



www.ataf.ch

50. Giubileo 1970-2020

ASSOCIAZIONE TICINESE AMICI DELLA FERROVIA



Indice

Bruno Pini - Presidente ATAF in carica dal 2011	3
Franco Corio – Presidente ATAF 1970-1972	4
Alberto Venturi - Presidente ATAF 1987-1991	6
Pietro Mariotta – Presidente ATAF 1992-2010	7
Il Bollettino ATAF ... imperterritito esisto sempre ancora	9
Bollettino ATAF – Nr.1	11
Bollettino ATAF – alcuni layouts.....	14
Bollettino ATAF – Edizione 30. Giubileo 1970-2000.....	16
2001-2020 in immagini.....	42
Il progetto FUTURO – alcune immagini	56

Indirizzo

Associazione Ticinese Amici della Ferrovia

6648 Minusio

www.ataf.ch



Find us on
Facebook

www.facebook.com/atafminusio



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

Conto: CCP 65-7644-4

Presidenti ATAF

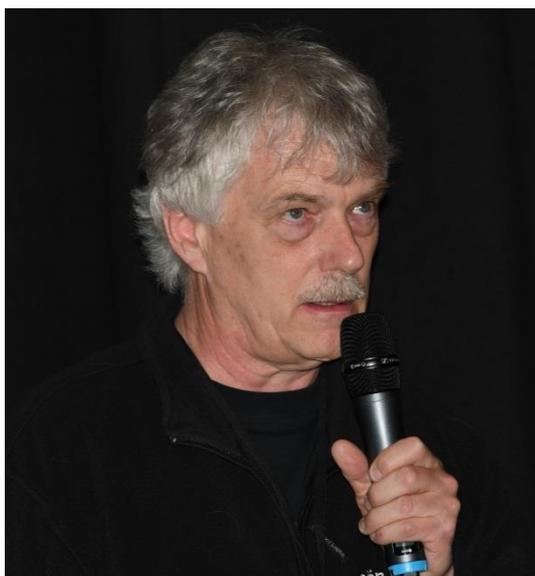
Franco CORIO	1970-1972	3	anni
Remo DEGIORGI	1973-1976	4	anni
Romano FRIGERIO	1976-1977	2	anni
Franco BAZZI	1978-1979	2	anni
Remo DEGIORGI	1980-1986	7	anni
Alberto VENTURI	1987-1991	5	anni
Pietro MARIOTTA	1992-2010	19	anni
Bruno PINI	2011-		

Foto copertina

Mappo-Minusio, 8.FEB.2020

Ripresa dall'elicottero Colibri H120 (EC 120 B) HB-ZLA

Bruno Pini - Presidente ATAF in carica dal 2011



Assumendo la presidenza di ATAF succedendo a Pietro Mariotta, sapevo di ereditare una società senza alcun debito finanziario, con una liquidità ottima, con tutte le importanti pendenze risolte (diritto superficie, regolamenti vari, assicurazioni), con un'infrastruttura ferroviaria efficiente.

Nella mia relazione presidenziale presentata all'AG 2012 scrivevo tra l'altro:

"dopo tutti i perfezionamenti organizzativi nei primi 10 anni di Mappo, ci sarebbe stato il rischio di entrare in una fase di "routine", di rilassamento, di "noia", con l'effetto di portare i futuri Comitati - "in primis" il Presidente - a trasformarsi in "semplici" amministratori o conservatori di un "sistema" col-

laudato. È per questo motivo che ho anche detto che una delle più grandi sfide che dovrà affrontare tutta la Società è quella di trovare il modo di avvicinare le nuove generazioni alla nostra associazione e garantire così una continuità dell'ATAF. Non sarà facile! Un giovane si avvicinerà solo se è seguito, appoggiato dai genitori, che lo possano aiutare anche finanziariamente qualora volesse disporre di materiale proprio. E, lo sappiamo, il materiale in 5" e 7 ¼" difficilmente lo troviamo sotto un albero di Natale. Una possibilità sarebbe quella di "alzare" la sede per creare un piano mansardato che possa ospitare impianti semplici di ogni piccolo scartamento (Z, N, H0, ecc.). I giovani e chissà, forse anche alcuni soci della prima ora, si potrebbero così avvicinare o riavvicinare al nostro club, mostrando o provando le loro locomotive trovate, queste forse sì, sotto l'albero di Natale."

Si è così iniziato il progetto di ampliamento della sede a cui abbiamo dato il nome FUTURO. Questo progetto, che ha comportato un grande investimento finanziario, è stato preparato e gestito in modo professionale dal Comitato e da alcuni soci ed ha permesso in brevissimo tempo di creare spazi supplementari fra i quali quello al 1.piano. Questo grande spazio permetterà di accogliere tutti gli scartamenti dai più piccoli ai più grandi. Ai giovani e meno giovani, che vorranno avvicinarsi al modellismo ferroviario, ATAF potrà offrire la possibilità di provare, mostrare e far circolare modelli con scartamenti di ogni tipo. Con questo progetto si è voluto creare le premesse per dare un FUTURO ad ATAF.

La ricorrenza del 50.giubileo può anche farci riflettere: non è facile tenere assieme un società basata sul volontariato e riconosciuta da fine 2018 quale "ente che svolge un'attività di pubblica utilità senza perseguire scopo di lucro". Tutti i soci "volontari", pur avendo un interesse comune devono investire spesso molte ore togliendole alla famiglia, al lavoro o ad altro. Molte sono le società simili alla nostra che non riuscendo a risolvere conflitti interni si sono scisse. Questo a noi non è successo. Ciò non vuol dire che tutto sia a posto, che tutti sono amici, che non ci siano arrabbiate. I fatti dicono tuttavia che a parte alcune dimissioni siamo stati capaci a ... resistere e a dare ai soci un'ottima opportunità di trascorrere alcune ore interessanti sia dal profilo tecnico che personale.

Dobbiamo sempre essere grati ai nostri predecessori per quello che hanno creato. Facciamo anche noi in modo che i nostri successori possano pure festeggiare ulteriori giubilei.

Franco Corio – Presidente ATAF 1970-1972

Per i 50 anni della ATAF mi limiterò a una breve descrizione per ricordare come la stessa è nata considerando che a quei tempi, specialmente in Ticino pochi conoscevano o si dilettevano con il modellismo ferroviario.

Già da bambino sono incappato in questa passione, che continuo ancora oggi a bordo di un sofisticato simulatore facendo le veci del macchinista, e come mai?

Con la mia famiglia abitavo a un centinaio di metri dalla stazione di San Antonio da dove le Ferrovie Regionali Ticinesi gestivano: la ferrovia Locarno Ponte Brolla Bignasco, la Camedo Domodossola e le Tramvie Locarnesi.

San Antonio era il centro più importante della rete, nello stabile principale si trovano al Piano terreno le Officine, al Primo piano gli Uffici della Direzione, sul piazzale verso monte, lo stabile del Capo stazione con l'appartamento, un magazzino con la rampa di carico per le merci, il grande deposito per il materiale rotabile si trovava verso Solduno, e a lato su Via Franzoni il deposito dei tram dove erano ricoverati i tre veicoli che circolarono fino al 1960, i cui binari si inserivano nella rete da una rotonda a spinta manuale.

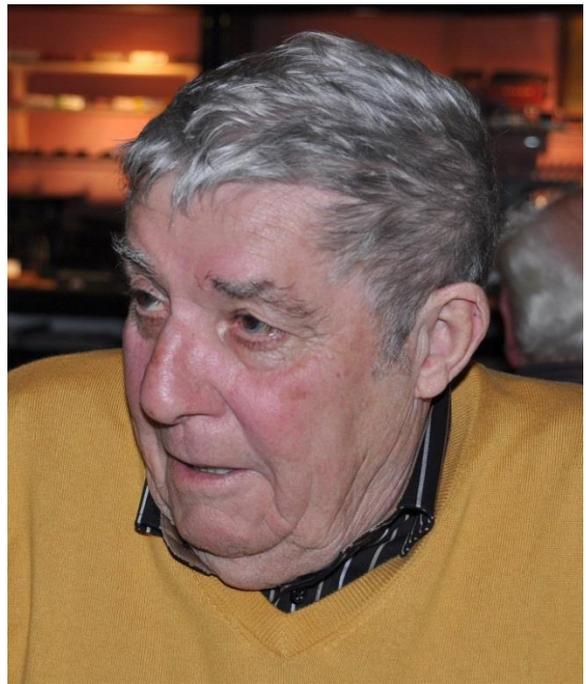
A sette anni "scappavo di casa" e i miei genitori mi trovavano sempre "ala stazion" a guardare le manovre dei treni merci, dei convogli dei tram, e quando potevo curiosavo nelle Officine delle manutenzioni. (Nello stabile principale prima della sua demolizione l'ATAF per alcuni anni ebbe anche la sua sede)

Con gli anni, e "diventando più vecchio" le mie curiosità ferroviarie mi portarono fino alla Stazione di Locarno, e lì ero quasi di casa, ho visto passare tutti i tipi di locomotive, dalle vaporiere del Luino, alle coccodrillo a tutti i tipi di A/e – R/e, alla Freccia rossa, arrivarono i pure dei vagoni passeggeri con le ruote gommate. Li manovravano i treni merci delle FFS e delle FRT per il trasbordo dei graniti della Val Maggia.

Dal 1953 il treno lo dovetti utilizzare per andare a scuola a Bellinzona e poi a Winterthur dove terminai gli studi nel 1967 e fu quell'anno* che al chiosco della Stazione di Bellinzona vidi esposta la rivista ferroviaria mensile Eisenbahn Amateur e mi abbonai.

All'amico Bruno Nicora, che teneva un negozio di souvenir in Via Cittadella e dove esponeva pure dei modelli di aeroplani e ferroviari, dissi che sarebbe stato interessante creare anche qui da noi, come rilevato sull'EA, un club di appassionati ferro modellisti e di dirmi cosa ne pensasse di questa mia visione. La trovò interessante, e ne parlò con alcuni suoi amici e conoscenti anche loro simpatizzanti della ferrovia, la voce si sparse e si formò un gruppo che condivideva l'idea,

Tra di loro Remo De Giorgi, Polier Alfredo, Bazzi Franco, Widmer Rodolfo, Venturi Alberto, Mariotta Pietro, Frigerio Romano, Vignolini Francesco, i fratelli Helbling dell'albergo Schlosshotel, dove era esposto un plastico della ferrovia del San Gottardo e ancora molti altri



che ora dimentico ma che indubbiamente sono ricordati nei verbali delle molteplici sedute tenute dai promotori.

Le prime riunioni si tenevano a casa di Remo (con la terrazza su Piazza Stazione), al Buffet, al Schlosshotel. Così piano piano si svilupparono le basi per formare una Associazione nel locarnese.

Il 9 febbraio 1970 si svolse l'Assemblea costituente della ALAF e venne nominato il primo comitato composto da: Corio F. presidente, De Giorgi R. vice, Polier A. segretario, membri Widmer R., Staub F. revisori Frigerio R. e Amsler G.

In seguito fu chiesta in forma ufficiale l'annessione alla SEVA Schweizerische Verband Eisenbahn Amateur della nostra neo costituita Associazione.

Il 7 e 8 marzo dell'anno 1970 * a Sierre si svolse la 24a Assemblea Annuale dei delegati e la ALAF venne ufficialmente accettata quale 34esimo membro dell'Associazione Svizzera.

