

www.ataf.ch

# Bollettino

anno societatis L  
MAGGIO-AGOSTO 2020

ASSOCIAZIONE TICINESE AMICI DELLA FERROVIA



## Indice

Riflessioni.....	3
Messaggio del cassiere.....	4
Ricordo di Walter Saxer [23.02.1934 - 18.07.2020].....	5
In Ticino arriva una nuova era.....	8
Alimentatori e dintorni ...	14
Novità dalla sede ATAF.....	18
Rinnovo della massicciata della miniferrovia ATAF.....	22
Sabato 29.AGO.2020: piogge intense su Mappo.....	28
Articolo pubblicato dalla Tessiner Zeitung.....	31
Notizie dell'ultima ora e comunicazioni in breve ...	35
Alcune pubblicazioni.....	36
Lo sapevate ...	38
Frivolezze fotografiche e non ...	39
Scadenze .....	40

## Indirizzo

**Associazione Ticinese  
Amici della Ferrovia**  
6648 Minusio



www.ataf.ch

www.facebook.com/atafminusio



Coordinate: N 46.1771° / E 8.8442° (WGS84) - 114949 / 708536 (CH1903)  
Conto: CCP 65-7644-4

## Comitato 2020

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

## Tasse Sociali 2020

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

## Statuto / Regolamenti

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

Foto copertina  
Mappo-Minusio, 24.APR.2011

Walter SAXER con la figlia Monika

## Riflessioni

*Bruno Pini, Presidente*

Non siamo ancora usciti dall'emergenza sanitaria dovuta al coronavirus.

ATAF non ha quindi potuto riprendere a circolare con il pubblico ed ha annullato ogni altra manifestazione (festa del 50.giubileo, visite di altri club).

Che fare?

Discutendo con alcuni soci, si è deciso di non attendere inoperosi l'arrivo di medicinali o di vaccini che sconfiggano questo virus.

Abbiamo così voluto utilizzare al meglio le risorse ATAF procedendo a lavori di manutenzione e di ampliamento della nostra miniferrovia di Mappo-Minusio. Naturalmente rispettando le indicazioni sanitarie emanate da confederazione, cantone e comune.

Abbiamo quindi iniziato in giugno a ripristinare completamente il sedime di un lungo tratto ferroviario. Questo lavoro comprendeva il lavaggio della ghiaia della massicciata impregnata col tempo di terra, la posa di un tappeto antivegetativo per impedire la crescita di erbacce e il riallineamento dei binari per aumentare la sicurezza durante le circolazioni.

I lavori che hanno impegnato diversi soci per numerose giornate si sono conclusi positivamente come ognuno si aspettava.

Il secondo grande "cantiere" è stato quello per il collegamento della nuova officina con la piattaforma girevole tramite un binario di raccordo. Dopo lo scavo (larghezza 1m, profondità 30 cm, lunghezza 20 m) sono stati posati i cordoli per il contenimento della ghiaia della massicciata, i sagomati per rendere più confortevole (e pulito) l'accesso dalla pista ciclabile e i tubi di drenaggio per l'acqua piovana. Seguirà prossimamente la posa dei binari e di un incrocio.

La complessità di questo collegamento è costituita dal fatto che tutto il tratto è in curva (raggio ca. 13 m) e con una pendenza fino a ca. il 50‰.

Dobbiamo ringraziare non solo i soci che si sono messi a disposizione ma anche gli addetti del servizio tecnico del Comune di Minusio che con i loro mezzi meccanici (mini bagger, ecc.) hanno permesso di effettuare lo scavo e sgomberare il materiale in esubero, facendoci risparmiare tempo e fatica.



*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.*

## 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 annuale. Da questo momento i soci sono "tenuti a pagare".
- Il primo richiamo viene normalmente inviato con un successivo bollettino
- **In caso di mancato pagamento entro il 15.DICEMBRE il moroso viene radiato senza preavviso.**

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

### Causale del versamento

- Tassa sociale:  Attivo  Simp.  Junior  
 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 2020**



### 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

## Ricordo di Walter Saxer [23.02.1934 - 18.07.2020]

*Bruno Pini*

*Il 18.07.2020 abbiamo perso Walter Saxer, un caro amico e socio ATAF per lunghi anni. In suo ricordo riporto alcuni passaggi di quanto letto il 22.07.2020 durante il commiato a cui hanno partecipato numerosi soci ATAF.*

Brevemente:

- Socio ATAF dal 16.10.1997 (23 anni)
- Quale membro di Comitato ATAF [2010 – 2013], si occupava
  - delle manifestazioni (organizzazione, coordinazione)
  - dell'infrastruttura esterna, circolazione, sicurezza della miniferrovia ATAF
  - dei soci juniori
- Alcuni soci lo chiamavano affettuosamente ... l'ingegner
- Ha costruito locomotive
  - Piccola locomotiva a vapore SOB (Feldbahnlok)
  - 3 locomotive inglesi assieme a Remo Vosti



Mappo-Minusio 12.06.2011

*Nato e cresciuto a Zurigo, dopo la scuola dell'obbligo, ha iniziato la sua vita lavorativa quale facchino in alcuni grandi alberghi di Zurigo.*

*Dopo l'apprendistato, ha conseguito l'attestato di capacità di muratore.*

*Lavorando di giorno presso un'impresa di costruzioni edili, ha seguito, con grandi sacrifici, i corsi serali del Technicum di Zurigo dove si è diplomato quale Ingegnere STS in sotto-struttura.*

*In seguito ha lavorato in tutta la Svizzera sia nella direzione lavori di alcune gallerie stradali sia per le linee alta tensione dei bacini di accumulazione.*

*Dal primo matrimonio, ebbe una figlia Gaby.*

*Arrivato in Ticino per lavoro, dopo altre vicissitudini, ha conosciuto sua moglie Franca ed ebbe due figli: Monica e Roger.*

*Lavorò come capo e responsabile per l'avanzamento dello scavo per la galleria stradale del San Gottardo.*

*In seguito, dopo questa esperienza, ha lavorato presso la Banca UBS di Zurigo per oltre vent'anni quale esperto per la sicurezza come pure per le infrastrutture e gli stabili della Banca.*

*Durante l'arco della gioventù e vita, ha coltivato molte attività, hobby e passioni.*

*Quale radioamatore con la sigla HB9APU.*

*Era pilota d'aereo ed istruttore di volo con l'aliante.*

*Appassionato di barca a vela e sci nautico.*

*Appassionato di moto d'epoca, e con la sua BMW partecipava ai raduni come sulla Tremola ad Airolo.*

*Amava molto la fotografia.*

*Ma la sua grande passione da pensionato erano i modelli dei treni a vapore, dove pazientemente si era dedicato alla costruzione di una locomotiva che con orgoglio pilotava sul circuito a Tenero Mappo con i suoi colleghi ed amici dell'ATAF di Minusio.*

*Sei stato un grande esempio, un uomo saggio e con tante conoscenze.*

*Fino all'ultimo ci hai insegnato ad amare la vita, hai superato tanti ostacoli ed hai lottato con tutte le tue forze per riuscire a rimanere nella vita terrena.*

*Ti ricorderemo sempre positivo e con un umorismo pazzesco, il tuo sorriso emanava gioia e i tuoi occhi blu brillavano e rispecchiavano il cielo.*

