindi necessita ridurre lo spostamento del distributore verso l'avanti.

Prendendo in osservazione il solo moto in avanti d'una locomotiva possono presentarsi tre casi d'ineguaglianza dei colpi di scappamento:

1° caso: un colpo forte

- *uno giusto*
- *uno debole*
- *uno giusto*

si nota allora quale manovella è al punto morto all'istante del colpo forte: se v'è una manovella al punto morto anteriore si accorcia da quella parte della locomotiva l'asta dei distributori a stantuffo e si accorcia l'asta dei distributori a cassetto; se v'è una manovella al punto morto posteriore si fa la manovra opposta;

2° caso: un colpo forte

- *uno forte*
- *uno debole*
- *uno debole*

si accorciano le aste di entrambi i distributori a stantuffo o si allungano le aste di entrambi i distributori a cassetto se i due colpi forti si hanno ai punti morti anteriori; si fa la manovra opposta se i due colpi forti si hanno ai due punti morti posteriori, si allunga un'asta e si accorcia l'altra se il colpo forte corrisponde al punto morto all'indietro d'una manovella e all'avanti dell'altra;

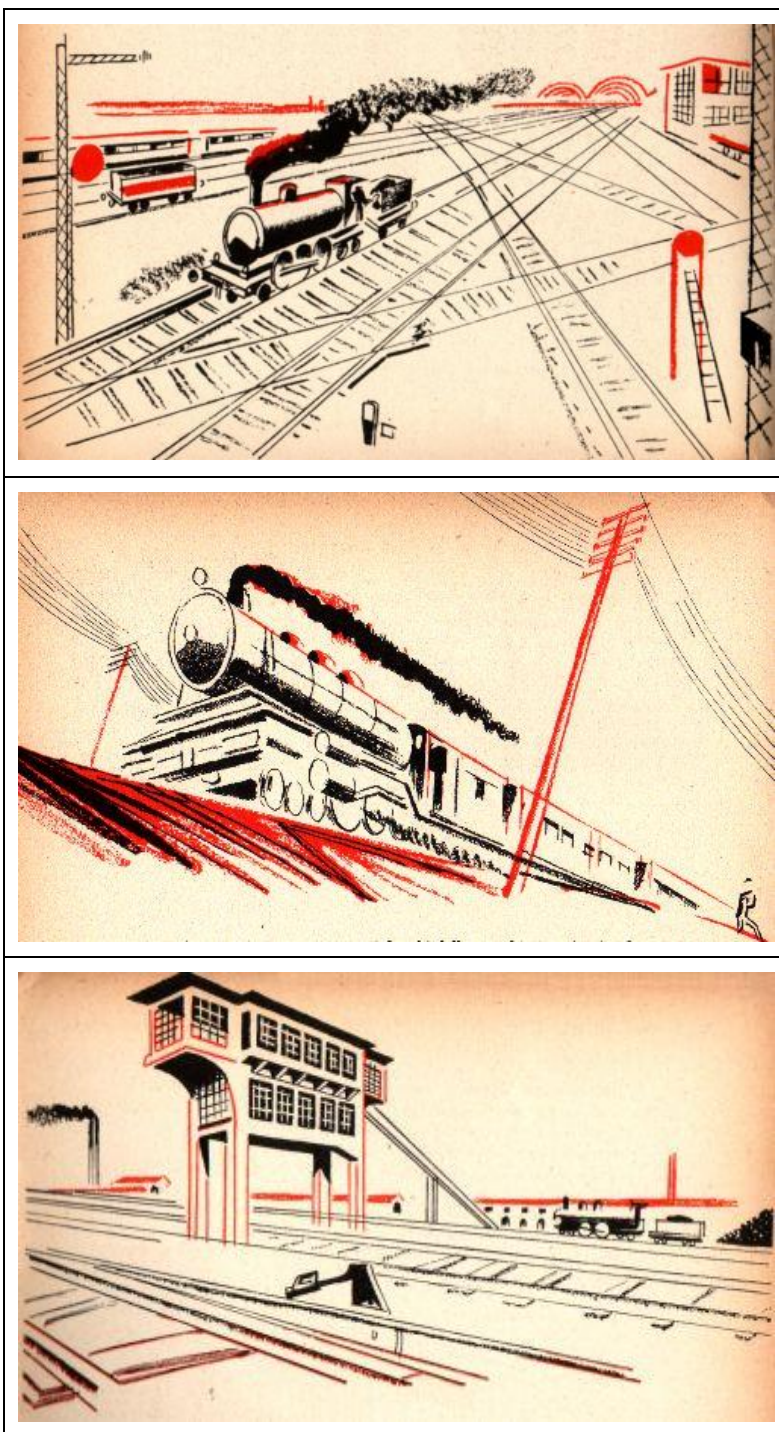
3° caso: un colpo forte

- *uno debole*
- *uno forte*
- *uno debole*

in questo caso v'è un cilindro che ha più ammissione dell'altro e bisogna, a seconda dei casi, cambiare, l'angolo di calettatura alle leve laterali dell'albero di distribuzione, o la lunghezza di tali leve, o la lunghezza dei tiranti applicati a queste leve. Possono trovarsi anche a disuguali altezze i sopporti dell'albero di distribuzione e nelle distribuzioni Walschaerts possono essere ad ineguali altezze i sopporti dei glifi. Tutti questi difetti non pos-

sono essere trovati senza un accurato studio e non possono essere tolti in breve tempo: non si devono quindi fare inutili tentativi, ma soltanto avvertire il capo deposito.

--- continua in un prossimo Bollettino ---



Immagini a corredo tratte da ***Il libro dei treni***, aneddoti, notizie, impressioni, ricordi narrati da Giuseppe Latronico, illustrati da Filiberto Mateldi, UTET, Torino, 1945.

Tram Locarno

Bruno Pini

Nell'ultimo Bollettino osservavo che il settimanale "Tessiner Zeitung TZ", redatto in Ticino in tedesco, presenta spesso articoli interessanti anche riguardanti le nostre ferrovie. Anticipavo inoltre (vedi "Alcune Pubblicazioni") che avrei voluto presentare un articolo da loro pubblicato in ottobre riguardante il Tram di Locarno. Dopo aver chiesto ed ottenuto il permesso da parte della redazione della TZ, possiamo pubblicare in italiano l'articolo citato. In realtà l'articolo è una presentazione dell'ottimo libro dal titolo TRAM LOCARNO apparso nel 2018 e dedicato alle ferrovie a scartamento ridotto del locarnese.