Nella rivista EA numero 3 / 1970 * il comitato annunciava la prima informazione / convocazione che invitava i soci a partecipare:

Il giorno 6.4.70 (lunedì) visita l'impianto Integra della stazione di Locarno (ritrovo al Buffet della prima classe alle ore 20.30).

Così quella mia idea o visione, divenne grazie agli amici e ai comitati che seguirono, quella realtà che oggi è la cinquantenne "ASSOCIAZIONE TICINESE AMICI DELLA FERROVIA".

Una nota riguardo la modifica del nome da ALAF a ATAF. Ciò fu imposto al fatto che in Ticino vennero fondate altre società di ferromodellismo a (Bellinzona Lugano Chiasso) e noi, al fine di mantenere l'impronta quali fondatori storici nel Ticino, e con lo scopo di evitare che Lugano la usasse come era loro intenzione, con la piena approvazione della SVEA la ritoccammo con una T.



Lascio ora agli attivi continuare a raccontare come l'associazione si sviluppò nella odierna realtà.

*La raccolta delle riviste rilegate degli anni 1967 e 1970 per ricordare e festeggiare l'inizio di una visione le donerò agli archivi ATAF.

Auguri a tutti, Franco

Alberto Venturi - Presidente ATAF 1987-1991



Era l'anno 1970 e sfogliando i giornali ho letto che a Locarno si sarebbe costituita una associazione di amici della ferrovia. Purtroppo non ho potuto partecipare alla seduta costitutiva poiché all'ultimo momento dovetti sostituire un collega che si era ammalato. Ma in seguito presi contatto con Remo Degiorgi che fu l'ideatore e subito nacque una stretta collaborazione sia con lui sia con gli altri membri. Io ero in servizio a Zugo ma poi fui trasferito a Giubiasco e allora potei meglio partecipare alle sedute della neonata associazione. Subito mi trovai a mio agio sia con gli altri membri

sia con le varie proposte di attività poiché si trattava di una prima assoluta nel locarnese. L'attività svolta durante il mio mandato presidenziale fu dovuta grazie soprattutto alla stretta e fattiva collaborazione tra i vari componenti del comitato, attività che ho poi trasmesso ai miei successori poiché anche la nostra società abbisognava di nuove leve per continuare l'attività. Per questo motivo ho ceduto al mio successore Pietro Mariotta la presidenza.

La mia passione non era tanto per i modelli ma soprattutto per la storia e la ferrovia reale. Per questa ragione il mio impegno fu soprattutto nel reperire oggetti storici come ad esempio le vecchie lanterne a carburo o petrolio che si trovavano sia nelle stazioni sia all'esterno come pure la documentazione letteraria. E quando la direzione generale delle FFS decise di trasferire tutto l'apparato amministrativo del Ticino alla direzione circondariale di Lucerna ero in servizio a Bellinzona e spesso ero chiamato a collaborare con l'allora ispettore d'esercizio il quale ha sempre apprezzato il mio interesse per la storia delle FFS. E fu per questo motivo che quando l'ispettorato del Ticino fu soppresso e trasferito a Lucerna potei far capo alla documentazione soprattutto storica (vecchi regolamenti ecc.) che poi ho pensato di trasferire nella nostra sede e dove giacciono tutt'ora. Per questa ragione nella nostra sede sono conservati sia la collezione di biglietti ferroviari sia i berretti di servizio, nonché vecchie lanterne a petrolio delle locomotive e degli scambi nonché le placche delle locomotive Be 4/612329 e 12342 che furono coinvolte nel grave incidente di S. Paolo se ben ricordo accaduto nel 1924 e altro materiale in uso a quel tempo. Allora non vi erano certamente ancora gli attuali sistemi di sicurezza.

La cosa che catturò il mio interesse fu appunto la costituzione della Associazione Amici della Ferrovia nata grazie all'iniziativa del compianto e indimenticato Remo Degiorgi.

E a questo punto non mi resta altro che ringraziare chi mi ha preceduto ma soprattutto chi con grande impegno innovativo porta avanti la nostra associazione con i risultati che ben conosciamo auguro a tutti un buon proseguimento dell'attività che viene svolta con grande competenza e professionalità.

Con tanta cordialità, Alberto

Pietro Mariotta – Presidente ATAF 1992-2010



19 ANNI DA PRESIDENTE ATAF: UNA BELLA SFIDA!

Zeffiro dolce spira, ma contesa / Muove Borea improvviso al suo vicino; / E piange il Pastorel, perché sospesa / Teme fiera borasca, e 'l suo destino (*)

Quando assunsi la presidenza dell'ATAF si poteva già vedere una nuvoletta piccola e nera, lontana nel cielo, ma già minacciosa. Era il progetto per la costruzione di un'officina della FART a Ponte Brolla. Non era dato sapere se sarebbe stata realizzata perché le opposizioni erano tante, ma se fosse stato il caso le conseguenze per l'ATAF sarebbero state gravi, con la perdita di uno o entrambi i prefabbricati e l'impossibilità di mantenere la miniferrovia esterna. Col passare del tempo la nuvoletta si è ingrandita, foriera di tempesta e grossi problemi per la nostra società. Per chi scrive in primis e per il comitato, la necessità di trovare una soluzione a questo grave problema era diventata prioritaria. La decisione di continuare l'attività in altro luogo non è mai stata messa in discussione. Abbiamo dunque studiato una strategia per fare di necessità virtù e sviluppare ulteriormente la società. In quegli anni sono stati effettuati innumerevoli sopralluoghi, sono stati allestiti diversi progetti su aree che si prestavano per la costruzione della nuova sede e di una miniferrovia più performante, frutto di oltre due lustri d'esperienza, sono stati valutati i costi e esaminati i possibili finanziamenti. Parallelamente l'attività a Ponte Brolla è continuata e i vari bollettini sociali lo testimoniano.

Ah che pur troppo i suoi timor son veri / Tuona e fulmina il cielo grandinoso (*)

La tempesta stava per scoppiare, l'officina FART sarebbe stata costruita. Gli sforzi per trovare una nuova sistemazione hanno dato i loro frutti quando il 16.12.1996 il Consiglio comunale di Minusio accordava all'ATAF la possibilità d'insediarsi su un terreno a Mappo ove sorgeva il cantiere della galleria Mappo-Moretina. Il progetto di massima, elaborato per la richiesta al Comune, è stato sviluppato e sono stati valutati i costi, quelli vivi, ritenuto che i soci avrebbero eseguito gratuitamente il maggior numero possibile di attività. Sono stati trovati i finanziamenti: dai soci stessi con obbligazioni personali, dal Cantone come aiuto allo sviluppo turistico, dall'allora Casino Kursaal Locarno SA. Grazie a queste tre componenti non è stato necessario fare capo a finanziamenti bancari. Con entusiasmo abbiamo iniziato i lavori, suddividendoci in vari gruppi. Come in ogni progetto, all'inizio vi furono problemi di coordinazione e qualche attrito. Con l'esperienza acquisita da tutti, in breve tempo le difficoltà iniziali furono superate, forse grazie al pranzo in comune nei giorni di lavoro, che dava l'occasione di discutere bilateralmente i problemi davanti a un piatto di spaghetti o di risotto (non c'erano altre varianti) e a un buon bicchiere di vino. Non sto a elencare tutti i lavori svolti perché è già stato fatto in altri articoli dei bollettini sociali, sui rendiconti delle assemblee e è ben documentato in sede. Vorrei tuttavia sottolineare che portare a termine un simile progetto di per sé molto complesso, con mezzi limitati, facendo affidamento sull'impegno dei soci a titolo volontario, considerando poi tutti i paletti delle leggi e delle norme di sicurezza, non è evidente. In una società come l'ATAF tutto si basa sul consenso e il compromesso fra i soci e dunque il compito del presidente di mantenere l'armonia e l'entusiasmo si è rivelato molto importante. È stata un'ottima esperienza, anche se mi è costata qualche notte in bianco.

Celebra il Vilanel con balli e canti / Del felice raccolto il bel piacere (*)

Al termine del grosso dei lavori, quando orgogliosamente abbiamo potuto aprire al pubblico la nostra miniferrovia, la tempesta era passata ma rimanevano i suoi effetti positivi. Il cielo era terso e noi avevamo realizzato qualcosa di molto importante per una piccola società. Ne eravamo molto fieri e orgogliosi. Rimanevano da restituire i prestiti, ciò che fu possibile con la circolazione pubblica. Rimanevano ancora molti lavori per la sistemazione definitiva della sede e della miniferrovia, dovevamo traslocare tutto il nostro materiale storico da Ponte Brolla a Mappo e liberare la vecchia sede, solo per citarne alcuni. Tutti questi lavori, del resto previsti nel piano di passaggio a Mappo, ci hanno impegnato per alcuni anni. Con orgoglio possiamo dire che anche i prestiti furono onorati e alla fine del mio mandato erano tutti rimborsati. Questo è stato possibile grazie a molti soci che con costanza e impegno si sono prodigati per raggiungere tutti gli obiettivi fissati nella storica assemblea del 22.01.1998.

() Strofe tratte da sonetti d'autore ignoto, ispiratori di Antonio Vivaldi (1678 - 1741) per la composizione de Le quattro stagioni*

Il Bollettino ATAF ... imperterrito esisto sempre ancora ...

Rodolfo Widmer, socio fondatore

Per l'anagrafe mi chiamo "Bollettino", sono nato il 24 aprile 1970 e non ho un grande albero genealogico... ma regolarmente faccio visita ai membri dell'ataf. Naturalmente, come si fa per educazione, sono stato presentato a chi mi poteva leggere e a questo scopo già all'interno nel primo numero è stata pubblicata una lettera di presentazione redatta dal primo presidente, Franco Corio. Ho chiesto e me lo posso anche permettere dopo 50 anni di servizio, di ripubblicarla qui di seguito poiché contiene dei concetti ancor oggi validi; infatti Franco ha dichiarato che avrei cercato di mantenere i contatti con tutti voi e ci sono riuscito, almeno mi pare, in modo egregio.

Durante i primi anni apparivo spesso, ad esempio nel 1977 sono stato consegnato dal postino ai miei lettori otto volte e nel 1972 ben dodici volte!

All'inizio i miei redattori mi battevano a macchina su matrici di carta cerata e ciclostilate, ma non vi dico come erano contenti i miei redattori quando dovevano correggere gli eventuali errori di stampa... e la carta sulla quale venivo stampato non era sempre delle migliori, ma ci si accontentava di quello che il mercato offriva. Oh quasi dimentico, i miei redattori spesso diventavano nervosi e dovevano fare molta attenzione a non battere troppo forte sui tasti, altrimenti si creava nella matrice un bel buchetto che poi in fase di stampa produceva un bel buco nero ... ben visibile e che non era quasi possibile correggere...

Ma il tempo passa in fretta e nella mia edizione del mese di gennaio 1981 l'allora presidente Remo De Giorgi ricorda i primi 10 anni di vita dell'ataf. E nello stesso momento accenna alla problematica del nome che viene cambiato da "ALAF, Associazione Locarnese Amici della Ferrovia" in "ATAF, Associazione Ticinese Amici della Ferrovia", magari allora non si voleva perdere il privilegio di essere la prima associazione del suo genere in Ticino?