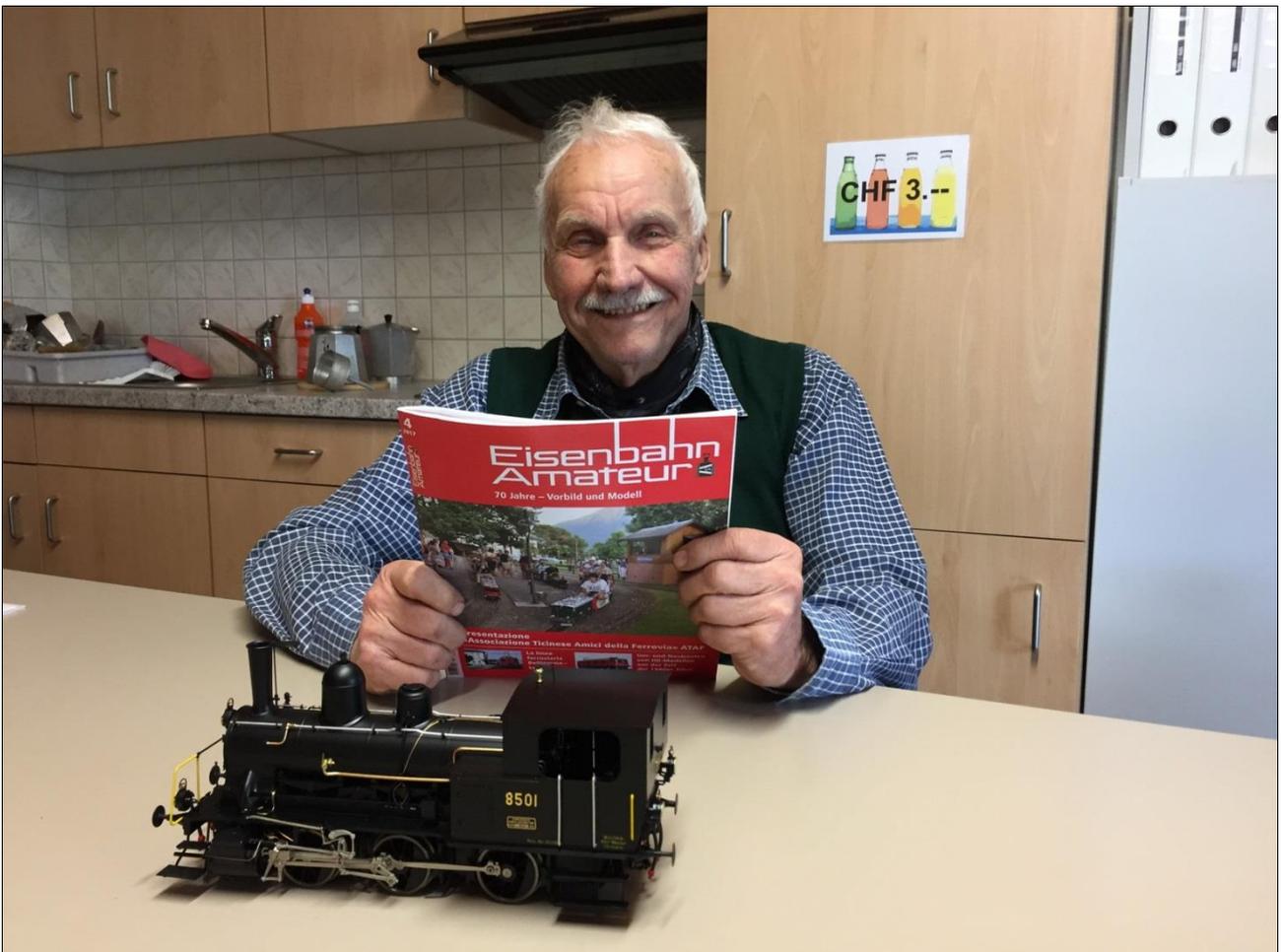
*Riscalderai sempre i nostri cuori e ci mancherai tanto.*

*Speriamo che tu possa portare nell'aldilà la tua solarità e che potrai finalmente riabbracciare ed unirti alla tua adorata figlia.*

*Ti vogliamo bene.*

*Riposa in pace.*

*"Un abbraccio dalla tua famiglia"*



Mappo-Minusio 15.04.2017

Gabriele Prous, socio ATAF, ha scritto di Walter:

*Questa è veramente una notizia triste, molto triste.*

*Walter non era solo un amico e un ottimo tecnico, era una gran brava persona anzi, una persona buona come ce ne sono poche; mai l'ho sentito parlar male di qualcuno e se doveva muovere delle meritate critiche era capace di farlo col garbo tipico di un'altra generazione.*

*Ho avuto il piacere di viaggiare con lui in auto per due giorni, quando alcuni anni fa siamo andati alla manifestazione "Interlaken macht Dampf" e il giorno successivo a visitare il Museo dei Trasporti di Lucerna, approfondendo la sua conoscenza e le sue grandi doti umane.*

*Quando qualcuno scompare si tessono spesso grandi elogi e si spendono belle parole, ma nel suo caso sono davvero meritate.*

*Conserverò di Walter un ottimo ricordo, mi mancherà ...*

## In Ticino arriva una nuova era

*Riccardo Khoyi*



Dopo l'entrata in esercizio della Galleria di base del San Gottardo, infatti, solo con l'ultimazione della Galleria del Ceneri si potrà veder realizzata la Nuova Ferrovia Transalpina (NFTA): la ferrovia di pianura ininterrotta che collegherà in Alta Velocità/Capacità il Nord e il Sud d'Europa.

Nel 1999 è iniziata la costruzione della galleria di base del San Gottardo. In quella data è partito il countdown per la realizzazione di un sogno: una ferrovia da nord a sud senza grande pendenza, la NEAT. Con il prossimo cambiamento di orario, questo sogno sarà una realtà.

Il 13 dicembre 2020 entrerà in servizio l'ultima galleria del progetto del secolo, la galleria di base del Ceneri. Purtroppo, non da subito potremo approfittare al 100% di questa opera. Infatti, a causa della pandemia ancora presente tra di noi, ci saranno due tappe per la messa in esercizio, dettate dall'impossibilità di completare altri cantieri che collegheranno la galleria del Ceneri.

La nuova galleria porterà diverse novità in Ticino. La principale sarà la riduzione dei tempi di percorrenza. Questo renderà il nostro Cantone ancora più piccolo e forse più unito. Tra Bellinzona e Lugano, così come tra Locarno e Lugano i tempi di percorrenza saranno all'incirca dimezzati. Inoltre, ci saranno collegamenti diretti tra Locarno e Lugano sull'arco di tutta la giornata con una cadenza di 30 minuti. Una buona notizia – soprattutto per gli

appassionati di ferrovia – è l'arrivo della SOB (Südostbahn), la quale riporterà i collegamenti diretti tra la Svizzera Interna e Locarno via la vecchia linea del Gottardo.



“TRAVERSO” della SOB sulla rampa nord del San Gottardo

Un'altra buona notizia è il collegamento dal Ticino verso Zurigo con arrivo alle 07.00. I collegamenti tra Lugano e Zurigo potranno godere sin da dicembre di una diminuzione di percorrenza di 30 minuti, così da portare i tempi di percorrenza a 1h e 50.

Il trasporto su gomma vedrà pure una rivoluzione. Infatti, il Cantone ha deciso di aumentare l'offerta in diverse regioni del Ticino per avere dei collegamenti ottimali da casa alla ferrovia. Nel nuovo progetto sono tenute in considerazione anche le esigenze di quei viaggiatori che partono presto e/o tornano tardi a casa. Infatti, da molte regioni del nostro Cantone si potrà arrivare alle 08.00 a Zurigo, oggi possibile solo attraverso l'uso di un veicolo privato.

Prima ho accennato a due tappe per la messa in esercizio della galleria. Infatti, a partire dal 13 dicembre potranno circolare attraverso la galleria di base del Ceneri solo i treni a lunga percorrenza, i treni merci e gli RE80 tra Locarno e Lugano. Gli altri treni S-Bahn, così come il treno Gottardo della SOB dovranno aspettare fino a lunedì di Pasqua. Fino a quella data i treni S-Bahn circoleranno prevalentemente con l'orario attuale e il treno Gottardo si fermerà a Bellinzona. Tutto questo è dovuto alla mancanza del doppio binario tra Contone e Tenero, che verrà messo in servizio solo ad inizio aprile.

Come in ogni progetto non ci sono solo notizie positive, ma anche negative. Purtroppo, il progetto originale denominato Metro Ticino si vedrà solo nell'ambito dei tempi di percorrenza più brevi e dell'offerta su gomma. Infatti, l'offerta, come orario cadenzato, sarà uguale a quella attuale e i nuovi tempi di percorrenza li potranno sfruttare solo gli abitanti delle zone principali del Cantone mentre per esempio chi abita tra Mendrisio e Lugano dovrà cambiare il treno a Lugano aspettando ben 10 minuti. La mia preoccupazione più grande sarà la carenza di capacità dei treni. Si è visto per il Gottardo che in tre anni la domanda è cresciuta del 33%, aumento sottovalutato da parte di chi ha studiato l'offerta. Tra l'altro Locarno non potrà essere servita da treni a due piani, visto che la linea non è stata adattata. Un altro grave problema riguarda la crescita della frequenza sul Gottardo. Infatti, le FFS hanno pianificato le rotazioni prevalentemente con delle composizioni Giruno, che offrono meno posti di un ICN, ben 100 in meno in doppia composizione. Tuttavia, in certi periodi dell'anno arriveranno anche in Ticino dei nuovi treni a due piani (i nuovi treni Bombardier) in composizione IC.



Giruno delle FFS



Tutto questo e altri punti li ho analizzati nel mio lavoro di maturità che ho pubblicato nel mese di luglio. Il lavoro, che consiglio ad ogni amante di ferrovia, lo potete trovare sul sito di ProBahn Ticino. Attraverso il codice-QR che trovate in allegato vi facilito la lettura.