Settimanale
Titolo
Data
Redazione

Tessiner Zeitung TZ
TRAM LOCARNO
4. Ottobre 2019
Angelika Tauscher

4. Oktober 2019
19



Geschichtliches

bearbeitet von **Angelika Tauscher**

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

TRAM LOCARNO

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 Centovallbahn, ein neuer Gelenktriebwagen und ein alterer Triebwagen mit einem Güterwagen. Auf Gleis 2 wartete eine Komposition der Maggialbahn 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 volkreiche Rhodanischen Strassenbahnen stammten.

Leider fuhr die Strassenbahn im April 1960 zum letzten Mal. Das gleiche Schicksal erfuhr die Maggialbahn Ende November 1965. Überliefert hat lediglich die erst 1923 eröffnete Centovallbahn. Seit Ende 1990 fährt diese unterirdisch von Solduno bis zum Bahnhof Locarno. Die Geschichte der Maggial- und der Centovallbahn sind in verschiedenen Büchern publiziert worden. Es fehlt aber eine detaillierte Darstellung des Tramverkehrs. 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 Eingangsporte 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 angelegt, dass eine Fortsetzung Richtung Italien jederzeit möglich war. Doch die Hoffnung, dass die internationalen Züge der Strecke 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 Lino. 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.

(...)

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 Strassenbahnverkehrs wird auch die Verknüpfung des Trams mit der Maggial- und der Centovallbahn 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 Bahnhofgebäude vor 1935. Im Vordergrund die Tramlinie nach Minusio. Am rechten Bildrand die Kreuzung mit der Gotthardlinie. (Foto: Garbani)



Ein Locarnese Tram und ein Triebwagen der Maggialbahn stehen 1908 beim Gotthardbahnhof. Die Maggialbahn sowie die Centovallbahn (ab 1923) hatten ihre Abfahrtsstelle bis im Januar 1935 südlich 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)

Il tram di Locarno ha compiuto l'ultimo giro nell'aprile 1960. Stessa sorte anche per la ferrovia della Valle Maggia a fine novembre 1965.