E dopo altri anni di fedele servizio come portatore di notizie viene il momento di citare il raggiungimento dei venti anni di esistenza dell'associazione, ma nessuno mi ringrazia, tanto è normale che io esisto...

E, a volte, riesco anche a lasciare per un attimo l'ufficialità e raccontare ai miei lettori alcuni momenti di ilarità captati attraverso le chiacchiere della sede e addirittura ironizzare su momenti comici accaduti durante gli incontri, i viaggi e altro ancora.

Col passare degli anni poi è migliorata la presentazione delle mie pagine, in particolar modo con l'avvento delle fotocopiatrici. Certo, la qualità lasciava ancora a desiderare, ma fu ormai possibile aggiungere fotografie ai testi, spesso ancora di scarsa qualità, ma comunque si trattava di un arricchimento.

Nel febbraio del 1997 riesco a comunicare, non senza orgoglio, che le trattative con il Comune di Minusio sono andate a buon punto e presto inizia un lungo e pesante lavoro grazie al quale i soci che ho sempre informato hanno ora la possibilità di potersi riunire nella nuova e bella sede della nostra associazione! E non devo dimenticare tutti gli articoli sulla costruzione anche della miniferrovia nel parco giochi, che il Comune di Minusio ha aggiunto creando una bellissima area di svago attorno al nostro impianto a vapore vivo!

Ed ecco che, poco prima del cambio i millennio, posso presentarmi finalmente con delle belle fotografie in copertina e nelle pagine interne... ancora una volta quanti cambiamenti grazie alle tecnologie...

E nuovamente posso pubblicare un bel numero con copertina a colori che annuncia il trentesimo anniversario! Trent'anni non sono pochi, ma io, il bollettino, continuo imperterrito il mio compito senza interruzione e senza aver ricevuto critiche nei miei confronti...

Oh, ecco che mi ricordo della foto sulla copertina del mese di novembre 2002... ma vi siete accorti di quanto sono cresciuti gli alberi nel parco davanti alla nostra sede? E ancora mancava la cabina scambi...

Poi si continua, la vita dell'associazione alla quale appartengo come organo ufficiale segue il suo solito cammino, oltrepassa il quarantesimo e lentamente si avventura verso il mezzo secolo di esistenza, io cambio ancora una volta il "look", divento più piccolo, anche i miei contenuti si modificano... Ma anche la sede cambia "look", viene ampliata con l'aggiunta di un locale officina e di un bel locale che ospiterà presto alcuni impianti nelle scale minori. Qualcuno mi ha sussurrato che alcuni membri ... purtroppo non più veramente giovani, si sono già lanciati nell'attuazione di questo progetto.

Sorridendo mi dicono anche che in sede c'è sempre una donna, tale Anastasia, ma dopo un po' di indagini ho capito che si tratta della stufa che a quanto pare scalda i locali dove si incontrano i soci.

Poi eccomi al presente, sempre pronto a servire come mezzo che collega il cuore dell'associazione (quanti paroloni...), ovvero la sede a Mappo con i soci abituarini e con coloro che la frequentano meno assiduamente, cercando così, ma anche ciò fa parte della mia missione e, non dimentichiamolo, di tenere i contatti anche con altri lettori che magari mi trovano presso gli uffici municipali e in altri luoghi...

Il futuro non lo conosco, chissà se andrò avanti così e se ci saranno dei cambiamenti...che certamente ci saranno come ci sono stati nei primi 50 anni della mia vita. Per il momento posso dirvi che nei primi 50 anni sono stato spedito ben 238 volte.

Ma voglio tornare velocemente all'articolo nel quale mi sono presentato nel lontano 1970 e vi chiedo di rileggere unicamente l'ultimo capoverso che è sempre valido e lo è sempre stato negli ultimi 50 anni e lo sarà, spero, anche in futuro

E' doveroso, alla fine di questo racconto, che vi ricordo che non ho diffuso solo notizie interessanti o allegre, ma ho dovuto anche ricordare con molta tristezza parecchi miei lettori che hanno terminato il loro lungo viaggio terrestre su quel binario che tutti prima o poi dovranno percorrere e tra coloro che hanno abbandonato forzatamente la mia lettura devo ricordare anche tre presidenti.

Per finire spero di non avervi tediato troppo, vi saluto tutti e vi prometto che mi potrete leggere ancora... a presto...

Bollettino ATAF – Nr.1

ASSOCIAZIONE LOCARNESE AMICI DELLA FERROVIA

MEMBRO DELLA ASSOCIAZIONE SVIZZERA « EISENBAHN AMATEUR » (SVEA)



B O L L E T T I N O N O . 1

ALAF LOCARNO

6600 Locarno, 24 aprile 1970

PROGRAMMA PER IL MESE DI MAGGIO

- 7.5.1970 (giovedì-Ascensione) visita alla stazione e deposito FFS a Bellinzona. Ritrovo per i soci del locarnese: stazione FFS di Locarno (biglietteria) ore 07.30
ritrovo per gli altri soci a Bellinzona alle ore 08.30 al posto di comando (partenza da Lugano-FFS 07.58)
NB. Le adesioni dei soci del locarnese (biglietto collettivo) devono pervenire al responsabile dei viaggi entro il 5 maggio 1970
Ritorno : Bellinzona pt. 11.57 - Lugano arr. 12.25
 Bellinzona pt. 12.05 - Locarno arr.12.32
- 10.5.1970 (domenica) Essendo informati che in questo giorno vi sarà un traffico eccezionale sulla Locarno - Camedo - Domodossola e alle FFS con una composizione di WR con sosta per pranzo a Locarno-FFS, organizziamo una visita speciale alle stazioni con il seguente orario:
ritrovo Locarno St. Antonio ore 09.15, in seguito trasferimento a FFS Locarno. Fine della visita ore 11.30 ca.
- 11.5.1970 (lunedì) ore 20.15 Hotel Du Lac, Locarno riunione mensile. I soci che hanno dei problemi d'interesse generale da discutere in questa riunione sono invitati a darne comunicazione scritta al presidente entro il 7.5.1970.
- 30.5.1970 (sabato) visita di commiato alla Lugano - Cadro - Dino in quanto questa ferrovia cessa l'esercizio con l'introduzione dell'orario estivo. I dettagli in merito vi saranno comunicati ulteriormente.

Ricordiamo che tutte le trasferte si effettuano per ferrovia

Eccomi cari soci

io sono il Bollettino dell'ALAF che Voi riceverete regolarmente alla fine di ogni mese.

Non ho ambizioni eccessive, ma cercherò di mantenere i contatti con tutti Voi per dar modo alla nostra associazione di raggiungere gli scopi che si prefissa, e per raggiungerli è necessario l'aiuto e la collaborazione di tutti.

L'ALAF ancora pochi mesi or sono esisteva nel pensiero di molti, ora è una realtà con la quale abbiamo posto le basi o se vogliamo la stazione di partenza della nostra linea.

I ponti, le gallerie, gli ostacoli naturali ed ambientali che si trovano lungo il percorso di ogni ferrovia sono i problemi che incontriamo noi nello sviluppo dei progetti previsti alla fondazione. Non esiste ferrovia che si sia arrestata di fronte ad un'ostacolo, orbene, nemmeno noi ci arresteremo.

Quali sono i nostri problemi ?

Anzitutto una sede stabile, un locale tutto nostro dove ci si possa riunire anche più volte al mese, secondo i desideri.

Trovare le apparecchiature necessarie che ci permettano la costruzione dei modelli in qualsiasi scala essi siano.

La costruzione di un plastico ferroviario studiato e realizzato unicamente da noi.

Per risolvere questi problemi è necessaria la vostra collaborazione, ma non dimenticate che le finanze sono alquanto ridotte e perciò si devono evitare spese eccessive.

Ora, fatta la situazione di quanto si deve ancora realizzare, mi permetto di dirvi brevemente il perchè sono stato creato.

Ognuno di Voi avrà certamente dei problemi, siano essi dovuti alla costruzione di un modello, di un plastico, fotografia, viaggio ecc. Ebbene, lo comunichi, ed io cercherò di portare la soluzione.

Inoltre, porterò la lista sempre aggiornata dei nuovi soci e se hanno un impianto di quale tipo, in maniera tale da dare la possibilità agli interessati di scambiarsi consigli preziosi indipendentemente dalle riunioni mensili.

Porterò pure tutte le comunicazioni riguardanti riunioni, gite, visite ad impianti, articoli o racconti a sfondo ferroviario, vendita o scambio di materiale e la possibilità di acquistare riviste, libri documentazioni ecc.

Perciò, chiunque di voi intenda collaborare me lo comunichi.

Ora mi sono presentato pieno di entusiasmo e carico HP ed il mio desiderio è quello che ognuno di Voi trovi in me un collaboratore, un amico.

FC

Evviva l'ALAF

COMPOSIZIONE COMITATO 1970

presidente	Franco Corio	Via del Sole 55	Ascona	093	2	26	32	
vice-presidente	Remo De Giorgi	Piazza Stazione	Muralto	093	7	27	93	
segretario-cassa	Alfredo Polier	Via Sociale 8	Muralto	093	33	47	12	
membri	Fridolino Staub	Via Saleggi 6	Locarno	093	7	20	08	
	Rodolfo Widmer	Via St.Francini 2	Locarno	093	7	11	49	
bibliotecario	Franco Corio							
responsabile viaggi	Remo De Giorgi							
rapporti con la stampa	Remo De Giorgi							

LISTA DEI SOCI ALAF

Amsler	Giovanni	Villa Mimosa, Ascona	093	2	13	88	O	Märklin
Ballabio	Aurelio	Via R. Simen, Minusio	093	33	32	10	Ho	Märklin
Bardelli	Gian Luigi	Via B. Varenna 67, Locarno	093	7	25	47	-	-
Bazzi	Franco	Casa Torre 2, Tenero	093	8	55	60	N	Arnold
Bognuda	Sergio	Via Gaggirole, Gordola	093	8	46	17	Ho	Trix-Expres
Brusa	Giuseppe	Via delle Monache, Locarno					Ho	Märklin
Buri	Walter	Via Gottardo 15, Muralto	093	33	12	34	-	-
Coray	Reto	Via del Sole 31, Muralto	093	7	12	35	O	Buco
Corio	Franco	Via del Sole 55, Ascona	093	2	26	32	N	Arnold
De Ambroggi	Graziano	Via Trevano 107, Lugano	091	51	68	78	Ho	Märklin
De Ambroggi	Renato	Via alle Aie 8, Lugano	091	51	85	16	Ho	Märklin
De Giorgi	Remo	Piazza Stazione 4, Muralto	093	7	27	93	Ho	Märklin
Frigerio	Romano	Via G.G.Nessi 5, Locarno	093	7	33	94	Ho	Fleischm.
Friede	Friedrich	Casa Fortuna, Vira	093	6	38	40	Ho	Fleischm.
Gloor	Ernst	Via Cantonale, Monte Carasso	092	5	56	06	Ho	Märklin
Guinand	Enrico	Via Gottardo 14, Muralto	093	33	37	77	-	-
Karlen	Walter	Via alle Semine 13c, Bell'z.	092	5	44	38	Ho	Fleischm.
Keller	Alfredo	Casa Patriziale, Carasso	092	5	32	92	-	-
Melera	Vittorio	Via Geretta, Giubiasco	092	5	46	54	-	-
Nicora	Bruno	Via Francesco, Locarno	093	7	65	40	-	-
Penna	Fulvio	Via G.G.Nessi 5, Muralto	093	33	32	45	-	-
Piazzini	Giorgio	Casa Fregera, Orselina	093	7	74	24	-	-
Polier	Alfredo	Via Sociale 8, Muralto	093	33	47	12	Ho	Märklin
Reguzzi	Gottardo	Piazza Muraccio, Locarno	093	7	37	42	-	-
Rohrer	Jean	Via San Carlo 17, Muralto	093	33	26	61	-	-
Somazzi	Manuele	Via della Posta 32, Locarno	093	7	38	64	-	-
Staub	Fridolino	Via ai Saleggi 6, Locarno	093	7	20	08	N	Trix
Stauffer	Ernesto	Via Ferrera 22, Ascona	093	2	52	32	N	Arnold
Venturi	Alberto	Via Verbano, Minusio	093	33	11	60	-	-
Worner	Sigfried	Casa Turicum, Locarno	093	7	45	39	-	-
Widmer	Beat	Via del Sole 24, Muralto	093	33	45	30	Ho	Märklin
Widmer	Rodolfo	Via St.Francini 2, Locarno	093	7	11	49	Ho	Märklin