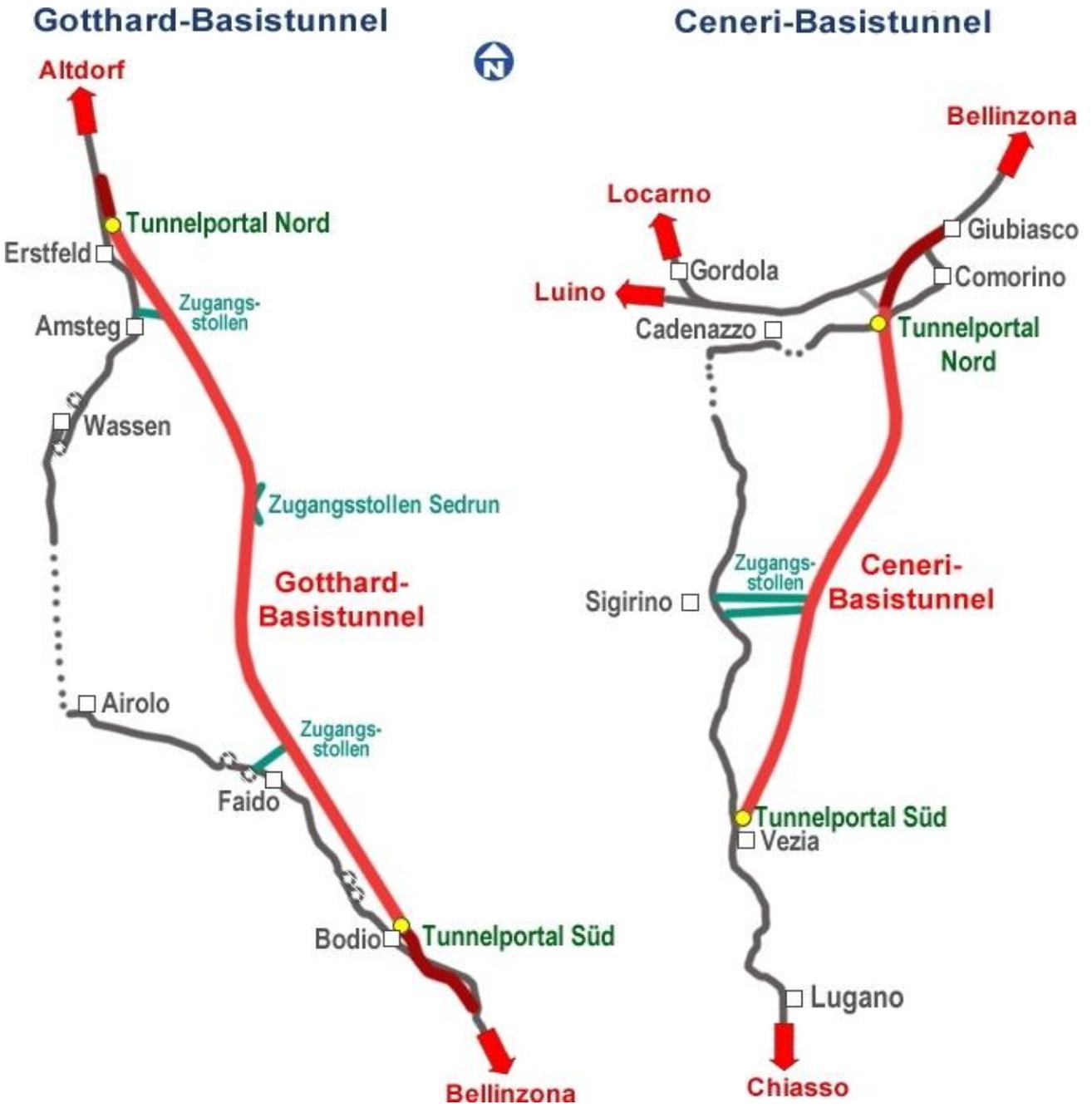
Io spero che il nostro sogno di un Metro Ticino possa un giorno avverarsi, in modo tale da avere un Cantone, nel quale ognuno possa lasciare a casa la propria auto. Nel frattempo, vi auguro un buon viaggio nel presente e nel prossimo futuro.



Battesimo del 1.Giruno - Bellinzona 08.08.2020 – Andreas Meyer, Cristian Vitta, Mario Branda, Claudio Zali



SBB FV-DOSTO (= Bombardier TWINDEXX) – Altdorf (transito per Erstfeld) - 17.04.2019  
 © Franz Geisser ([www.bahnbild.ch](http://www.bahnbild.ch))



## Galleria di base del Ceneri – Ceneri Basis Tunnel (CBT)

In Canton Ticino, tra Bellinzona e Lugano, si estende per 15,4 chilometri dal portale Nord di Vigana (Camorino) al portale Sud di Vezia.

In ordine di grandezza la Galleria di base del Ceneri è la terza galleria ferroviaria della Svizzera dopo quelle del San Gottardo e del Lötschberg.

La sua importanza è strategica non in quanto parte della Nuova Ferrovia Transalpina (NFTA) ma anche per i collegamenti ferroviari regionali: ridurrà ad un terzo i tempi di viaggio da Lugano a Locarno, dagli attuali 55 a soli 22 minuti.

1999	approvazione del progetto preliminare da parte del Consiglio Federale.
02.06 2006	inizio lavori di scavo con avanzamento simultaneo dai portali di Vigana e Vezia e dall'attacco intermedio di Sigirino.
21.01.2016	cade il diaframma principale della Galleria.
2015-2017	progettazione/approvazione, da preliminare a esecutiva della Tecnica ferroviaria (20 mesi circa)
2016-2017	cantierizzazione IP Camorino, armamento e genio civile (10 mesi circa)
2017-2019	costruzione
2019-2020	demolizioni cantieri a Camorino e messa in servizio (12 mesi circa)

**venerdì 04.09.2020 inaugurazione della Galleria di base del Ceneri**



## Alimentatori e dintorni ...

*Francesco Vignolini*

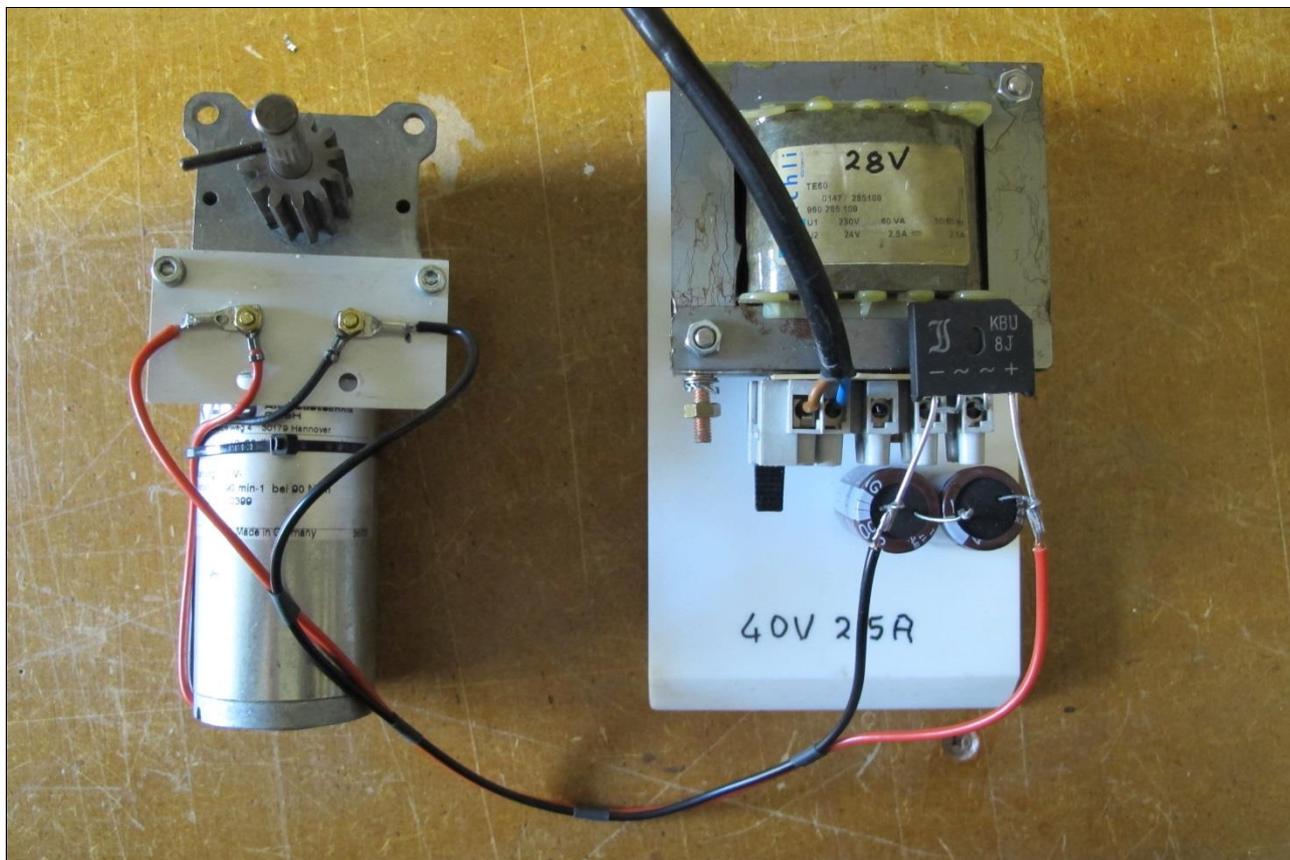
Nei due mesi di reclusione forzata mi sono sbizzarrito a ottimizzare gli alimentatori auto costruiti a suo tempo per i diversi apparecchi che uso correntemente.

In particolare avevo bisogno di un alimentatore ex-novo in corrente continua per alimentare dei motori con riduttore a 42 volt.