Tram Locarno di Martin Schweizer

Il servizio tramviario nella città sul Lago Maggiore è stato inaugurato il 1. ottobre 1908 tra la stazione di Sant'Antonio e quella di Minusio e si è concluso il 30 aprile 1960 dopo l'estensione della rete fino a Solduno. Oltre ai riferimenti storici e alla presentazione dettagliata del servizio tramviario, viene anche descritto il legame con la ferrovia della Valle Maggia e della Centovallina.

*104 pagine, 130 immagini in colore e bianco/nero, piani, tabelle e schizzi
Pubblicato da "Prellbock Verlag" ISBN 978-3-907579-44-2*

Martin Schweizer

Tram Locarno



Prefazione dell'autore

Alla fine degli anni cinquanta, durante le vacanze estive, ho visto per la prima volta le Ferrovie Regionali Ticinesi (FRT). Ero affascinato delle 3 ferrovie con i diversi scartamenti ridotti. La piazza della stazione di Locarno – un vero paradiso: sul binario 1 c'erano due motrici della Centovallina, una nuova motrice articolata e una motrice più vecchia con un vagone merci. Sul binario 2 era pronta per partire una composizione della ferrovia Valle Maggia. I binari 3 e 4 erano utilizzati dai tram che si incrociavano ogni mezz'ora. Mio padre mi spiegò che i due tram provenivano dalle "Rheintalische Strassenbahnen".

Purtroppo nell'aprile 1960 ci fu la sua ultima corsa. Stessa sorte toccava poi alla ferrovia Valle Maggia alla fine di novembre 1965. L'unica a sopravvivere è stata la Centovallina, inaugurata nel 1923 e che dalla fine del 1990 circola lungo un tunnel da Solduno fino alla stazione di Locarno.

Alla storia della ferrovia Valle Maggia e della Centovallina sono state dedicate diverse pubblicazioni. Mancano tuttavia descrizioni dettagliate del servizio tramviario, strettamente collegato alle altre due ferrovie. Alcune particolarità meritano particolare attenzione. Con questo libro intendo descrivere in modo dettagliato, attraverso cenni storici e immagini, le vicende legate alle tre ferrovie del locarnese.

Maur, nel novembre 2017 – Martin Schweizer

Premessa

Locarno, particolarmente nota come destinazione per le vacanze, si trova all'insenatura nord del Lago Maggiore. La città all'imbocco delle valli Verzasca e Melezza rappresentava già ai tempi dei romani un importante punto di carico/scarico per il transito delle merci attraverso i passi alpini. Sin dall'inizio la posizione ideale sulla riva del lago portò l'odierno luogo turistico a diventare un rinomato centro per il commercio e il traffico in generale. Il 20 dicembre 1874, con l'apertura della tratta Bellinzona-Locarno della ferrovia ticinese di pianura, Locarno entrava per la prima volta in contatto con il traffico su rotaia. Il capolinea a Locarno fu già concepito in modo di poter permettere un facile prolungamento verso l'Italia. Ma la speranza che i treni internazionali passassero da Locarno dovette essere abbandonata dopo la messa in servizio della linea ferroviaria del Gottardo (1882). La città e le regioni limitrofe si trovarono escluse dalle principali vie di comunicazione. Fu sì realizzata una linea lungo il Lago Maggiore, ma sulla riva opposta passando per Magadino e Luino. Il grande traffico internazionale transitava però attraverso il Monte Ceneri verso Lugano e Chiasso. Dopo il completamento dell'importante linea ferroviaria internazionale del Gottardo si cercò, sull'esempio di altre regioni, di migliorare il collegamento con le vallate più svantaggiate.



Mappa della ferrovia e dei tram a Locarno. (Disegno J.Aeschlimann)