Bollettino ATAF – alcuni layouts



Bollettino www.ataf.ch
DICEMBRE 2000

ASSOCIAZIONE TICINESE AMICI DELLA FERROVIA





www.ATAF.ch

Bollettino

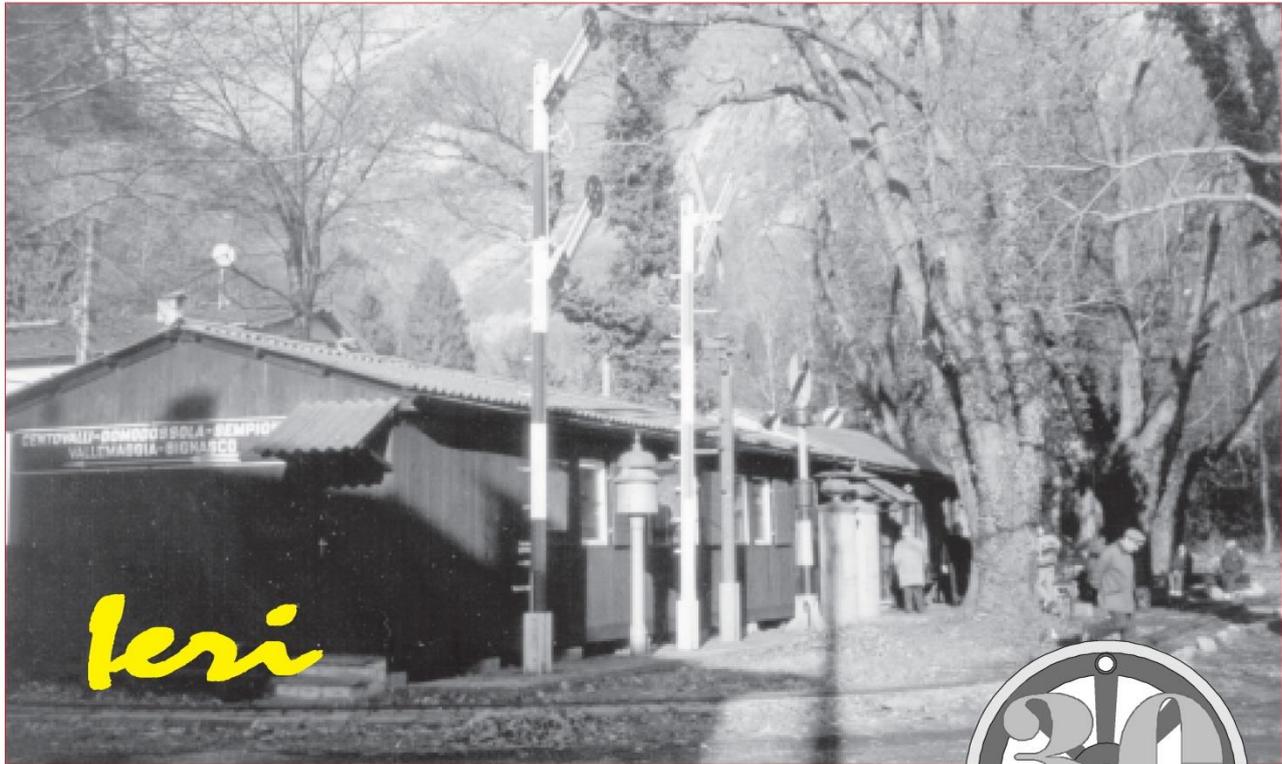
anno societatis XXXVII
MARZO-APRILE 2007

ASSOCIAZIONE TICINESE AMICI DELLA FERROVIA

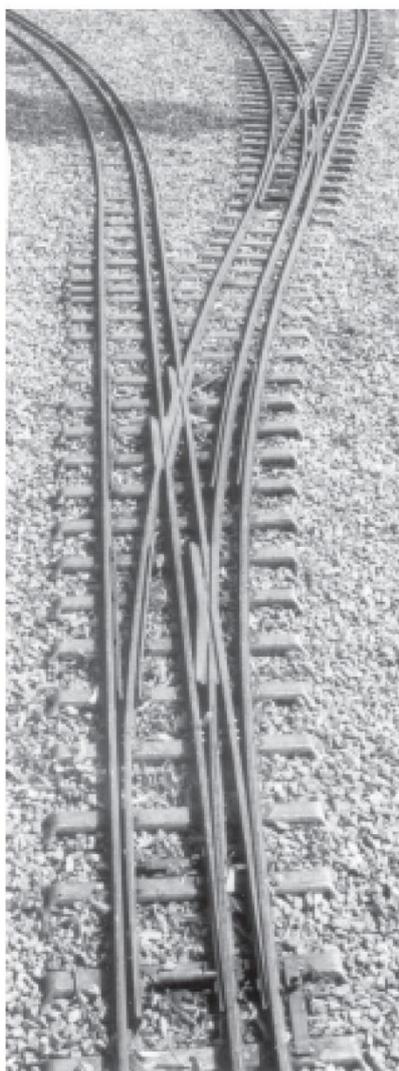


Bollettino ATAF – Edizione 30. Giubileo 1970-2000

 *Speciale 30°* www.ataf.ch
DICEMBRE 2000
ASSOCIAZIONE TICINESE AMICI DELLA FERROVIA



30 ANNI ATAF: alcune brevi riflessioni



Speciale 30°
ANNO 2000

Redattore
Rodolfo Widmer

**Grafica, impaginazione
e stampa**
Gabriele Monticelli



30 anni di vita della nostra Associazione potrebbero sembrare molti. Se guardiamo la lista dei club affiliati all'Associazione svizzera amici della ferrovia (SVEA), notiamo che molti raggiungono e oltrepassano il mezzo secolo di esistenza e sono ancora molto attivi. Ma quanti altri club sono stati fondati con tanto entusiasmo dai promotori e nello spazio di pochi anni, per varie ragioni, sono però scomparsi! L'ATAF invece esiste ancora e l'entusiasmo dei fondatori, diversi dei quali ancora fortemente attivi, è stato tramandato a numerosi altri soci. E proprio questo entusiasmo e l'attaccamento a una società, in cui lo spirito d'amicizia è sempre rimasto fondamentale, hanno fatto sì che oggi possiamo festeggiare degnamente e con orgoglio un ambito traguardo. Con queste premesse sono sicuro che l'ATAF potrà continuare anche in futuro la sua attività.

Come potete constatare leggendo questo speciale Bollettino, tanto è stato fatto e grande è stata l'evoluzione, già si sta pensando a nuovi progetti. Ma chi sta dietro a tutte queste attività è un gruppo di amici bene affiatati, un gruppo che nel corso di questi trent'anni di storia dell'ATAF ha anche dovuto passare dei momenti molto tristi, segnati dalla scomparsa di soci amati e stimati a cui, in questo momento di festa, va il nostro pensiero e un grato ricordo.

Un ricordo e un ringraziamento va anche a tutti quei soci che, per vari motivi, non sono più attivi ma che in passato hanno contribuito in maniera determinante allo sviluppo della nostra Associazione come pure a tutti coloro che, in un modo o nell'altro, hanno aiutato e sostengono tuttora l'attività del nostro club.

Il Presidente

Comitato e gruppo di lavoro nell'anno 1999



Composizione del comitato per l'anno 2000

presidente
 vice presidente
 segretario e redattore bollettino
 cassiere
 responsabile sede
 responsabile officina
 responsabile impianto
 responsabile stampati e biblioteca
 responsabile relazioni pubbliche

Pietro Mariotta
 Sergio Bertelli
 Rodolfo Widmer
 Vittorio Roggero
 Danilo Oppikofer
 Marco Iten
 Andrea Dall'Ara
 Gabriele Monticelli
 François Farine

Collaboratori del comitato:

responsabile logistica
 responsabile borsa - EA - www.ataf.ch

Gianluigi Antonietti
 Mirco Marchi





Premessa

Al fine di permettere anche ai soci entrati a far parte dell'ATAF negli anni appena trascorsi di saperne di più sulla lunga storia della nostra associazione, abbiamo deciso di riprendere alcuni passaggi del bollettino commemorativo del ventesimo di esistenza, pubblicato appunto nel 1990 e di completare questa carrellata storica con quanto successo negli ultimi dieci anni.

La fondazione della nostra associazione

Era esattamente il 9 febbraio 1970 allorquando uno sparuto gruppetto di amici si riunisce per la prima volta e decide di fondare una associazione fermodellistica, la prima nel Ticino, ciò che nella Locarno di quel tempo era un'impresa se non proprio coraggiosa, per lo meno fuori dal comune. E non è facile valutare oggi il coraggio di quella partenza, bisogna considerare e porre in giusto risalto che si partiva dal nulla, primi nel Ticino. Un'associazione fatta da gente di ogni estrazione, ricca di idee e di sentimenti, armati soltanto di un trascinate entusiasmo. Queste righe, scritte dall'allora presidente Alberto Venturi, non vogliono essere né una critica né un elogio, ma solo la constatazione degli aspetti umani, senz'altro i più significativi, dell'attività dell'ATAF.



Un po' di storia ... sfogliando i nostri bollettini

1970

26 febbraio: assemblea costitutiva della nostra società che si chiama ancora ALAF. Sono presenti alla riunione costitutiva: Bazzi Franco; Bardelli Luigi, Corio Franco, De Giorgi Remo, Helbling Franz, Nicora Bruno, Polier Alfredo, Staub Fridolino, Widmer Rodolfo. Il primo comitato è composto dai soci: Corio (presidente), De Giorgi, Polier, Staub, Widmer. Il primo bollettino appare il 24 aprile dello stesso anno. Nel mese di maggio si visita

la ferrovia Lugano-Cadro-Dino che il giorno prima ha definitivamente cessato l'esercizio. Prima gita annuale al Rothorn il 4 e 5 luglio. Totale partecipanti: 4 persone! In settembre partecipiamo (stavolta numerosi) alla eccezionale escursione con il vecchio tram di Locarno che ci ha portati a S. Maria. Pure in ottobre (il 25) altra escursione su una ferrovia della regione destinata alla chiusura: la Bellinzona - Mesocco. Un mese dopo ci rechiamo all'estero e visitiamo gli stabilimenti Rivarossi di Como. Poco ci manca che la neo costituita associazione diventi proprietaria di una locomotiva a vapore: la E 2/2 offertaci gentilmente dagli stabilimenti Monteforno di S. Vittore. Data l'inesperienza e le scarse risorse tecniche e finanziarie di quei tempi per un conveniente riassetto della locomotiva, dovemmo purtroppo declinare la generosa offerta. Fortuna volle che nel frattempo un'altra società meglio attrezzata ne abbia curato la revisione. La tassa sociale è fissata in fr. 20.--.