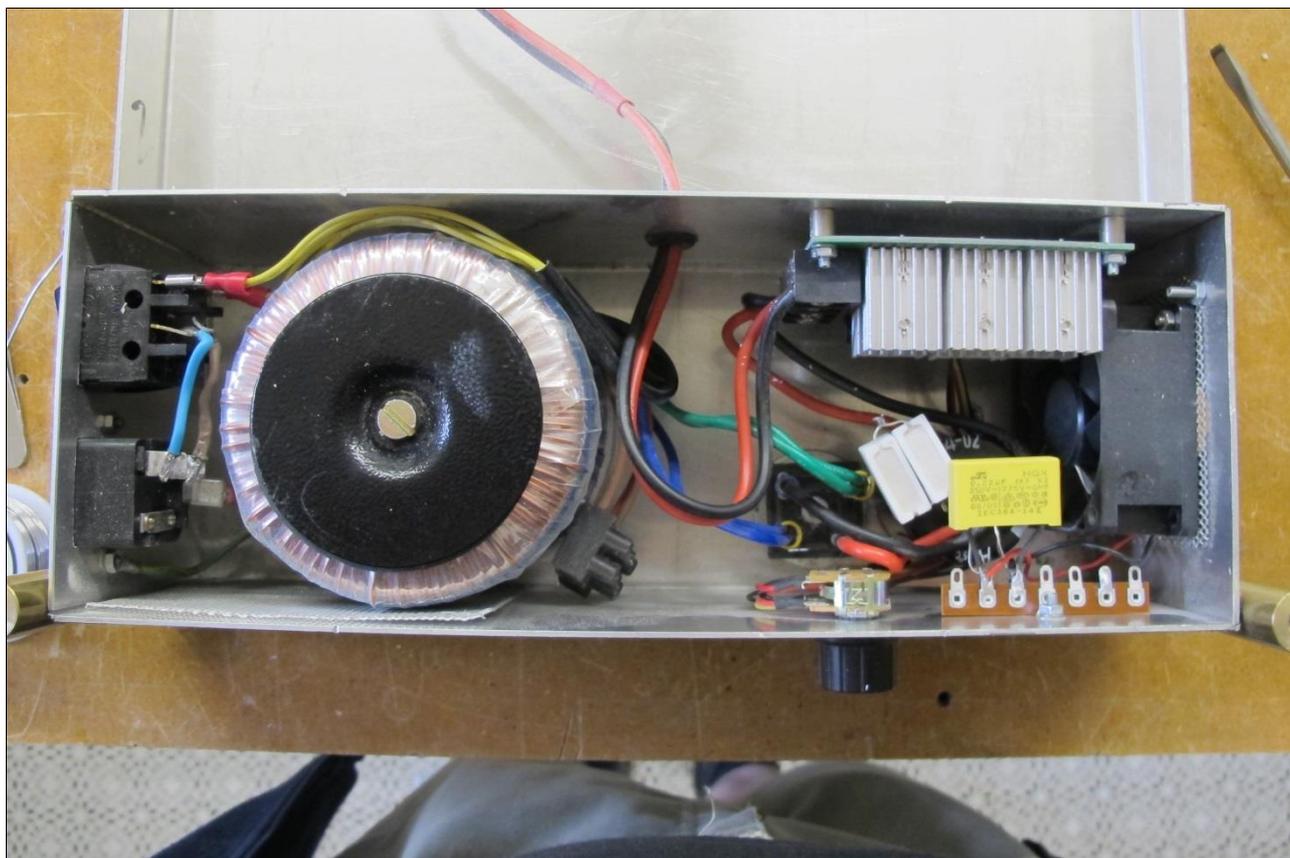
Cercando nel solito cassone dei rifiuti ho recuperato un trafo con uscita a 28 volt, 60 watt. Il raddrizzatore è uno a ponte da 8A/800V per un costo di 2 fr., i condensatori sono due da 4700 mF a 35 volt e costano 3 fr. l'uno. L'ideale sarebbe stato un condensatore da 2000 mF a 60 volt di lavoro ma non avendo altro ricordiamoci che i condensatori in serie dimezzano il valore ma raddoppiano la tensione di lavoro per cui con questi due arriviamo quasi all'optimum.

Se volete costruire un alimentatore in corrente continua livellata ricordate che la tensione di uscita del trasformatore aumenta di un fattore 1.4 quando viene raddrizzata e livellata con un condensatore, raddrizzatore e condensatore devono avere una tensione di lavoro di almeno il 20% superiore alla tensione di uscita, il trasformatore deve sopportare una corrente di almeno il 10% superiore a quella assorbita dall'apparecchio, conviene montare il raddrizzatore su una piastrina di alluminio, con la pasta apposita, per il raffreddamento.

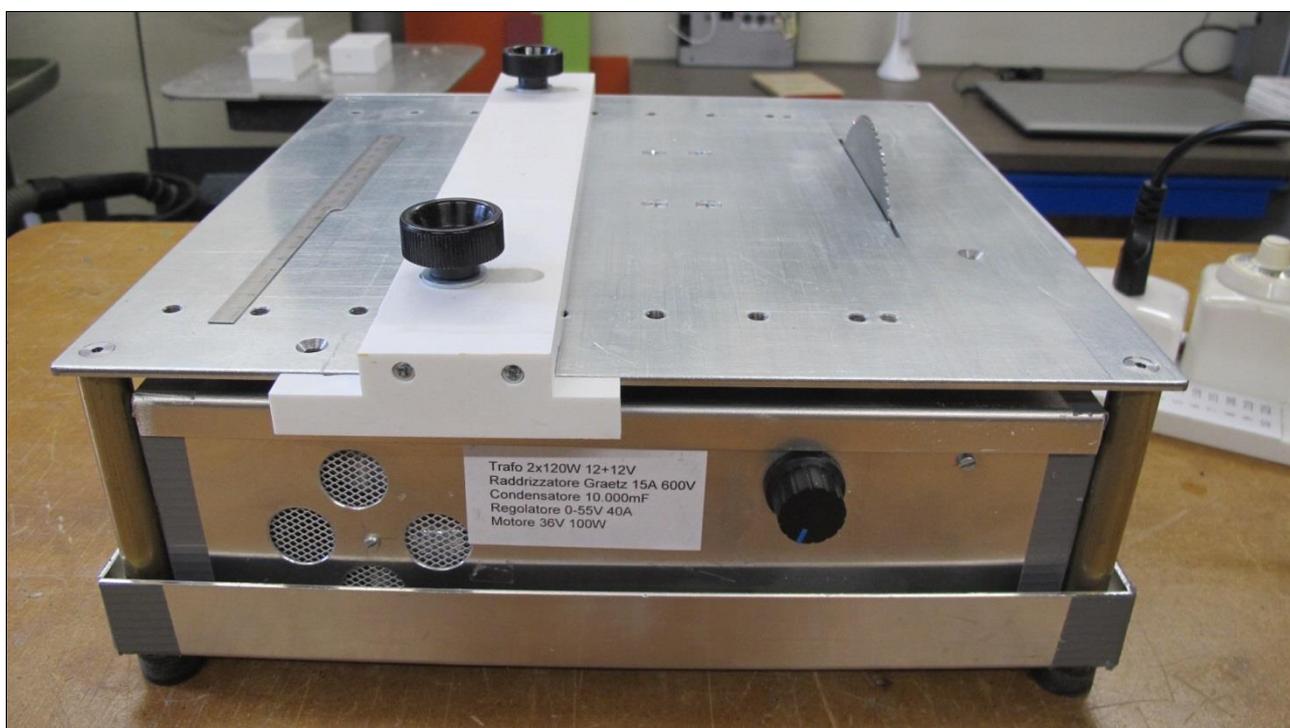
Gli alimentatori delle circolari illustrate alimentano i motori attraverso un regolatore da 55V 40A.