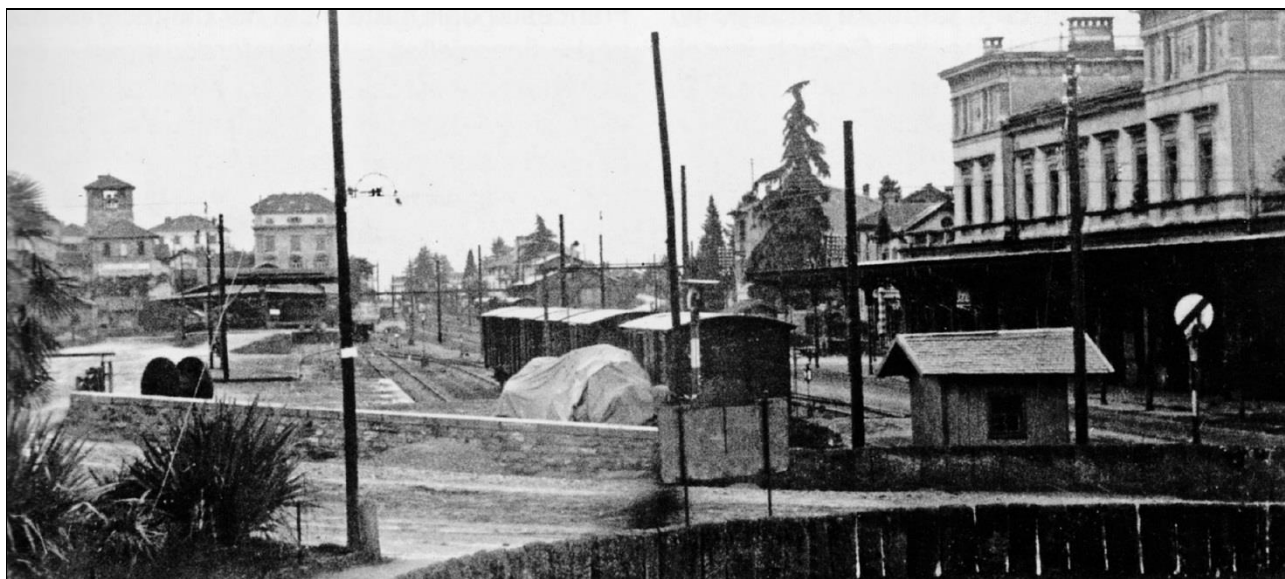
Un tram locarnese e una motrice della ferrovia Valle Maggia nel 1908 davanti la stazione FFS. Fino al gennaio 1935 il punto di partenza della ferrovia Valle Maggia come anche della Centovallina (dal 1923) era situato accanto la stazione. (Collezione M.Schweizer)



La motrice Ce2/2 1 esce dalla via alla Ramogna (Foto Garbani)



La Ce 2/2 2 sulla Piazza Grande (Foto Garbani)



La stazione FFS di Locarno con l'edificio della stazione prima del 1935. In primo piano la linea del tram per Minusio. Sul lato destro dell'immagine l'incrocio con la linea ferroviaria del Gottardo. (Foto: Garbani)



Il "Tramin" Nr.7 sulla tratta Blonay-Chamby, sullo sfondo il lago Lemano (10.09.2011)

Citazione di Vittorio Roggero:

"sferragliante attraversavi Piazza Grande la sera, e noi bambini ammaestrati da spassosi adulti giocando a nascondino mettevamo i mortaretti sui tuoi binari"

[ndr] vedi Bollettino 2011.03 LUG-SET – "Gita a Blonay-Chamby VD"

Lötschberger Südrampe

Bruno Pini

Si dice che il modo di esprimersi al Nord delle alpi è conciso. Al Sud invece si usa spesso "giri di parole" per arrivare al dunque. Probabilmente è una leggenda quanto ho detto, tuttavia lo si sente dire spesso.

Ad inizio ottobre mia moglie Hildegard mi ha proposto un'escursione lungo la ferrovia del Lötschberg.

Sapevo che la ferrovia era solo un aspetto dell'escursione. Infatti oltre agli spostamenti "ferroviari", agevolati anche dai nostri Abbonamenti Generali, erano pianificate camminate di molti chilometri lungo la rampa sud della vecchia linea del Lötschberg.

Vi chiederete perché ho introdotto questo articolo accennando al modo di esprimersi in tedesco e italiano.

Cercando su www.bls.ch le informazioni usate per la preparazione dell'escursione ho trovato un ottimo flyer che presentava il tutto in più lingue. Riassumo un titolo:

- Lötschberger Nordrampe
- Sentiero escursionistico ferroviario rampa Nord del Lötschberg

Avete ora sicuramente capito la mia introduzione!

Devo precisare che descrivendo quello a Sud, ossia quello a cui si riferisce la nostra escursione, è stata usata una traduzione simile in ogni lingua.