1971

In febbraio diventa di nostra proprietà l'apparecchio centrale meccanico (tipo Bruchsal G) della stazione di Bodio. Nello stesso mese le FART ci mettono a disposizione due ampi locali sopra la rimessa - officina a Locarno S. Antonio. **ABBIAMO LA NOSTRA PRIMA SEDE SOCIALE!**



1972

La denominazione fin qui usata crea qualche perplessità in alcuni membri del comitato.

Dopo ampie discussioni si decide di mutare la nostra denominazione da ALAF in ATAF.

In aprile si decide di costruire la tratta Bodio-Lavorgo in scala N.

Visitiamo in ottobre il cantiere della galleria autostradale del S. Gottardo ad Airolo.

1973

Il presidente Corio lascia la carica. In sua sostituzione viene nominato l'amico Remo De Giorgi. La tassa sociale viene portata a trenta franchi.





1974

Sono ad uno stadio molto avanzato i progetti per la realizzazione della nostra sede definitiva che dovrebbe sorgere a Ponte Brolla sul sedime dello stand di tiro.

1975

Il comitato è in avanzata trattativa per l'acquisto di un prefabbricato da adibire a sede. Costo dell'operazione fr. 25'000.-. In autunno viene posato il pavimento del prefabbricato, quindi messo a dimora il pesante apparecchio meccanico Bruchsal (su uno zoccolo di cemento armato) ed in seguito si monta il resto del prefabbricato. Motivo di tale modus operandi? Il Bruchsal non avrebbe potuto entrare nel prefabbricato attraverso le normali aperture, lo si sarebbe dovuto smontare!



1976

Nel corso dell'autunno vengono organizzate diverse corse a vapore tra Locarno e Bellinzona con la locomotiva a vapore Eb 2/4.



1977

Il presidente De Giorgi lascia il posto all'amico Romano Frigerio. Gita sociale al museo ferroviario di Mulhouse.

1978

Il potere evidentemente logora i presidenti. Vi è infatti un nuovo avvicendamento ai vertici sociali. Al dimissionario Romano Frigerio subentra Franco Bazzi. Si è provveduto a far stampare un autocollante.

1979

La stampa dà risalto ai lavori di costruzione dell'impianto della Biaschina.



1980

Ritorna ai vertici dell'ATAF l'amico Remo De Giorgi, rieletto presidente all'unanimità. Parallelamente all'impianto N viene costruita una stazione con relativo ovale a doppio binario nella scala HO.

I festeggiamenti per la ricorrenza della nostra decennale attività vengono sottolineati dalla pubblicazione di un bollettino commemorativo.

1981

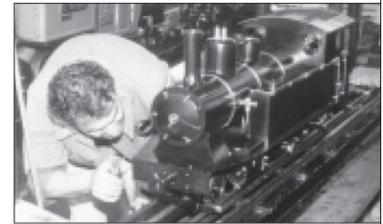
Un anno di transizione. Gli annali dell'ATAF non ricordano particolari avvenimenti, tutti gli sforzi sono concentrati nella continuazione dei lavori in sede. Due giornalisti della autorevole rivista "Die Modelleisenbahn" sono nostri ospiti. Pubblicheranno un articolo ricco di particolari e di elogi alla nostra attività.

**1982**

La nostra attività si concentra soprattutto nell'allestimento dello stand pubblicitario all'Espoticino a Bellinzona.

1983

Lo spazio nella nostra sede di Ponte Brolla si fa sempre più limitato. Sorge imperativa la necessità di un ampliamento che si concretizza con l'acquisto e posa del prefabbricato numero due. Questa costruzione assorbe tutte le nostre risorse lavorative e finanziarie, infatti abbiamo dovuto installare un pavimento nuovo, il soffitto, la cucina e altro ancora.

**1984**

Un periodo di tranquillità caratterizza l'attività. Vengono portati avanti a rilento, soprattutto a causa del maltempo, i lavori di finitura esterna della nostra sede. All'interno vengono definitivamente sistemati tutti i cimeli storici.

**1985**

I lavori previsti lo scorso anno sono stati realizzati approfittando delle favorevoli condizioni meteorologiche.





1986

Vengono portati a termine i lavori di rifinitura al prefabbricato due. Finalmente disponiamo di un locale riunioni sufficientemente capiente per le nostre riunioni ed assemblee. Un gruppo di appassionati degli scartamenti a vapore propone la costruzione di un tracciato esterno intorno alla sede. La proposta viene accolta da tutti con grande entusiasmo. Già in ottobre l'impianto viene inaugurato.

1987

L'amico Remo De Giorgi lascia la presidenza e viene nominato al suo posto il socio Venturi Alberto. Le FART hanno in progetto di trasferire a Ponte Brolla la loro officina riparazioni che andrebbe a toccare una parte del tracciato esterno in 5"!

1988

Viene pubblicato sul bollettino un concorso di idee tra i soci per la sistemazione interna del prefabbricato uno in vista della costruzione del nuovo impianto in scala 0. Il commiato dal tracciato cittadino della "Centovallina" (apertura della galleria sotto Locarno) ci vede presenti con una corsa speciale a bordo della vecchia automotrice 17.

1989

Si dà inizio alla costruzione dell'impianto in scala 0. Ciò comporta pure la decurtazione dell'impianto N e lo smantellamento totale dell'impianto HO. L'impianto esterno è letteralmente un polo di attrazione per gli appassionati sia svizzeri sia italiani e sempre più numerosi sono le gradite visite degli estimatori di questo scartamento.





1990

Il parco locomotive a vapore si arricchisce di nuovo materiale rotabile. Circolano anche i primi convogli sull'impianto in scala 0. Ricorre il ventesimo anniversario dell'ATAF! Viene pubblicato un bollettino commemorativo.

1991

L'interesse dimostrato da diversi soci per lo scartamento O ha fatto sì che il parco veicoli è notevolmente aumentato. Durante l'assemblea generale si parla per la prima volta del problema della costruenda officina FART che potrebbe invadere il terreno occupato dal





nostro impianto attorno alla sede.

1992

Pietro Mariotta diventa presidente al posto del dimissionario Alberto Venturi. Viene smontato completamente l'impianto in scala N.

1993

Resta sempre attuale il problema legato all'officina FART.

1994

Continuano i lavori di abbellimento dell'impianto in scala 0, si costruiscono alcuni fabbricati, un deposito locomotive e il ponte girevole. In luglio otto membri si recano in Inghilterra per soggiornarvi per ben una settimana, tutta dedicata alle ferrovie.

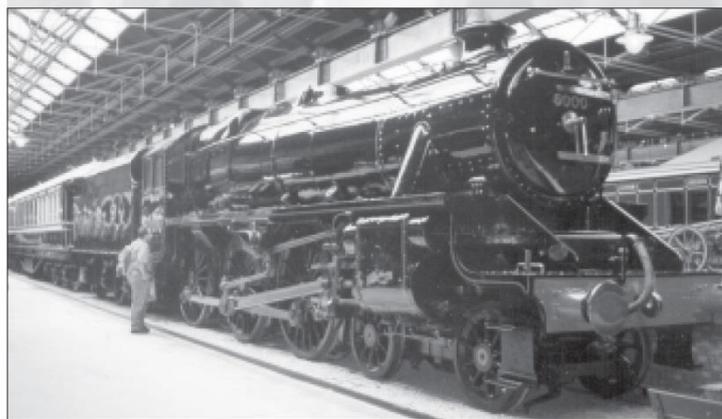
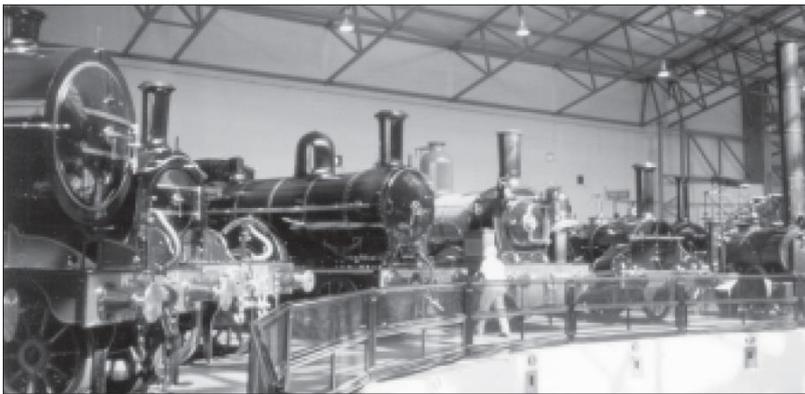
1995

Si fa acuto il problema dell'officina della FART.

1996

L'ATAF organizza la prima borsa modellistica a Locarno. Viene presentato il progetto "Mappo". Sul bollettino di novembre viene pubblicata una prima cartina del futuro impianto. Sono in corso le trattative e i lavori di progettazione. Il 16 dicembre 1996 il Consiglio Comunale di Minusio approva il nostro piano per la realizzazione di









una nuova sede e di un nuovo impianto.

1997

Viene inoltrata la domanda di costruzione per la sede e il nuovo impianto a Minusio.

1998

Sul bollettino vengono presentati a tutti i soci i piani approvati e la convenzione stipulata con la Lod. Municipalità di Minusio. Iniziano i lavori sia presso l'officina che sul terreno. Con il numero di novembre il bollettino riceve una veste nuovissima, compiendo un salto di qualità.

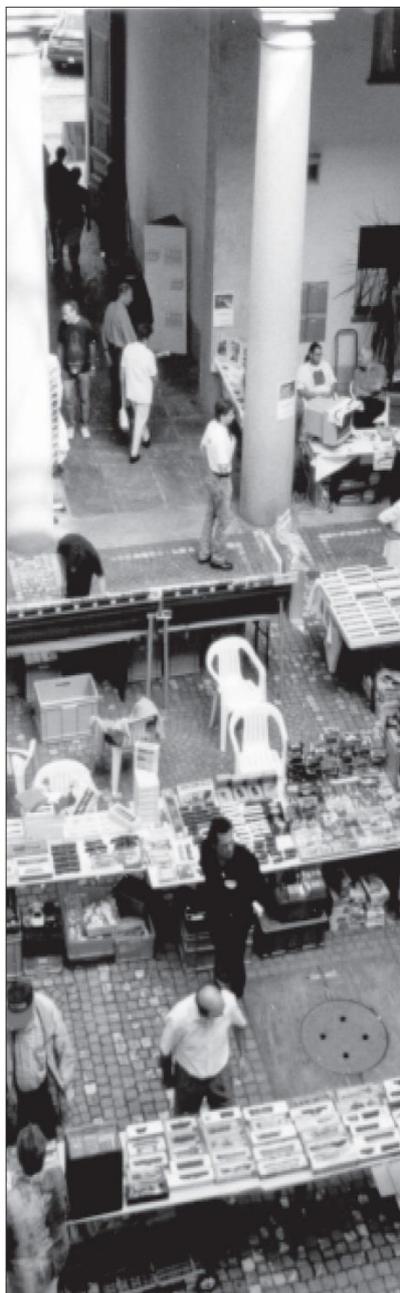
1999

I lavori a Mappo continuano alacrememente.