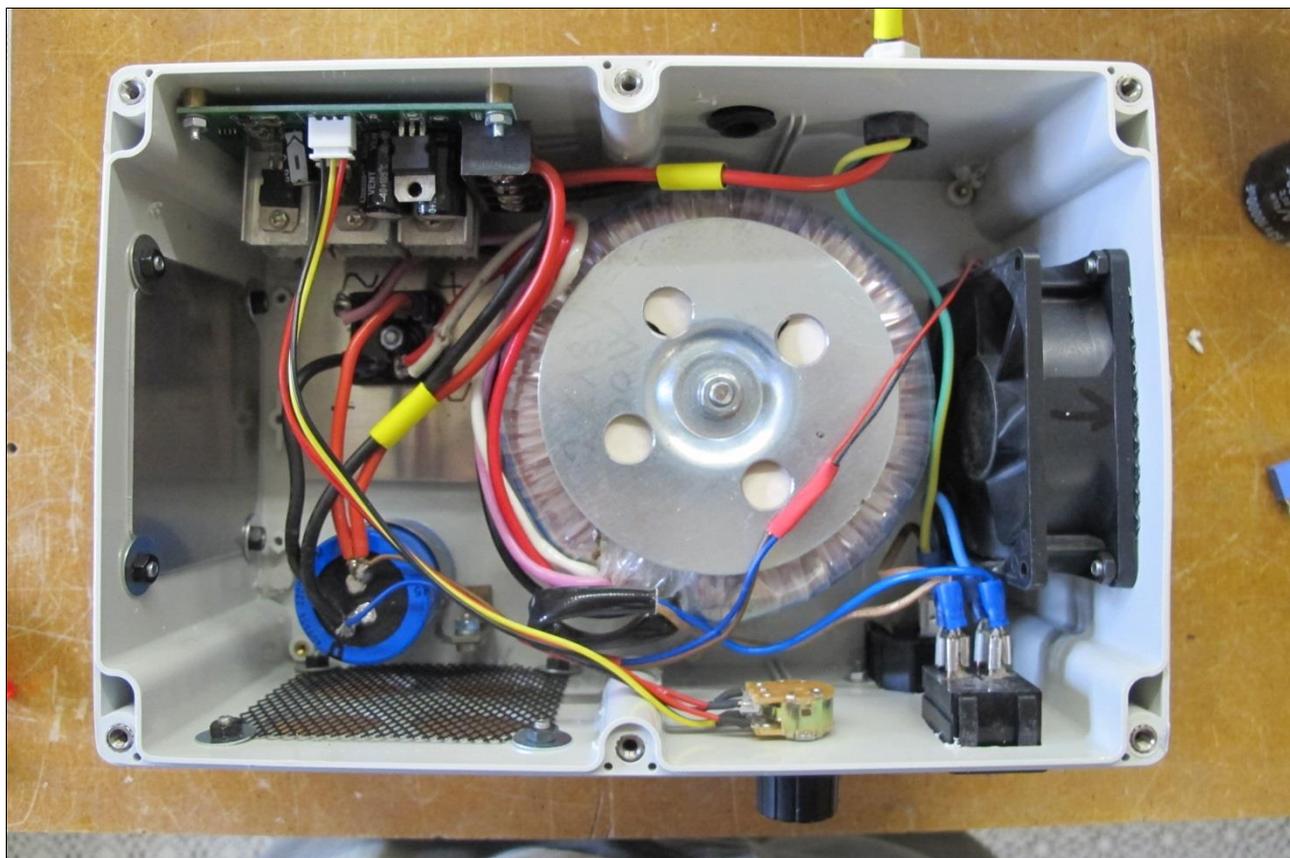
alimentatore ... minimalista



alimentatore 34V 7A



alimentatore 34V 7A montato



alimentatore 24V 12A



alimentatore 24V 12A montato

Per il calcolo di condensatore e altri componenti conviene farlo attraverso il sito:

[www.claredot.net/it/sez\\_Elettrotec/elettrotecnica](http://www.claredot.net/it/sez_Elettrotec/elettrotecnica)

Dimensionamento di alimentatori in corrente continua con uscita non stabilizzata dotati di raddrizzatore a doppia semionda realizzato con ponte di Graetz al silicio e filtro capacitivo di livellamento per la riduzione del ripple (ondulazione residua).

Input dati	
<b>Dati del trasformatore (valori di targa).</b>	
Tensione nominale dell'avvolgimento PRIMARIO	<input type="text" value="230"/> V ac NOM
Tensione nominale dell'avvolgimento SECONDARIO	<input type="text" value="18"/> V ac NOM
Potenza nominale del trasformatore	<input type="text" value="300"/> VA NOM
<b>Frequenza di alimentazione.</b>	
<input checked="" type="radio"/> 50 Hz (sinusoidale)	<input type="radio"/> 60 Hz (sinusoidale)
<b>Dati del condensatore di livellamento.</b>	
Capacità totale dei condensatori di filtro .... C	<input type="text" value="22000"/> $\mu\text{F}$

## Novità dalla sede ATAF

*Rodolfo Widmer*

Era abitudine che ci si trovava a Mappo (ai vecchi tempi NON Corona evidentemente...) per bere solo un caffè e scambiare alcune chiacchierate, serie o no, ma ultimamente, prima che la corona ha iniziato a fare dispetti a tutto il mondo, è cominciato uno strano brulicare nel locale adibito ai nuovi impianti al primo piano come pure in officina; soci che portavano legname di vario genere trasportati col mitico furgone-officina di Sandro, altri che iniziavano quasi senza indugi a tagliare detto materiale in pezzi secondo le misure indicate e altri ancora che provvedevano a incollare e avvitare detti pezzi per ottenere una struttura vagamente somigliante ad un impianto, evidentemente ancora senza binari. Alcuni hanno notato che la presenza di soci in sede è aumentata...sarà un caso?

Ma torniamo alla struttura, che doveva anche essere a livello ed eseguita in maniera solida secondo quanto aveva studiato il solerte Gabriele, socio con una memoria di ferro che si ricorda sempre tutti i dettagli... ma anche gli altri non dimostravano meno impegno e bisogna ammettere che i nostri due solerti giovani ci hanno messo del loro, il che ha accelerato i lavori, in parte eseguiti anche fuori dai canonici orari di ritrovo del giovedì e del sabato. Alla base di questo insolito agire stava la ferma convinzione che ormai il periodo impegnativo delle circolazioni pomeridiane e serali era vicino e che quindi il tempo da dedicare al progetto "impianti" sarebbe stato più limitato e, invece a causa di quel re che la corona non la porta per farsi onore, tutte le attività si sono fermate in attesa di una ripresa, vicina o lontana...

Ma ora tutte le attività lentamente si riavviano, purtroppo per il momento senza circolazione per il pubblico a causa delle restrizioni!

La struttura che ospiterà le stazioni delle scale 1, 0 e LGB è pronta, la curva lato Locarno è terminata, così pure il pezzo di struttura che porterà i binari alla seconda curva. Sotto questa parte di impianto hanno trovato posto i primi armadi destinati all'archivio, al momento non ancora utilizzati per questo scopo, ma occupati di vario materiale che presto sparirà. Manca quindi la curva lato Bellinzona per completare il cerchio.

E poi arriverà anche il momento di montare i binari, (magari a tappe), ma si spera di vedere presto circolare i primi treni ... sempre tenendo conto delle finanze... che dopo il periodo di « lockdown » sono diverse in quanto mancano le entrate delle circolazioni.

E non dimentichiamo che si attendono idee (meglio se brillanti...) per realizzare nel prossimo futuro anche circuiti nelle scale più piccole, lo spazio proprio non manca...

Chi scrive a volte si recava presso la sede durante periodo di confinamento per controllare se tutto fosse in ordine, ma non è stata una cosa divertente poiché il parco è chiuso, la sede deserta, manca il vociare di chi vi lavora, manca il rumore della troncatrice e il rumore degli avvitatori. Nulla di tutto questo, il silenzio la faceva da padrone in un periodo che nessuno aveva mai visto prima.

Nel frattempo sull'impianto esterno è stata ripulita e rimessa in sede la ghiaia della prima curva verso Locarno, lavoro impegnativo che ha occupato tutti per diverse mezze giornate.

Di sicuro altri soci hanno visitato la sede in quel periodo, ma la vita sociale che vi ha luogo normalmente è un'altra cosa.... anche se ora lentamente tutto torna a una certa normalità, si lavora e si beve il solito caffè seduti a distanza e da un tavolo vicino all'entrata occhieggia un flacone con il disinfettante....







## Rinnovo della massicciata della miniferrovia ATAF

*Dominic Pini*

*Approfitando della sospensione fino a nuovo avviso della circolazione pubblica a Mappo abbiamo deciso di procedere al rinnovamento della massicciata di un tratto ferroviario con conseguente miglioramento della sicurezza dei nostri convogli.*

La prima tratta di binari della nostra miniferrovia fu posata nel 1998 e da allora la manutenzione è stata regolare ma non ha permesso di evitare che fra la ghiaia si infiltrassero terra, foglie e altre materie organiche che hanno come conseguenza la crescita di erbacce.

Abbiamo perciò deciso di procedere a una manutenzione radicale. Abbiamo dapprima smontato i primi due scambi e il tratto di binario fra la stazione e il passaggio a livello lato Minusio. In seguito abbiamo asportato la ghiaia e tolto in parte la terra sottostante.

La ghiaia è stata separata dalla terra dapprima con un setaccio e poi centrifugandola nella betoniera, il cui cestello è stato forato in modo che l'acqua e la terra potessero scolare mentre la ghiaia rimane all'interno. Il passo seguente consiste nel riempimento dello spazio fra i due cordoli con terra, compressa fino a un livello di circa 15 cm dalla sommità dei cordoli. Dopo la posa del feltro antivegetazione abbiamo di nuovo riempito con la ghiaia pulita e lavata, completata con nuova ghiaia. A questo punto abbiamo posato di nuovo i binari e gli scambi e li abbiamo livellati.

Il lavoro è stato lungo e faticoso, ma il risultato è soddisfacente. Come al solito, quando si fanno lavori in comune, la collaborazione dei soci è molto importante e si crea una specie di spirito di gruppo molto positivo, soprattutto in un periodo in cui la circolazione per il pubblico è interrotta causa il covid-19.