Dal flyer possiamo leggere:

RAMPA SUD DEL LÖTSCHBERG

Un sentiero affascinante, non solo per la ricca flora alpina, ma anche per i canali d'acqua, le spettacolari opere di ingegneria ferroviaria e le viste mozzafiato.

Percorribile: da aprile a novembre.

Con riserva di modifiche, visitare www.bls.ch/suedrampe.

Il sentiero si snoda lungo la centenaria linea di montagna del Lötschberg da Hohtenn lungo Ausserberg, Eggerberg e Lalden fino a Briga. La via affascina gli escursionisti di ogni età proponendo sempre qualcosa di nuovo. Al fascino della variata vegetazione alpina si aggiunge il bel panorama sulla valle del Rodano. Lungo il cammino si possono ammirare le tipiche vecchie case vallesane, i maestosi manufatti ferroviari dell'inizio del secolo scorso come ad esempio il viadotto Luogelkin tra Hohtenn e Ausserberg.

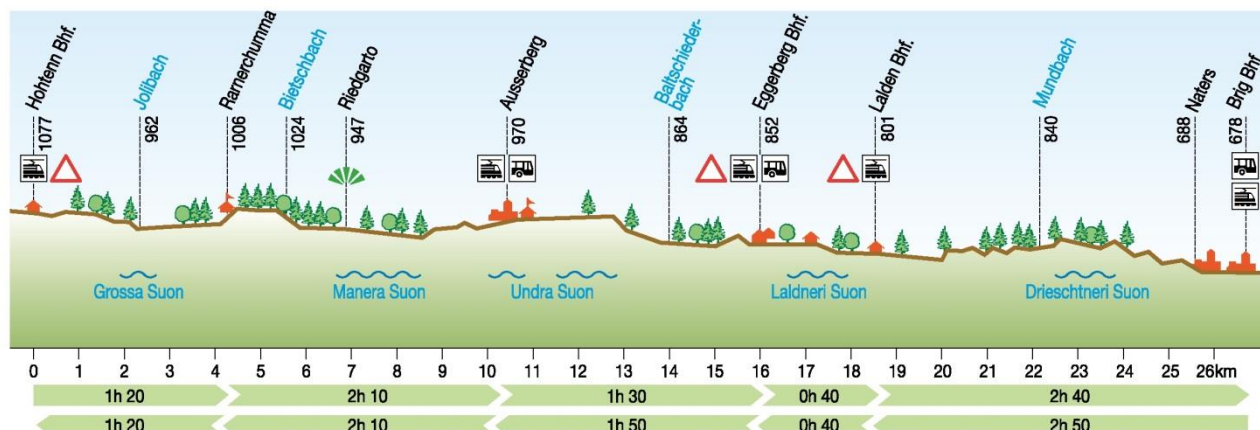
La rampa sud del Lötschberg è accessibile da aprile a novembre.

Il risanamento della galleria sommitale (Scheiteltunnel) del Lötschberg iniziato in dicembre 2018 si concluderà a fine 2022.

Nel Bietschtal il sentiero scorre sul tracciato della vecchia linea della ferrovia da cantiere usata per la costruzione della ferrovia del Lötschberg. Impressionanti sono anche i vecchi canali per l'irrigazione (Suonen in tedesco, bisses in francese) posati lungo pareti scoscese da ingegnosi e coraggiosi operai.

All'escursionista vengono inoltre offerte numerose possibilità di cambiare la "rotta" lungo altri sentieri sia verso la valle che verso le alpi circostanti.

La rampa sud del Lötschberg lunga 26 km può essere percorsa anche parzialmente essendoci sempre la possibilità di usufruire delle stazioni di Hochtenn, Ausserberg, Eggerberg, Lalden e Brig.



La rampa sud è stata prolungata nel 2013 in occasione del 100.Giubileo della linea del Lötschberg da Landen a Briga passando da Naters. Il nuovo tratto costeggia tra l'altro i Driester-Suone su scalinate in pietra naturale posate in modo tradizionale che ha permesso di ricevere nel 2014 il Prix Rando.

Partiti da Bellinzona il mattino presto raggiungiamo Locarno per poi continuare per Domodossola con la Centovallina. Un treno regionale della società diretta da Yves Marclay (Presidente Amici Swiss Vapeur Parc) ci porterà a Briga da dove, con un treno della BLS, raggiungiamo la stazione di Hochtenn (FERMATA A RICHIESTA!).