Viene creato il sito internet www.ataf.ch. In occasione della festa dell'albero il pubblico può circolare per la prima volta sull'impianto il cui tracciato è ormai terminato. L'afflusso di persone è enorme.

2000

Per Pasqua l'impianto è aperto per la prima volta al pubblico a pagamento.



Istoriato sede di Ponte Brolla

Dopo essersi sempre riuniti mensilmente presso alcuni ristoranti della città dapprima e poi nei locali messi gentilmente a disposizione dalle FART, l'ATAF ha potuto, nel lontano 1974, iniziare l'allestimento della tanto sospirata e sognata sede stabile. Il comitato ha sempre cercato un'area idonea per la sede e finalmente un terreno ha potuto essere trovato a Ponte Brolla. Nel mese di giugno 1974 l'impianto "Bruchsal" (malconco dopo la lunga permanenza all'aperto, esposto parzialmente alle intemperie) è stato trasportato da Ascona a Ponte Brolla e sistemato nel garage montato nel frattempo. Con una modifica allo statuto venne resa possibile l'istituzione di un "gruppo finanziatore", il quale presta all'ATAF l'ingente somma di 25'000 franchi. Non passa molto tempo ed ecco che, dopo aver naturalmente posato il "Bruchsal" sulle sue fondamenta, si è montato il prefabbricato. Viene trasportata a Ponte Brolla la stazione di Bodio in scala N (montata nella sede di S. Antonio). Durante il 1977 sono pure state posate le campane ex stazione FFS Riviera-Bironico. Il 21 ottobre dello stesso anno è stato posato il semaforo rotante (Hippische Wendescheibe) ex Bellinzona-Mesocco. Nel 1979 prende forma "la Biaschina" in scala N. Si allestisce persino un salottino con le due poltrone ex FART ed una illuminazione discreta e "antica". In occasione della festa dell'albero del dicembre del 1980 entra in funzione l'impianto HO, ancora incompleto. E' nel 1981 che, in occasione dell'assemblea generale, il presidente Remo De Giorgi accenna alla possibilità di ingrandire la sede aggiungendo un secondo prefabbricato. Molti i lavori ancora eseguiti dal gruppo lavoro (che per un anno intero ha lavorato tutti i sabati), basti pensare al passaggio tra i due prefabbricati, la cucina, il tinteggio interno ed esterno, l'istallazione dell'illuminazione, la posa del pavimento in novilon e via di seguito. E' una meravigliosa sede, ammirata da tutti i visitatori, una sede nella

quale ci si poteva ritrovare per lavorare, per ammirare modelli o anche solo per passare alcune ore chiacchierando con gli amici. E' forse anche grazie alla nostra così accogliente sede che l'ambiente tra i soci è sempre stato così rilassato e proficuo.

Peripezie modellistiche: l'impianto in scala N

Dopo essere entrati in possesso del "Bruchsal", ci siamo chiesti: "e ora che si fa?" Agli inizi del 1972 fu deciso di costruire il modello della stazione di Bodio, situazione anni 60 circa, ed in un secondo tempo di completare la stazione con la rampa della "Biaschina". Ben presto iniziarono i lavori: le dimensioni dei disegni furono tradotti nella scala modellistica, lavoro non così facile come potrebbe sembrare. Per motivi di spazio la stazione fu accorciata leggermente, cioè compressa in lunghezza. Tutti i lavori al plastico furono eseguiti nella nostra prima sede a S. Antonio. Nella sede definitiva, a trasporto ultimato, ci rendemmo conto ben presto che tutto l'impianto (compresa quindi l'ancora inesistente "Biaschina"), doveva essere notevolmente ridotto in lunghezza. Infatti, se avessimo voluto costruire il tutto rispettando la scala esatta, ci sarebbe servita una sede larga il doppio e lunga cinque volte quella in nostro possesso! Forti dell'esperienza acquisita al momento della costruzione della stazione di Bodio risolveremo in modo originale il problema della riduzione in scala 1:160 della grande zona delle rampe della Biaschina. Si fece un ricalco dei disegni originali, soprattutto per ciò che concerneva i punti che a noi interessavano maggiormente: ferrovia, gallerie, opere d'arte, strada, stabili importanti. Il ricalco venne poi colorato. Si fotografò il tutto su diapositiva. Quest'ultima venne proiettata, una bella sera d'estate, sotto i castagni di Ponte Brolla, su una carta. Si ottenne un grande disegno nella scala che era utile per le nostre dimensioni, con tutti i dettagli in proporzioni utili per la scala dell'impianto. Nel 1988 si decide



poi di smantellare una parte dell'impianto N per lasciar posto a tracciati di altre scale, nel frattempo entrate in auge presso diversi soci. L'impianto viene smantellato definitivamente nel 1992.

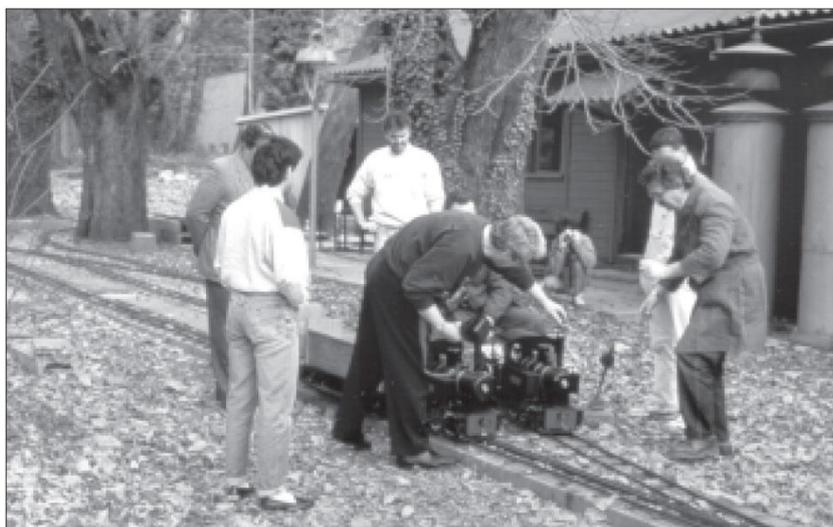
L'impianto in scala HO

Nel 1978 fu decisa la costruzione di un impianto in scala HO. Alcuni soci misero allora a disposizione gratuitamente materiale (binari, scambi incroci e altro ancora). L'idea era di posare dei binari per la corrente continua che in seguito, mediante l'inserimento della linea di contatto mediana avrebbero potuto essere utilizzati anche per la trazione in corrente alternata. In occasione della festa dell'albero 1980 l'impianto poté essere inaugurato, ma i treni dovettero essere

bloccati con delle strisce di carta sistemate sui binari... Purtroppo l'interesse per questa realizzazione scemò e ben presto nessuno più si interessò alla continuazione dei lavori. Fu così deciso lo smantellamento della struttura, anche in questo caso per lasciar posto ad altre realizzazioni in scale più grandi.

L'impianto all'aperto

Per la realizzazione di questo impianto si dovette aspettare il 1986, allorché alcuni soci fondarono il "gruppo vapore". La costruzione vera e propria iniziò in primavera con lo scavo della curva in trincea e la sistemazione del terreno circostante. Si sono poi posati e livellati singolarmente circa due centinaia di canaletti per cavi della larghezza di 25 cm e della lunghezza





di 70, con il fondo rivolto verso l'alto, su una miscela di ghiaia e sabbia. Poi iniziò la posa dei binari, che in parte furono acquistati già montati. Si trattò di un profilo a "U" in ferro, saldato verticalmente su traversine dello stesso materiale. Le traversine vennero poi avvitate ai canali fungenti da massicciata. La curva in trincea fu completamente costruita sul posto. Il raggio minimo della curva era di 7,5 metri e la pendenza massima del circuito del 2 %. Ricordiamo che anche gli scambi furono completamente autocostruiti da un socio. In seguito venne aggiunta una terza rotaia che permise la circolazione di modelli in 3 e mezzo pollici. Nel 1989 il "gruppo vapore" che aveva pagato di propria tasca le spese per l'allestimento del circuito, fu riscattato dall'ATAF. Concludendo si può senza peccar di modestia, affermare che il vapore ha portato una ventata di idee nuove ed ha portato pure all'acquisizione di nuovi soci.

L'impianto In scala O

Già da molti anni alcuni soci si occupavano della scala O, costruendo materiale rotabile. Nel 1988 si decise di indire un concorso di idee sul bollettino. Fu progettato un circuito ovale, situato all'altezza di 120 centimetri dal pavimento al fine di permettere una comoda osservazione dei treni. In concomitanza con la festa dell'albero 1989 si circolò seppur limitatamente su un solo binario. Pochi mesi dopo sul bollettino i costruttori poterono annunciare che anche il secondo binario era entrato in funzione e che quindi già si poterono ammirare gli incroci in linea dei convogli circolanti sull'impianto. Nel frattempo fu aggiunto un raccordo industriale che permise alcune piccole manovre.

La nuova sede ed il nuovo impianto a Minusio-Mappo

È stato interessante, per chi scrive, rileggere i rapporti giornalieri redatti dai vari gruppi di lavoro. Pertanto si è presa la decisione di in-



serire in questa breve storia della nostra associazione, alcuni dei punti maggiormente degni di considerazione. Queste poche righe la dicono però lunga sull'impegno di chi ha lavorato sul cantiere e in officina.

1997

Viaggi di studio presso club amici e primi preventivi per il materiale occorrente. Primi prototipi di vagoni passeggeri. Scelta del sistema di binari (saldati o avvitati).

febbraio

Si esegue il primo picchettaggio del futuro impianto sul terreno.



aprile

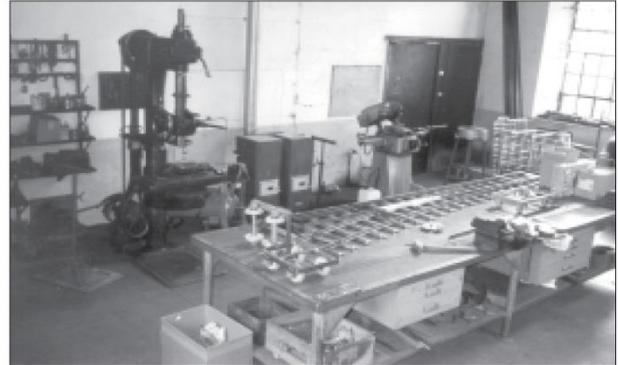
Con un mezzo meccanico viene spianato il materiale sul terreno.