22.04.2020 – inizio dei lavori di scavo



24.04.2020 – controllo della distanza fra i cordoli



02.05.2020 – lavaggio della ghiaia imbrattata di terra



28.05.2020 – “ballerina” per compattare il sedime



30.05.2020 – posa del tappeto antivegetativo



06.06.2020 – posa dei cordoli per contenere la terra



06.06.2020 – collegamenti dei binari



06.06.2020 – trasporto della ghiaia per la massciata



06.06.2020 – posa dei cordoli per contenere la terra (a destra con la scopa Walter Saxer)



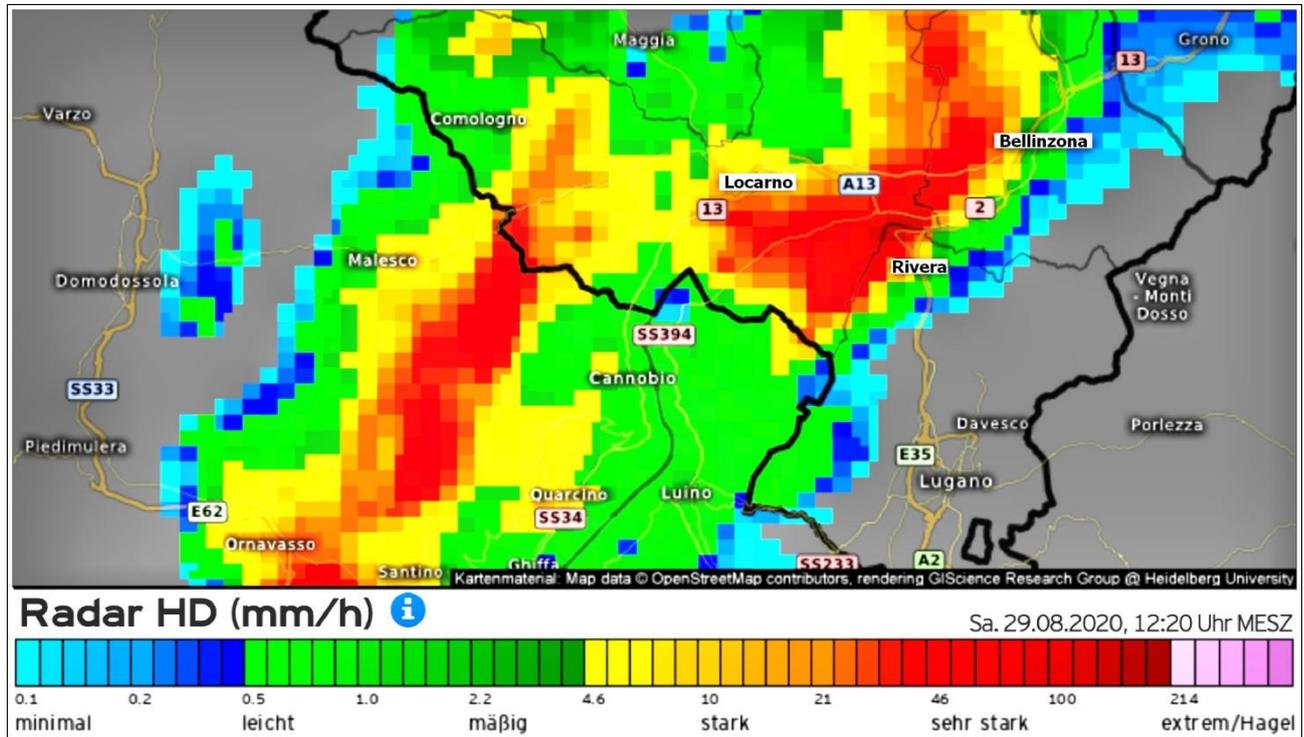
06.06.2020 – una delle ultime foto di Walter Saxer



06.06.2020 – posa degli ultimi pezzi di binari

## Sabato 29.AGO.2020: piogge intense su Mappo

Pietro Mariotta



Da alcuni giorni Locarno Monti segnalava forti piogge in arrivo, portando l'allarme al massimo livello. La sede ATAF ha il deposito locomotive sotto la quota del terreno e, lato Tennero, una rampa con affiancato una scala permette l'accesso dei treni al deposito. Sulla base di pioveva a dritto e il presidente Bruno, dopo un viaggio rocambolesco fra strade bloccate da frane, sottopassaggi allagati e acqua alta dovunque, è riuscito a raggiungere Mappo.

La linea della nostra miniferrovia e buona parte del piazzale erano sommerse dall'acqua ma senza apparenti danni. Si dovrà comunque controllare se i motori degli scambi non sono stati danneggiati dall'acqua e dalla sabbia che potrebbero essersi infiltrati. Anche lo scavo per la nuova linea di raccordo fra la sede e la piattaforma girevole era pieno d'acqua ma i cordoli posati il giovedì precedente non si sono mossi: il cemento ha fatto presa prima dell'inizio delle precipitazioni. L'edificio della sede ha tenuto bene le intense precipitazioni. Non sono state constatate perdite dal tetto ma solo lo straripare delle gronde e dei canali di scarico. Per contro nel deposito locomotive l'acqua è riuscita a infiltrarsi e sul pavimento il livello arrivava a circa 6 cm, che però in litri sono quasi 4'000, non poca cosa da evacuare.

A questo punto è scattato l'allarme e sul posto si sono recati Sandro, Rodolfo, Romano, Vittorio e Pietro che in circa 3 ore di lavoro, dapprima con una pompa a immersione, poi con gli aspiratori mobili e infine con gli stracci, sono riusciti a evacuare l'acqua e ad asciugare quasi completamente il pavimento. Nel contempo hanno pure pulito gli scarichi e posato delle protezioni provvisorie perché l'allarme non era cessato.

La spiegazione più plausibile sulla causa dell'allagamento è l'intensità eccezionale delle precipitazioni che hanno superato la portata della pompa posta nel pozzetto davanti alla

porta del deposito. Questa ipotesi è confermata anche dal livello che ha raggiunto l'acqua nella fossa di preparazione delle locomotive a vapore dove è pure in servizio una pompa d'evacuazione.

Questa esperienza è da considerare come base per migliorare la protezione della nostra sede e dei nostri impianti da eventi meteorologici estremi: le idee non mancano.



Deposito locomotive allagato



Tutto allagato in 30 minuti!



Fossa delle locomotive allagata

## Articolo pubblicato dalla Tessiner Zeitung

Bruno Pini

*Il 26.02.2020 la giornalista della TS (Tessiner Zeitung) Antje Bargmann mi ha contattato chiedendomi la possibilità di visitare ATAF a Mappo per poter fare un ritratto della nostra associazione da pubblicare sulla Tessiner Zeitung. Causa l'emergenza sanitaria l'intervista ha potuto aver luogo solo il 17.07.2020.*

Traduzione italiana dell'articolo pubblicato in tedesco nella Tessiner Zeitung il 24.07.2020.

### Macchinisti in miniatura

## Dove la Miniferrovia aspetta il suo impiego

di Antje Bargmann

*Ironia della sorte, in occasione del 50 ° anniversario dell'ATAF, le locomotive e i vagoni della miniferrovia di Minusio-Mappo sono fermi. A causa delle disposizioni sanitarie per il Corona-Virus, i bambini non possono viaggiare col treno. Ma l'associazione diretta dal presidente Bruno Pini sfrutta la pausa involontaria per rinnovare l'impianto ferroviario a Minusio.*

Nel fine settimana c'è molta attività in riva al lago di Minusio-Mappo. Non solo in acqua e sul lungolago, ma anche presso l'Associazione Ticinese Amici della Ferrovia (ATAF) vicino al campeggio e al porto.

Sono in corso i lavori tra i binari della Miniferrovia, che in estate fa normalmente il suo giro trasportando fino a 30 bambini: si eliminano le erbacce, si rinalzano i binari con la ghiaia e si amplia il tracciato ferroviario. "Perché in futuro, le locomotive a vapore più pesanti verrebbero messe a pianterreno presso la nuova officina evitando di doverle trainare lungo la ripida rampa dell'attuale deposito nel seminterrato", spiega il presidente dell'ATAF Bruno Pini. Questo renderà le cose più semplici quando parliamo di locomotive che possono raggiungere un peso di 450 kg. Tuttavia i soci dell'associazione sono rammaricati dal fatto che sono state cancellate le circolazioni con il pubblico. "Con le prescrizioni sanitarie dovute al Coronavirus l'organizzazione della circolazione risulta complicata: su ogni vagone potrebbe prender posto solo un bambino". Il parco giochi pubblico è accessibile, ma senza traffico ferroviario. Quest'anno avrebbe dovuto aver luogo una grande festa. Infatti l'Associazione Ticinese Amici della Ferrovia, che nei primi anni aveva la sede a Ponte Brolla, festeggia i suoi 50 anni. Già a Ponte Brolla si erano posati i binari per una miniferrovia in grado di trasportare i bambini. È così che l'attuale presidente dell'ATAF si è avvicinato a questo hobby. "All'età di sei anni mio figlio mi aveva raccontato di aver viaggiato su un convoglio trainato da una locomotiva a vapore. Tuttavia non si ricordava il luogo preciso. Dopo qualche anno abbiamo trovato a Ponte Brolla tracce di binari, ma nessuna miniferrovia." All'epoca, nel 2000, l'associazione si era appena trasferita a Minusio. L'imprenditore Bruno Pini ha così preso contatto con ATAF scoprendo una nuova passione. Ha già avuto a che fare con i treni, gli chiedo? "In realtà solo perché i bambini ci giocavano", dice il padre di quattro figli. "Ma in realtà ci sono radici familiari, come per molti ticinesi. Sono cresciuto davanti alla stazione di Bellinzona, mio nonno è stato uno dei primi capitreno della "Gotthardbahn". Anche suo figlio Dominic è attivo nell'associazione. Gli aspetti tecnici affasciano sia lui che suo padre: "Le nostre locomotive a vapore funzionano come quelle originali", spiega Dominic Pini. La stessa tecnica, gli stessi problemi. Ad esempio, la caldaia dovrebbe essere riscaldata due ore prima della circolazione. Anche i binari sono realizzati in scala. Bruno Pini ci presenta poi la sede, ampliata pochi anni fa, mostrando i modelli esposti in vetrina, la