Bellinzona	pt	08:02	FFS
Locarno	pt	08:50	FART
Domodossola	pt	10:48	RegionAlps
Briga	pt	11:34	BLS
Hochtenn	ar	11:53	

Sapevo:

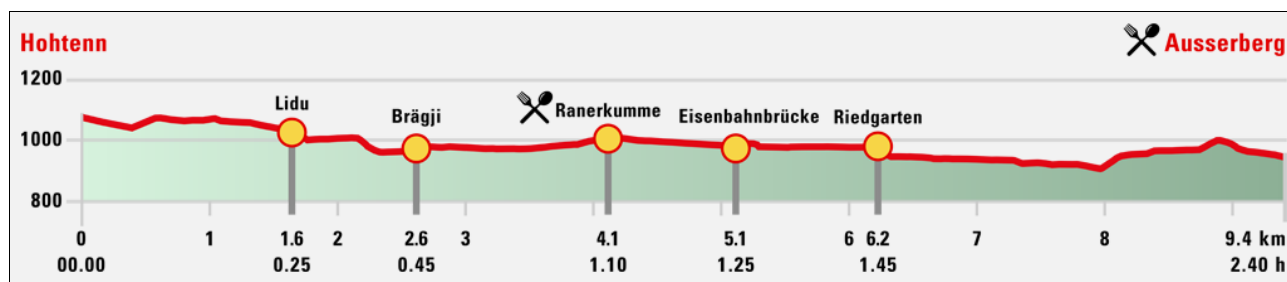
- che al massimo dovevamo camminare ca.3 ore per 9.4 km (E NON 26!!!) lungo la ferrovia
- che ci sarebbe stata una pausa al Chrüterbeizli Rarnerchumma (www.rarnerchumma.ch)
- che dovevamo raggiungere Ausserberg per continuare con un bus fino a Visp
- che saremmo proseguiti fino a Briga
- che avremmo raggiunto Göschenen via Andermatt con la Matterhornbahn
- che un regionale ci avrebbe riportato a Bellinzona

L'escursione è molto ben descritta con numerosi dettagli (cartine, ecc.) nel sito:

www.wegwandern.ch/listing/loetschberg-suedrampe-hochtenn-ausserberg-wanderung-wandern

Tempi previsti:

00.00 h	Hohtenn, 1077 m
00.25 h	Lidu, 1039 m
00.45 h	Bräggi, 978 m
01.10 h	Chrüterbeizli Ranerchumma, 998 m
01.25 h	Eisenbahnbrücke, 1085 m
01.45 h	Riedgarten, 961 m
02.40 h	Ausserberg, 944 m



Giornata stupenda, temperatura piacevole, panorama fantastico.

Tutto era talmente interessante che ogni 15 minuti ci si fermava ad ammirare, fotografare, chiacchierare. Era come quando i figli ancora piccolini si fermavano ad osservare le formiche lungo i sentieri.

Arriviamo al ristorante Chrüterbeizli a fianco di una galleria della linea ferroviaria. Le preziose erbe aggiunte ai nostri piatti ci portano a conversare con i gestori (Hans e Manuela), estendendo la conversazione anche ad argomenti geografici ed ecologici (impianti solari, moto elettrica, ecc.).

Ad un certo punto dico a mia moglie: *se non ci muoviamo perdiamo l'ultima possibilità di salire sull'ultimo autopostale a Ausserberg che ci porta a Visp.*

A ritmo "accelerato" riprendiamo il cammino. Dopo 15 minuti riceviamo un messaggio con posizione GPS che ci avvisa che nostro figlio sarebbe sorvolato sopra di noi in elicottero durante un corso di perfezionamento per voli in alta montagna con atterraggi su ghiacciai nella regione della Jungfrau.

Sapendo che nel ritorno avrebbe dovuto rifornirsi di carburante e che la base più indicata era quella della Air Zermatt di Raron, riusciamo a contattarlo per chiedergli conferma: **CONFERMATO!** Essendo in ritardo con la tabella di "marcia", in pochi minuti pianifichiamo un piano B, ossia: raggiungere Air Zermatt e rientrare in elicottero. Problema: eravamo a ca.1000 m slm e a molti chilometri da Raron.