1998

marzo

Preso in consegna l'officina. Aggiunta di una saldatrice a filo. Posato sul bancone centrale (ca. 2 x 4m) due placche metalliche onde







facilitare il lavoro. Primi prototipi e costruzione di diverse dime. Iniziano le prime demolizioni all'interno dell'ex fabbricato pompe, arrivano i primi 500 (sì, cinquecento) cordoli che delimiteranno la massicciata! Vengono posati i primi tre cordoli.

aprile

Si scava in trincea, strano, ma vero: il binario deve passare a tutti i costi laddove c'è un ceppo di albero la cui rimozione richiederà poi giornate di lavoro durissimo.

maggio

Il primo tratto di linea viene riempito con



la ghiaia e si inizia la posa di 100 m di binari. Si inizia anche la grande serie di piattine per congiungere i binari. (6 piattine per giunto!)

giugno

Prima apparizione pubblica dell'ATAF a Mappo con 100 m di binario, in concomitanza dell'inaugurazione del centro sportivo di Minusio. Inizia la costruzione della fossa per la piattaforma girevole.

luglio

La rotonda viene scasserata. Terminato il primo scambio. Produzione in serie dei cuori per scambi e montaggio dei carrelli, (la forgia diventa una fonderia di piombo, zavorra per i carrelli). Preparato supporti + div. accessori per i vagoni passeggeri.

agosto

Vengono posati in un sol giorno 63 cordoli.

settembre

La futura officina al piano inferiore

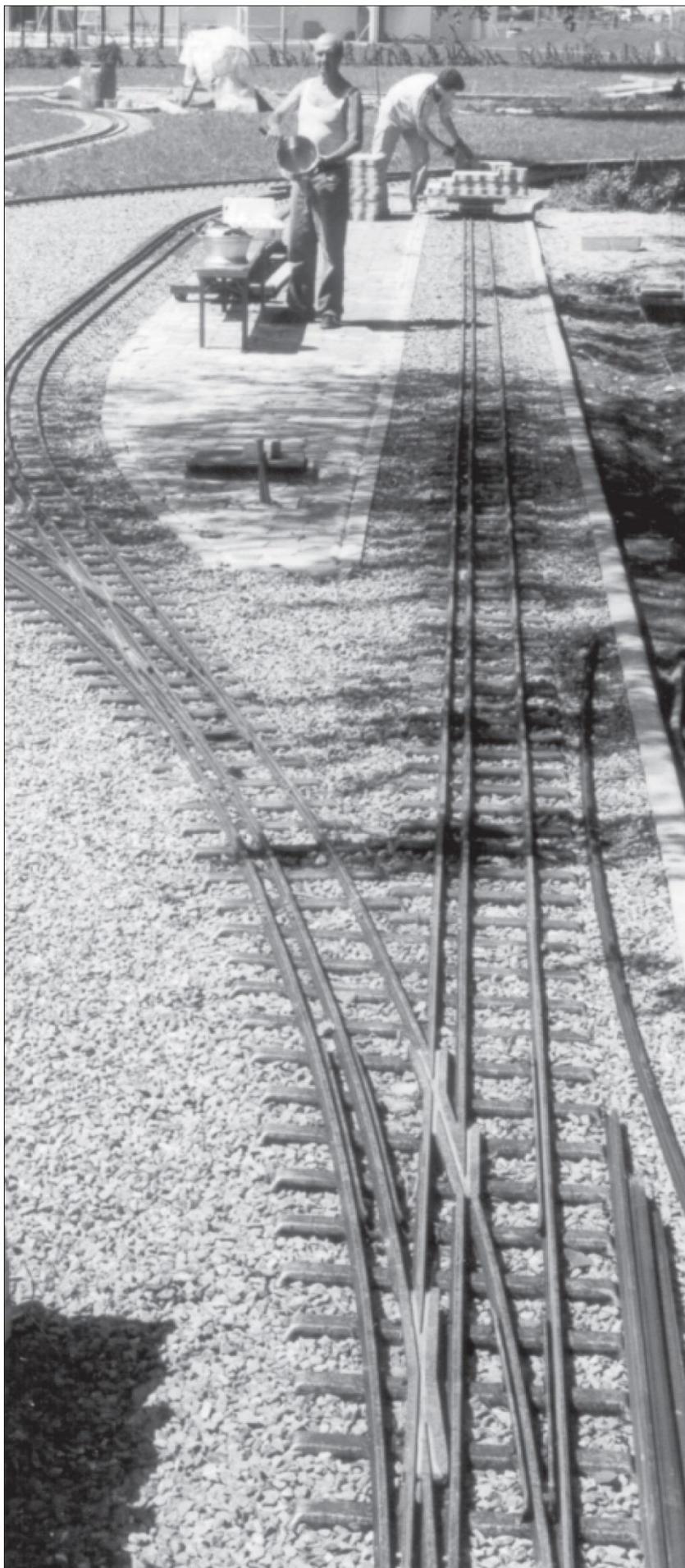


viene allagata da un violento temporale (l'altezza dell'acqua raggiunge circa 35 cm).

ottobre

Revisione totale delle panchine, donateci da un comune del Locarnese. Modifica e posa porta entrata deposito + tettoia. Smontaggio "Bruchsal", i pezzi vengono immagazzinati nel garage di Ponte-Brolla.





Viene terminata la costruzione dell'accesso all'officina al piano inferiore.

novembre

Inizia il trasloco di tutto il materiale presente nella vecchia sede di Ponte Brolla a Mappo.

dicembre

Festa dell'albero.

ANNO 1999

gennaio

Viene terminato il montaggio della scala interna nella nuova sede a Mappo e inizia il montaggio dalla cucina.

febbraio

Inizia la costruzione dei passaggi a livello che ingurgitano un'enorme quantità di cemento e miscela. Continua la produzione di scambi + accessori per vagoni e binari. I vagoni passeggeri vengono rifiniti e pitturati. Viene costruito un vagone di lavoro.

marzo

La Televisione della Svizzera Italiana viene a farci visita! Vengono posati ulteriori 100 metri di binario.

aprile

Inizia la costruzione della fossa con la gettata delle prime fondamenta.

maggio

Viene posato il primo scambio!

giugno

Tutto il terreno viene fresato per permettere poi la semina dell'erba. Il circuito dei binari viene chiuso!

luglio

Vengono forniti al cantiere gli ultimi scambi e si comincia a studiare la motorizzazione. Iniziano i lavori alla cassa per la ghiaia e arriva la ghiaia di riserva (diversi metri cubi). Inizia la posa dei binari per la stazione, del binario di sorpasso e del binario di collegamento con la rotonda.

agosto

Posa dei canaletti per il drenaggio dell'acqua piovana del piazzale e posa dei primi sagomati del piazzale (100 metri quadrati sono da posare).

Inizia la posa del binario che porta verso il posteggio e verso l'entrata del piano cantina.

ottobre

Viene realizzato il primo respingente

novembre

Vengono chiuse con muratura la porta e la finestra che davano accesso dalla ciclopista. La prima locomotiva a vapore viene messa in pressione a Mappo!

Posati i binari nel deposito principale. Arriva uno strano dispositivo per livellare i binari. Fornitura (ai privati) dei carrelli a ruote gommate per locomotive etc. da usare nel deposito principale.

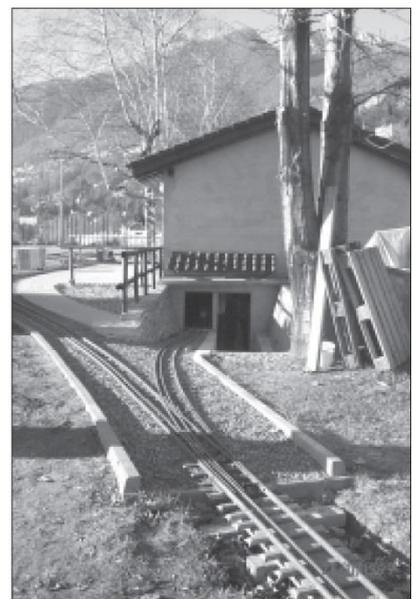
Revisione totale di due lampade storiche e loro posa a Mappo. Arrivo di una "piccola locomotiva" che ha richiesto modifiche all'entrata del deposito. Viene motorizzato il primo scambio.

dicembre

Fine dei lavori di posa dei sagomati: l'accesso alla sede è ora terminato. Lavoro di isolamento e perlinatura nel locale grande.

Festa dell'albero con grande afflusso di gente.

Collaudo dell'impianto, riuscito!!!





ANNO 2000

gennaio

Revisione totale di una cabina per spruzzare. Inizia la costruzione e la modifica di due cancelli per Mappo. Continua la foratura dell'ennesima serie di piattine per binari. Viene costruito il binario tipo "tram", affogato nel cemento, all'entrata lato posteggio. Fine settimana a Sinsheim di una decina di soci per l'annuale esposizione.

febbraio

Viene terminato il binario di accesso lato posteggio e inizia lo scavo per il drenaggio della rotonda. Inizia la posa del binario sul quale appoggerà il ponte girevole.

marzo

Viene montato il grande cancello che dà accesso dal lato posteggio, segue a ruota il cancello che dà accesso dalla ciclopista. Si costruisce il cambio di binario che permetterà alle locomotive 5" di accedere al ponte girevole. Preparazione colonne e binari per la fossa. Sistemazione dei carrelli di riserva nel deposito.

aprile

Posa dei binari a raggiera attorno al ponte girevole.

maggio

Iniziano i lavori di costruzione del ponte girevole.

giugno

Terminano i lavori di muratura nella fossa che servirà all'accensione delle locomotive.

luglio

Si trasporta l'ultima ghiaia!

agosto

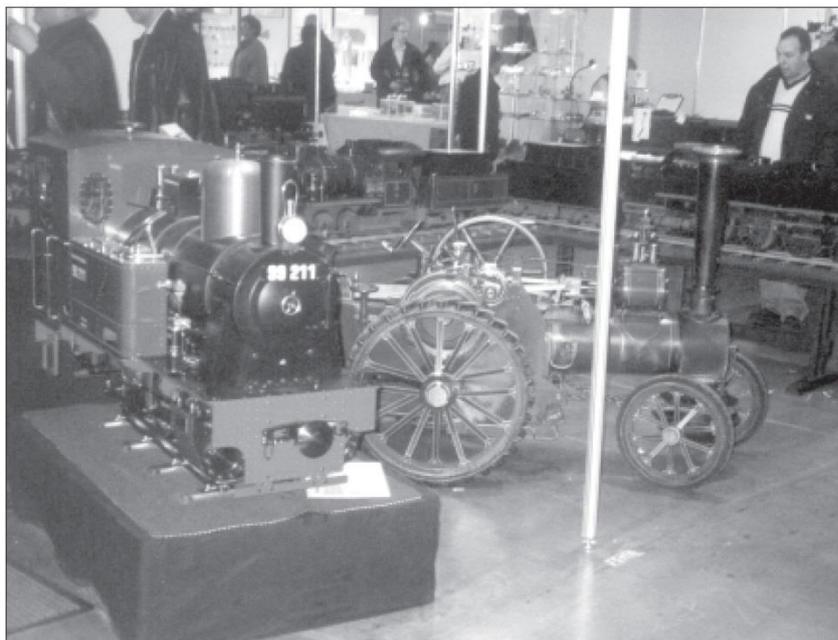
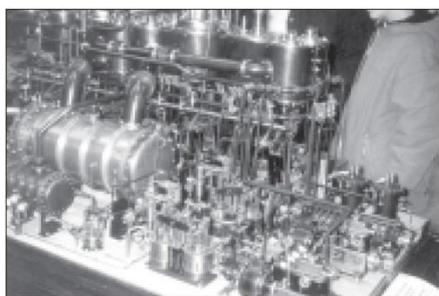
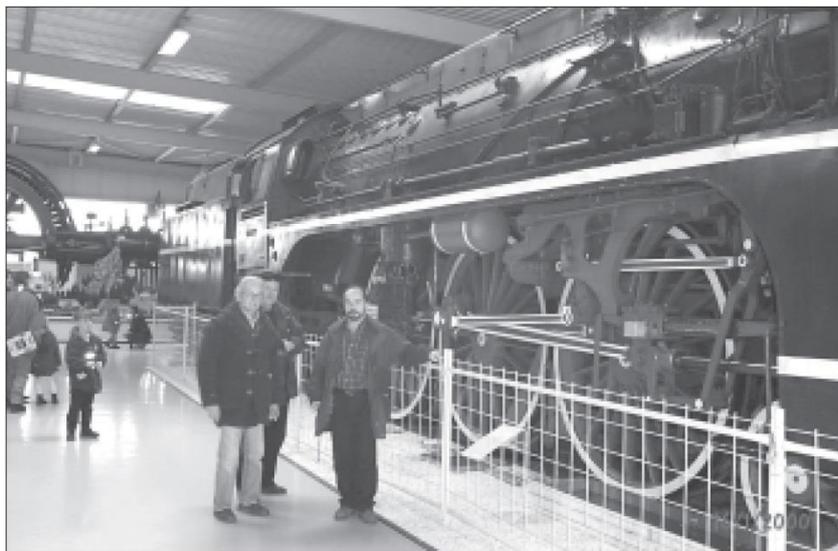
Un numeroso gruppo di soci pittura esternamente la sede.