biblioteca, il deposito, la nuova officina e le altre infrastrutture. "Custodiamo qui delle vere rarità che normalmente si vedono nei vecchi libri, prospetti o cataloghi." Alcune locomotive nel deposito appartengono ad ATAF, altre ad alcuni soci. Ogni anno invitiamo altre associazioni simili ad ATAF permettendo loro di circolare con il loro materiale rotabile. "Si rinsaldano vecchie amicizie e se ne sviluppano di nuove". La stessa ATAF conta ca. 80 soci, di cui una ventina attivi. Sono rappresentate tutte le lingue nazionali, come pure un gran numero di professioni". Tuttavia: ci sono solo uomini. Anche se talvolta sono presenti le loro partner. "Ci farebbe piacere avere una maggiore presenza femminile". ATAF deve comunque in primo luogo cercare di avvicinare i giovani, in modo da garantire la continuità. "Le locomotive possono essere guidate a partire dai 16 anni di età". Al piano superiore della sede ampliata si sta costruendo un impianto che ospiterà tutte le scale ridotte (?) più conosciute, senza limitarsi ad una sola: "Non si è così voluto seguire un'unica religione come invece capita in alcune associazioni ferroviarie".

Informazioni su [ataf.ch](http://ataf.ch).



Da sin.: Vittorio Roggero, Pietro Mariotta, Gianluigi Antonietti, Rodolfo Widmer, Bruno Pini, Dominic Pini





## Forum

# LOKFÜHRER IN KLEINFORMAT Wo die Miniferrovia auf ihren Einsatz wartet

von **Antje Bargmann**

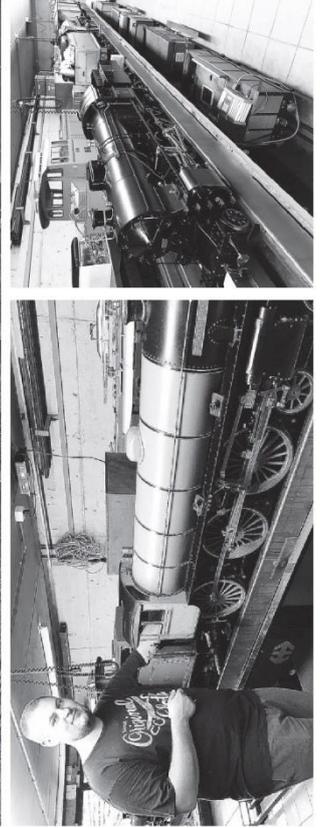
*Ausgerechnet zum 50-jährigen Jubiläum der ATAF stehen die Loks und Waggons der Gartenbahn in Minusio-Mappo still. Wegen der Corona-Auflagen können Kinder im Moment nicht mitfahren. Doch der Verein um Präsident Bruno Pini nutzt die unfretwillige Auszeit, um die Gleisanlage in Minusio zu sanieren.*

Am Wochenende herrscht Betrieb am Seeufer von Minusio-Mappo. Nicht nur am Wasser und auf dem Spazierweg, sondern auch auf dem Gelände der Tessiner Eisenbahnfreunde (ATAF) nahe Camping und Hafen. Zwischen den Schienen der Miniferrovia, die normalerweise im Sommer regelmässig mit bis zu 30 Kindern ihre Runde fährt, wird gearbeitet: Unkraut entfernt, Kies aufgeschüttet und Gleisanlagen erweitert. "Denn in Zukunft sollen die schweren Dampfloks nicht mehr über eine Rampe aus dem Keller, sondern ebenerdig aus dem neuen Depot auf die Freilichtanlage fahren", erläutert der Vereinspräsident der ATAF, Bruno Pini. Das sei bei den 450 Kilo-Zugmaschinen deutlich einfacher.

Allerdings gibt es zum Bedauern der Vereinsmitglieder aktuell keine Publikumsfahrten. "Mit den Corona-Auflagen macht das keinen Sinn. Zu kompliziert. Auf jedem Wagen dürfte nur ein Kind sitzen." Das Gelände mit dem öffentlichen Spielplatz sei zwar zugänglich, aber eben ohne Zugverkehr. Eigentlich sollte in diesem Jahr gross gefeiert werden. Denn die *Associazione Ticinese Amici della Ferrovia*, die ihren Sitz in den Anfangsjahren noch in Ponte Brolla hatte, feiert ihr 50-jähriges Bestehen. Schon am ersten Standort war im Verlauf der Jahre eine Gartenbahn entstanden, die Kinder zum Mitfahren einlud. Auf diese Weise kam auch der heutige ATAF-Präsident zu seinem Hobby. "Mein damals sechsjähriger Sohn erzählte nach einem Ausflug, er sei mit einem Minizug gefahren. An den genaueren Ort konnte er sich aber nicht mehr erinnern. In Ponte Brolla fanden wir dann Spuren von

Gleisen – doch keine Bahn." Der Verein war zu dem Zeitpunkt, im Jahr 2000, gerade nach Minusio gezogen. Unternehmer Bruno Pini nahm Kontakt auf – und entdeckte eine neue Leidenschaft.

Hatte er vorher schon mit Zügen zu tun? "Eigentlich nur, weil die Kinder damit spielen", so der Vater von vier Söhnen. "Aber familiär gibt es tatsächlich Wurzeln, wie bei vielen Tessinern. Ich bin in Bellinzona am Bahnhof aufgewachsen, mein Grossvater war einer der ersten Lokführer der Gotthardbahn." Auch sein Sohn Dominic ist im Verein engagiert. Es sind die technischen Aspekte, die ihn, ebenso wie seinen Vater, faszinieren: "Unsere Dampfloks funktionieren auf dieselbe Weise wie die Originale", erläutert Dominic Pini. Die gleiche Technik – und gleichen Probleme. So müssten beispielsweise die Kessel zwei Stunden vor den Rundfahrten angeheizt werden. Sogar die Schienen seien massstabsgetreu angefertigt. Bei einem Rundgang durchs Vereinshaus in Minusio-Mappo, das in den vergangenen Jahren vergrössert wurde, zeigt Bruno Pini auch Ausstellungsstücke. "Wir haben hier echte Raritäten, die man sonst nur in alten Büchern findet." So würden alleine die Loks im Depot, die teilweise im Besitz der Mitglieder sind, zwischen 10'000 und 100'000 Franken kosten. Mehrmals im Jahr kämen Besucher von anderen Vereinen zum Austausch. "Hier entstehen neue Freundschaften." Die ATAF selbst habe 80 Mitglieder, darunter 20 aktive. Alle Landessprachen seien vertreten, ausserdem eine Vielzahl von Berufen. "Allerdings: Es sind nur Männer. Auch wenn die Partnerinnen manchmal beteiligt seien. "Mehr Frauen zu gewinnen, würde uns sehr freuen." Generell hofft die ATAF auf Nachwuchs. "Die Loks dürfen ab 16 Jahren gefahren werden." Im ersten Stock entstehe zudem gerade eine neue Modelllandschaft. Und es gebe "keine Religion hinsichtlich der Spurbreiten wie bei anderen Vereinen." Infos auf [ataf.ch](http://ataf.ch).



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

*Il Comitato e la Redazione*

### **Binario di raccordo Officina-Rotonda**

In agosto abbiamo iniziato i lavori per collegare con un binario (5" e 7 ¼") la nuova officina ATAF di Mappo con la rotonda.

In un prossimo Bollettino descriveremo il progetto BINARIO DI RACCORDO.

Quale anticipo vi mostriamo un'immagine scattata il 28.08.2020 (inizio dei lavori).