Cerchiamo di raggiungere telefonicamente i gestori del ristorante visitato mezz'ora prima. Ricezione GSM praticamente nulla. Dopo molti tentativi, troviamo un numero di telefono e riusciamo a parlare con i gestori. Spieghiamo il nostro "piano". La signora ci dice: *fra poco scendo a Raron*. Ripercorriamo a ritmo sostenuto la tratta che ci separa dal ristorante per poi essere accompagnati alla Air Zermatti a Raron.

Dopo poco più di mezz'ora arriva il Colibri H120 (EC 120 B) a turbina. Giusto il tempo per fare rifornimento e "voliamo" in direzione di Magadino.

Che meraviglia ammirare la valle del Rodano, la regione della Nufenen e l'alta Vallemaggia: lezione di geografia pratica.

Non escludo che rifaremo questa escursione... eventualmente anche senza elicottero.



Arrivo a Hoftenn, punto di partenza dell'escursione



Viadotto Luogelkin. La parte destra è stata aggiunta per il raddoppio della linea





Vista sulla vallata del Rodano direzione ovest



Galleria Schlucht



Chrüterbeizli (osteria delle erbe) Ranerchumma



Moto elettrica con stazione di ricarica solare



Atterraggio del Colibri H120 alla Air Zermatt



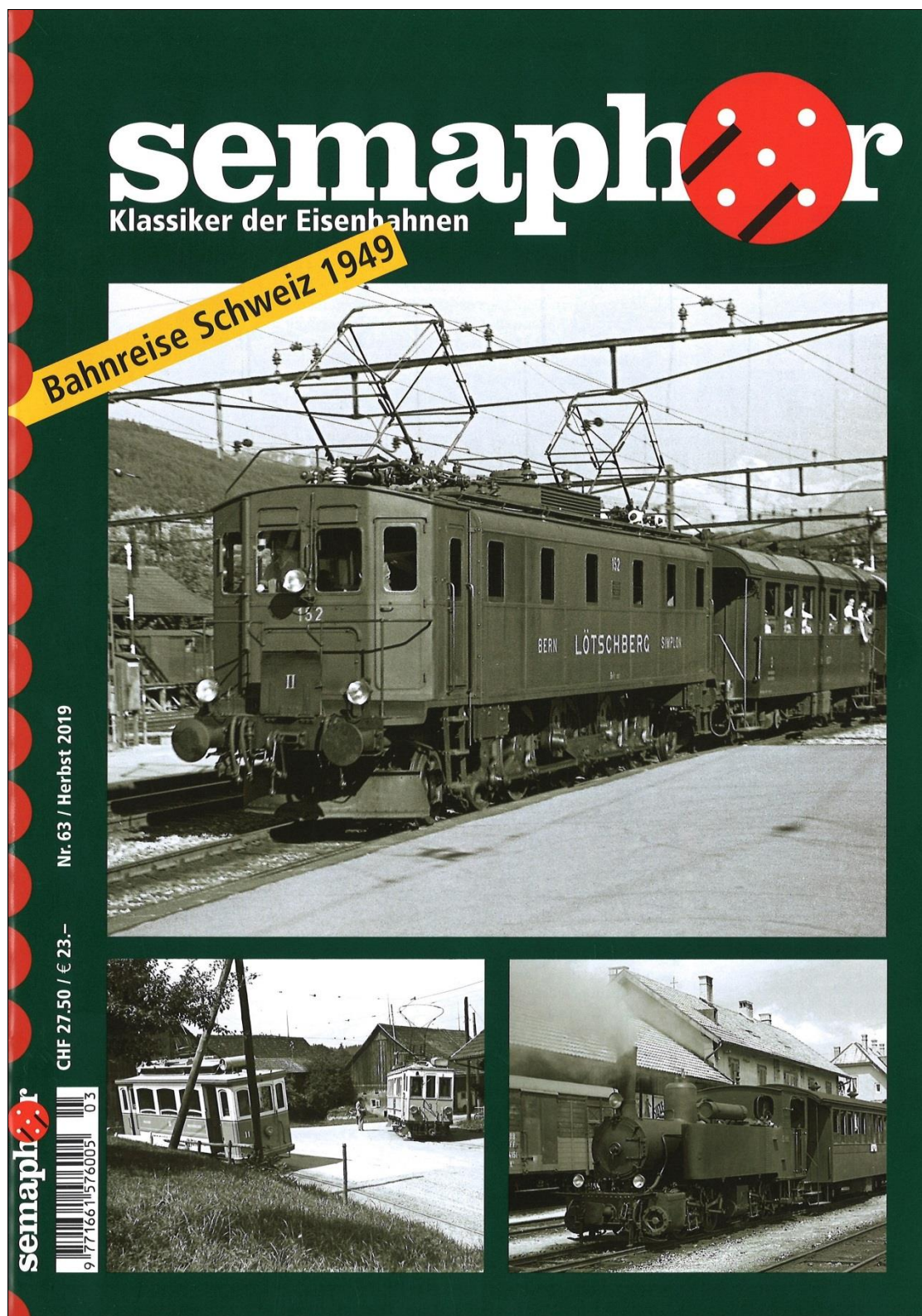
A sinistra il Colibri, a destra il Lama SA 315