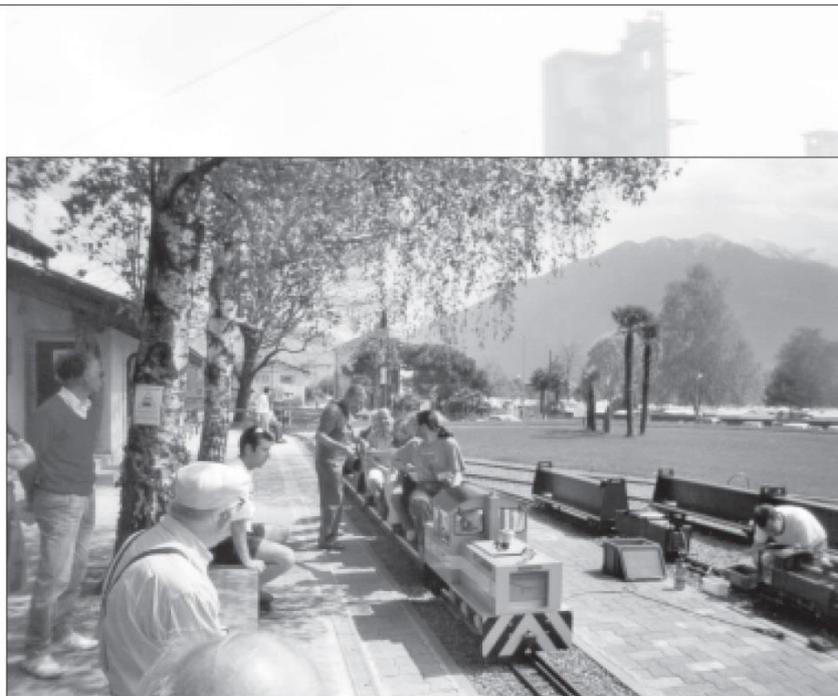
settembre

Il ponte girevole è terminato! Posa dei "binari" nella fossa o piccolo deposito. Il pittore del gruppo officina ogni tanto fa delle strane attività a Mappo. (pure nei giorni festivi)

ottobre

Si trasforma il deposito della ghiaia che in futuro potrà accogliere





anche le scorte di carbone e gli attrezzi di lavoro.

novembre

Le gelosie mancanti sono pronte per la posa.

Ultime modifiche al prototipo motorizzazione scambi, produzione in serie. Fornitura ferri per il "Forte Apache" Fornitura e posa torre acqua e diversi coperchi in alluminio.

L'elenco dei lavori rimanenti verrà pubblicato sul bollettino del cinquantesimo! A presto!

Alcuni dati sul materiale usato dai soci per la costruzione dell'impianto.

- qualche sacco di cemento (153 q.)
- alcune cariole di ghiaia fine e grossa (104 q.)
- un paio di palate nella betoniera di miscela per beton (65 metri cubi)
- un pezzo di tela antivegetativa (600 m²)
- delle traversine normali 3350 pz. per scambi 170 pz.
- qualche profilo per binario da tagliare, piegare, sbavare, smerigliare, forare, ecc... (2 Km.)
- due punti di saldatura:
a filo (75 Kg.)
a bacchetta svariate centinaia
- Alcune centinaia di stanghe di diversi profili e tubolari per carrelli, binari con relativi supporti nelle due rimesse, porte, cancelli, tettoia entrata deposito, inferriate, ringhiere, ecc...

Oltre alla lista della spesa sopra elencata, i vari soci hanno prestato oltre 10'000 ore di lavoro.

Circolazione per il pubblico 2000

Oltre la continuazione dei lavori, molti soci ATAF sono stati impegnati per ben 28 pomeriggi per il funzionamento della nostra nuova mini-ferrovia aperta al pubblico.

In questo primo anno di circolazione sono state trasportate oltre 2'500 persone.



Associazione Locarnese
Amici della Ferrovia



ALAF LOCARNO dal
14.3.1972 ASSOCIAZIONE TICINESE
AMICI DELLA FERROVIA

Tessera di socio





2001-2020 in immagini



Circolazione pubblica – Mappo 08.12.2002



Visita al DMC-CH- Zurigo 06.05.2007

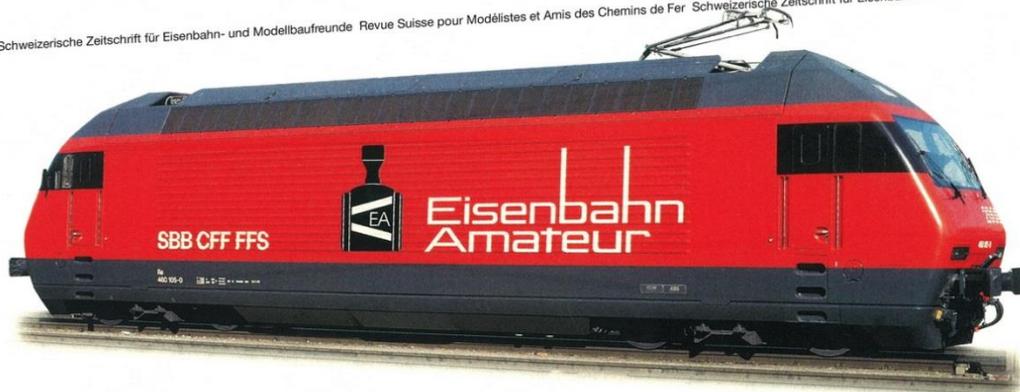


Echtdampfhallentreffen – Karlsruhe D 13.01.2008



Pulizia della locomotiva dopo la circolazione pubblica – Mappo 12.04.2009

Schweizerische Zeitschrift für Eisenbahn- und Modellbaufreunde Revue Suisse pour Modélistes et Amis des Chemins de Fer Schweizerische Zeitschrift für Eisenbahn- und Modellbaufreunde



40 ans

Associazione Ticinese Amici della Ferrovia ATAF Locarno-Minusio

L'Association Suisse Eisenbahn-Amateur ASEA félicite l'ATAF pour son jubilé, nous le remercions pour son assiduité et sa fidélité de longue date à notre association. Nous honorons et reconnaissons son dévouement et le grand soutien apporté pour la pérennité de notre hobby, le chemin de fer.

Nous souhaitons longue vie et satisfaction.

Lausanne, 24 avril 2010

Association Suisse Eisenbahn-Amateur ASEA

Rudolf Steinmann
Président

Jürg Reimann
Secrétaire



Foto di gruppo con ATAF e gli ospiti DMC-CH di Zurigo - Mappo 10.10.2010



Circolazione pubblica – Mappo 24.04.2011



Pascal spiega a Mario come usare le nuove tecnologie – Mappo 12.11.2011



Trazione a vapore presso DMC-CH - Zurigo 06.05.2012



Gita sociale presso la Stadler - Bussnang TG 29.06.2012



Gita sociale presso la SEFT ex Ferrovia-Bellinzona-Mesocco – Castione 11.08.2013



Impianto mobile con tutti gli scartamenti da N a 1 costruito dai soci ATAF – Mappo 27.02.2014



Lavori di manutenzione (Walter Saxer e Pascal Pini) – Mappo 25.10.2014



Gita sociale alla Pilatus – Alpnachstad 19.09.2015



Due generazioni (Luciano e Dominic) si incontrano. Dietro alcuni cimeli ferroviari – Mappo 24.10.2015



Gita sociale presso la DFB (Dampf-Furka-Bergstrecke) – Realp UR 03.09.2016



Assemblea SVEA organizzata da ATAF – Muralto 22.04.2017



Assemblea SVEA – Consegna diploma ringraziamento –Muralto 22.04.2017



Assemblea SVEA – Visita al CMI (centro manutenzione e intervento) FFS - Biasca 23.04.2017



Preparazione per il Guinness del 12.08.2017 da parte dei giovani ATAF (Pascal, Romano, Dominic, Riccardo)



CERTIFICATE

The fastest time to visit all Swiss cantons is 17 hours 19 minutes and was achieved by Riccardo Khoyi (Switzerland), across Switzerland, on 12 August 2017.

OFFICIALLY AMAZING™

© GUINNESS WORLD RECORDS LIMITED 2014. THIS CERTIFICATE DOES NOT NECESSARILY DENOTE AN ENTRY INTO ANY PRODUCTS DISTRIBUTED OR OWNED BY GUINNESS WORLD RECORDS LIMITED AND MUST NOT BE REPRODUCED WITHOUT PRIOR WRITTEN PERMISSION OF GUINNESS WORLD RECORDS LIMITED.

WWW.GUINNESSWORLDRECORDS.COM



slowUp con fermata per circolare con la Miniferrovia ATAF – Mappo 22.04.2018



Partecipazione dei giovani ATAF, con la locomotiva C 5/6 in 5", al 40.Giubileo AFC – Chiasso 31.08.2019

Il progetto FUTURO – alcune immagini



Inizio dei lavori con lo scavo delle fondamenta – Mappo 27.09.2017



Platea montata su quattro plinti – Mappo 05.10.2017



Montaggio delle pareti prefabbricate – Mappo 17.10.2017



Posa del tetto – Mappo 18.10.2017



Montaggio dell'illuminazione al 1.piano – Mappo 25.11.2017



La nuova costruzione è stata terminata per la Festa dell'albero – Mappo 02.12.2017



Posa dei sagomati e spostamento del cancello – Mappo 17.07.2019



Fondamenta del sollevatore – Mappo 04.05.2019



Il sollevatore è stato posato – Mappo 05.04.2019



Allacciamento elettrico e collaudo del sollevatore – Mappo 06.07.2019