Scavo che segue il tracciato indicato dai picchetti

## Alcune pubblicazioni *La Redazione*

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

Corriere del Ticino  
Sabato 30 maggio 2020

SOTTOCENERI

9

# A 50 anni dall'ultima corsa

**STORIA** / Il 30 maggio 1970 veniva smantellata la Ferrovia Lugano-Cadro-Dino, le cui tracce sono ancora ben visibili sul territorio. L'anniversario è un'ottima occasione per riflettere sul passato e sulla scelta di sopprimere i tram, che ora torneranno a suon di milioni

**John Robbiani**

Quell'ultimo viaggio, il 30 maggio 1970, è stato descritto come un funerale. Il «tramino», contrazione di tram e Dino, smetteva di esistere. Il Luganese perdeva così un'altra ferrovia. Tre anni prima, il 28 maggio 1967, era stata soppressa la Lugano-Tesserete, mentre nel 1959 gli ultimi tram in città erano stati sostituiti dai filobus. All'epoca sembrava un processo normale. I tram erano il passato, le automobili e il trasporto su gomma il presente e il futuro. Il progresso. Nessuno probabilmente pensava che, 50 anni dopo, nel Luganese si sarebbero dovuti spendere centinaia di milioni di franchi - e anni e anni di progettazione - per ricreare una rete tram (la cui prima tratta potrebbe venir inaugurata nel 2027) per tentare di diminuire le auto in circolazione.

**C'erano tre varianti in gara**

Ricordare i 50 anni dalla fine della ferrovia Lugano-Cadro-Dino è significativo per diversi aspetti. Perché il Luganese intende tornare ad avere un tram, perché l'antico tracciato è stato recentemente rivitalizzato (con lo sviluppo del percorso ciclo-pedonale) e perché forse quell'opera - anche se attiva solo 59 anni - ha contribuito nel tempo ad avvicinare Lugano alla val Colla e forse anche a permettere, nel 2013, l'aggregazione. Maguardiamo un po' alla storia della ferrovia, nata - come sembrano ricordare Alberto Polli e Angelo Ghirlanda nel loro libro (C'era una volta la Lugano-Cadro-Dino) - come una sorta di costola della Lugano-Tesserete. Nel 1904 infatti a Cadro venne convocata un'adunanza per opporsi a quel progetto. Si chiedeva che il tram, invece di passare da Massagno e Canobbio, arrivasse a Tesserete via Pregassona, Cadro (e dunque dall'altra sponda del Cassarate) e poi dal ponte di Spada. L'anno successivo spuntò perfino un terzo progetto, la Lugano-Vezia-Tesserete. Confe-



Una delle carrozze, restaurate, si trova nel deposito delle ARL di Tesserete. Andrea Dall'Ara, degli Amici della Lugano-Cadro-Dino, ci ha permesso di osservarla. © CDT/PUTZU

**Presto un concorso**

**Far rivivere la piazza dell'antico capolinea**

**Il progetto**

La piazza di Dino, dove sorge ancora la stazione che un tempo era il capolinea della ferrovia, potrebbe presto venir valorizzata. «Nei prossimi mesi - ha spiegato il vicesindaco di Lugano Michele Bertini - verrà pubblicato un concorso». Si vuole anche coinvolgere gli abitanti. L'apertura del ponte di Spada renderà quel luogo ancora più interessante.

derazione e Cantone erano d'accordo: il Luganese era troppo piccolo per avere più di una linea, e allora si diede precedenza alla Lugano-Tesserete (via Canobbio), che venne inaugurata nel 1909. Ma i promotori della Lugano-Cadro-Tesserete non si arresero, presentarono un progetto, raccolsero fondi e ottennero il via libera alla costruzione, che iniziò nel 1910 e terminò l'anno successivo. L'idea era interessante. Arrivando in Capriasca la ferrovia si sarebbe potuta collegare con la Lugano-Tesserete. Ma a Tesserete la ferrovia non arrivò mai vista la mancata realizzazione del ponte di Spada.

**Doveva portare soldi e turisti**  
Ma come mai venne data tanta importanza all'apertura di questa linea? La ferrovia era destinata - spiegano Polli e

Ghirlanda - a «trasformare la bella plaga dominata dal Boggia, istradandovi il passeggero a godere gli incantevoli punti di vista, allentandolo a costruirvi palazzine e ville e sviluppando pure i rapporti commerciali fra i molti Comuni che da Lugano si distendono fino alla Capriasca».

**In Ticino c'erano 90 automobili**  
Si voleva fare arrivare turisti e soldi, sì, ma la ferrovia era anche un'esigenza. In Ticino nel 1911 erano registrate solamente 134 motociclette, 4.837 biciclette e 90 automobili.

**Costò meno di un milione**  
E un'altra dimostrazione di quanto i tempi siano cambiati è il costo dell'opera: 899.696 franchi. Nel 1968, ultimo ritocco al rialzo dei biglietti, fare Lugano-Dino, andata e ritorno, costava 2 franchi e 80.

**Il percorso**

La ferrovia era lunga 8 chilometri. Partiva da piazza Manzoni (e questo era molto apprezzato dai turisti, che prendevano il battello e poi continuavano la gita sul tram) e aveva le seguenti fermate: piazza Indipendenza, corso Elvezia, Ospedale, Ponte Madonnetta, La Santa, Scarpino, Viganello, Viarnetto, Pregassona, Ventuno, Soragno, Davesco, Cadro e infine Dino-Sonvico.

**Il declino**

La diffusione delle automobili - che negli anni Sessanta erano ormai diventate un bene accessibile alle famiglie - portò alla chiusura della ferrovia (che da un po' aveva tra l'altro rinunciato alle linee cittadine). L'aumento delle auto rese anche particolarmente difficile la convivenza, sulle strade, tra il tram e i veicoli.

**Quel che resta**

Testimonianze dell'esistenza della ferrovia sono ancora ben presenti sul territorio e possono essere osservate passeggiando lungo quello che era il suo percorso. Senza dimenticare che nei prossimi anni verrà anche realizzato il ponte di Spada.

La carrozza «Giardiniera», ancora funzionante, si trova al museo di Blonay-Chamby, mentre la carrozza soprannominata «pollo» è stata restaurata e si trova nel deposito delle ARL di Tesserete (dopo essere rimasta per diversi anni a Viganello, nel giardino dell'asilo). Esiste anche un gruppo di appassionati, «gli amici della Lugano-Cadro-Dino e della Lugano-Tesserete». Proprio con uno di loro, Andrea Dall'Ara, abbiamo visitato l'affascinante carrozza esposta a Tesserete.

Articolo apparso nel Corriere del Ticino del 30.05.2020 sulla Ferrovia Lugano-Cadro-Dino

Ausgabe Nr. 2 2020 | 7,90 €

ZKZ 87571 | A 8,30 € | CH 13,80 Sfr | LUX 9,20 € | F 10,80 € | FIN 11,00 € |  
DK 80,00 DKR | ES 10,80 € | I 10,80 € | S 105,00 SKR | NOR 95,00 NOK

4 198757 107908 02

**SWR** >>

# Eisenbahn

UNTERWEGS MIT LUST UND LEIDENSCHAFT

# Romantik

**116 SEITEN**  
Mit DVD



**ZUG-KULTUR**  
*Eine Reminiszenz an den Genuss auf Schienen*



**THE OCEAN**  
*Traumreise an die kanadische Ostküste*



**Das deutsche Krokodil**  
Die Stars der Schiene  
DVD VIDEO

## GLETTISE UND MALLETS

### Bahnostalgie am Genfersee

“Bahnostalgie am Genfersee”: articolo sulla ferrovia Blonay-Chamby

## Lo sapevate ...

*diversi soci*

**che ...** che durante la 2.guerra mondiale alcune locomotive germaniche erano internate a San Gallo?  
Come erano chiamate?

A fine guerra numerose locomotive a vapore germaniche sono state internate per diversi anni a San Gallo. Queste locomotive erano chiamate "Göring-Lokomotiven". Nell'estate del 1952 hanno poi lasciato San Gallo.



(collezione EA)

## Frivolezze fotografiche e non ...



Errore di pianificazione?

## Scadenze



**Associazione Ticinese  
Amici della Ferrovia**

6648 Minusio  
[www.ataf.ch](http://www.ataf.ch)

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




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

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



**Orario Fahrplan Horaire 2020**

Aprile	12 / 19 <sup>(1)</sup> / 26	14.30 – 17.30
Maggio	10 / 17 <sup>(2)</sup> / 31	
Giugno	14	<sup>(1)</sup> 10.00-17.00 slowUp <sup>(2)</sup> 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](http://www.ataf.ch)

**Club Ospiti a Mappo**

- sabato/domenica-03-05.Ott.2020

**Tag der offenen Barriere a Glattfelden**

- non ancora definito
- 5"
- Presidente: Hans Müller
- [www.modellbahnfreunde.ch](http://www.modellbahnfreunde.ch)

**Faszination Modellbau D-Friedrichshafen**

- 30.Ott-01.Nov.2020
- [www.faszination-modellbau.de](http://www.faszination-modellbau.de)

ANNULLATO / ANNULIERT

„Entgleisungen zeigen das Gleis“

Manfred Hinrich, 1926-2015, deutscher Philosoph

„I deragliamenti fanno vedere il binario“

Manfred Hinrich, 1926-2015, filosofo tedesco