Siamo in Ticino

Alcune pubblicazioni *La Redazione*

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



Particolarmente interessanti le immagini delle ferrovie T.E.M.(Tram elettrici Mendrisiensi), FMG (Ferrovia Monte Generoso), TCL (Tramvie Comunali Lugano), LCD (Lugano Cadro Di-ro), LT (Lugano Tesserete), FL (Ferrovie Luganesi), TLo (Tramvie Locarnesi).

Lo sapevate ...

diversi soci

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?



Karl Drais (1785 – 1851) è stato un inventore tedesco, rimasto famoso per aver inventato la draisina, dalla quale derivò l'attuale bicicletta.

Fra le sue invenzioni possiamo inoltre ricordare:

- una formula per risolvere equazioni numeriche di ogni grado
- una macchina per scrivere note musicali
- una macchina stenografica con 4x4 tasti

Tuttavia non è stato l'inventore della Draisina ferroviaria che porta il suo nome. Infatti il nome è derivato dall'invenzione di Franz Aloys Bernard, fabbricante di seta, che per primo realizzò nel 1838 un veicolo a due ruote che si muoveva su binari.



Frivolezze fotografiche e non ...



McLeans Island about five miles north-west of Christchurch New Zealand

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 2020

Aprile	12 / 19 ⁽¹⁾ / 26	14.30 – 17.30
Maggio	10 / 17 ⁽²⁾ / 31	
Giugno	14	⁽¹⁾ 10.00-17.00 slowUp ⁽²⁾ 10.00-17.00 50° ATAF
Giugno	28	
Luglio	9 / 12 / 16 / 19 / 23 / 26 / 30	20.00 – 21.30
Agosto	2 / 6 / 9 / 13 / 16	
Agosto	30	
Settembre	6 / 20	14.30 – 17.30
Ottobre	4 / 18	
Dicembre	5	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

- vedi www.ataf.ch

Club Ospiti a Mappo

- sabato/domenica 03-05.OTT.2020

Circolazione a Zurigo DMC-CH

- 02-03.MAG.2020
- 3½" + 5"
- Presidente: Norbert Toldo
- www.dmc-ch.ch

Festival Internazionale Bouveret VS

- 05-14.GIU.2020
- 5" + 7¼"
- Presidente CASV: Yves Marclay
- www.swissvapeur.ch

Festival Int.Ysebähnli am Rhy BL

- 28-30.AGO.2020
- 5" + 7¼"
- www.ysebaehnli-am-rhy.ch

Festa d'estate a Einsiedeln MECE

- 01-02.AGO.2020
- 5" + 7¼"
- Presidente: Roger Hungerbühler
- www.mece.ch

Tag der offenen Barriere a Glattfelden

- non ancora definito
- 5"
- Presidente: Hans Müller
- www.modellbahnfreunde.ch

18.Einsiedler Modellbörse

- 08.MAR.2020 09:30-16:00
- Stefan Casanova 079.635 5932
- www.mece.ch

Faszination Modellbau D-Friedrichshafen

- 30.OTT-01.NOV.2020
- www.faszination-modellbau.de

„Jeder ist ein Trottel,
nur auf einem anderen Gebiet.“

Will Rogers, 1879-1935, US Humorist und Schriftsteller

"Tutti sono ignoranti,
solo su argomenti diversi."

Will Rogers, 1879-1935, umorista e scrittore americano