

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 quante 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

Nell'ultimo decennio il numero delle persone che hanno viaggiato con i vari mezzi di trasporto - terrestri, aerei, marittimi - è aumentato dell' 80 % e le merci del 40 %. Questo forte incremento, che non accenna a diminuire, (gli esperti sono concordi nell'affermare che entro il 1980 il traffico dei passeggeri e delle merci sarà il doppio di quello attuale) è andato però a quasi totale beneficio degli autoveicoli e degli aerei.

Le navi hanno perduto gran parte della loro clientela. Le ferrovie, pur difendendosi meglio, hanno visto il movimento dei passeggeri regredire nel decennio trascorso dal 22 al 14 % del globale e quello delle merci dal 27 al 21 %. Ciò è avvenuto nonostante le ferrovie siano il principale mezzo per i trasporti di massa. Questo fenomeno recessivo, che si è peraltro arrestato negli ultimi due o tre anni grazie ai provvedimenti adottati o in corso di attuazione, è imputabile a vari fattori, primo di tutti alla poca preveggenza dei programmatori i quali sbrigativamente giudicarono, tra il 1950 e il 1960, che le ferrovie erano oramai al tramonto e che un moderno sistema di trasporto doveva impernarsi principalmente su una vasta rete autostradale. In altre parole, si è deliberatamente ignorato ciò che ovunque è pacificamente ammesso e cioè che il treno è un mezzo di trasporto, il quale, per le sue peculiari caratteristiche, si presta più di ogni altro alle più ardite innovazioni dell'automazione e della tecnologia più avanzata. Guidato da rotaie, la sua marcia può essere programmata, comandata a distanza, seguita anche alle più alte velocità qualunque siano le condizioni. La circolazione ferroviaria è l'unica che - volendo - può essere completamente automatizzata. Per questo scopo si impiegano moderni apparati centrali, il blocco automatico, la ripetizione dei segnali in macchina, il controllo centralizzato del traffico, i dispositivi per la programmazione della velocità, della accelerazione e della frenatura. Esistono insomma i presupposti per considerare la ferrovia il mezzo di trasporto principe fra tutti i mezzi terrestri, specie per i viaggi nel raggio di 400/500 km.

Questi conflitti sussistono ancora, ma sono stati ridimensionati, soprattutto da quando è divenuto evidente che una moderna rete ferroviaria costituisce la premessa per un efficiente sistema di trasporti. L'opera che le ferrovie italiane hanno intrapreso, grosso modo, nel 1962 quando diedero l'avvio al primo piano di potenziamento e di ammodernamento, è volta a ridar loro il posto che meritano nella scala dei trasporti, senza ingiustificati protezionismi, su un piano di parità competitiva. Il traguardo che le ferrovie si sono poste cade tra il 1975 e il 1977, ma già oggi si guarda a mete più lontane. Tra 10 anni i programmi in corso di realizzazione, o ancora in fase di studio, saranno stati portati a compimento, sempreché non sia venuta meno la indispensabile stabilità economica. Per gli anni '80 la rete italiana, per lo meno lungo gli 8000 km di linee principali e 1.3000 km di quelle complementari, sarà completamente rinnovata, automatizzata e percorsa da modernissimi convogli in grado di raggiungere velocità molto più elevate delle attuali.

Le ferrovie si sforzano in questo momento di realizzare il più rapidamente possibile i loro piani, ma al tempo stesso guardano anche ad un futuro meno prossimo, al duemila e ai convogli dell'avvenire.

RD

(continua)

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 Gaggiolo, 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	- -
Warner	Sigfried	Casa Turicum, Locarno	093	7	45	39	- -
Widler	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