

www.ATAF.ch

Bollettino

anno societatis XL
OTTOBRE-DICEMBRE 2010

ASSOCIAZIONE TICINESE AMICI DELLA FERROVIA



Indice

Riflessioni.....	3
ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA 2011.....	4
Rapporto (relazione) del Presidente.....	5
Messaggio del cassiere.....	8
La Lugano Cadro Dino 1911-1970.....	9
Le placche di locomotive dell'Ataf.....	12
Incidente Ferroviario a Riazzino 09.OTT.1913.....	19
Ultime novità dalla Märklin.....	21
Notizie e comunicazioni in breve	24
Lo sapevate	26
Frivolezze fotografiche e non	27
Scadenze	28

Indirizzo

ATAF
 Associazione Ticinese Amici della Ferrovia
 Casella Postale 1005
 CH-6648 Minusio

INTERNET: www.ataf.ch
 email: info@ataf.ch
 Conto: CCP 65-7644-4
 Telefono: 078 . 646 1763 *

* Telefono: rispondiamo alle chiamate normalmente SOLO il GIOVEDÌ sera dalle 2100 e durante la circolazione soci e pubblica.

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

Comitato 2010

Pietro Mariotta	Presidente	pietro.mariotta@ataf.ch
Francesco Vignolini	Vicepresidente, Tecnica	francesco.vignolini@ataf.ch
Bruno Pini	Segretario	bruno.pini@ataf.ch
Mirco Marchi	Cassiere	mirco.marchi@ataf.ch
Walter Saxer	Manifestazioni	walter.saxer@ataf.ch

Tasse Sociali 2010

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

Statuto / Regolamenti

STATUTO	Ultimi cambiamenti approvati il 10.APR.2003
REGOLAMENTO CIRCOLAZIONE	Approvato il 23.MAR.2008

Foto copertina Mappo 05.12.2010	<p>Irène Henzi alla guida della A 3/5 Nr 705 in 7 ¼" di sua proprietà.</p> <p>Scheda tecnica della A 3/5 705:</p> <ul style="list-style-type: none"> - anno / costruttore: 1904 / SLM Winterthur - peso / lunghezza / diametro ruota trazione: 110 t / 18.6 m / 1780 mm - cilindri: 2x 360 mm (alta pressione, esterni) + 2x 570 mm (bassa pressione, interni) - pressione: 15 bar - potenza: 1360 CV - dal 1964 di proprietà della SBB-Historik
------------------------------------	--

Riflessioni

Bruno Pini

Die Erinnerungen bieten uns nur ein Bild der Erfahrungen, die wir einmal durchlebten. Gewisse Aspekte der damaligen Wirklichkeit sind nun ausgeblendet, andere haben einen neuen Stellenwert bekommen. Die Vergangenheit scheint oft vergoldet. Wir waren aber junger, kräftiger, übermutiger. Wenn wir heute eine alte Dampflokomotive sehen, dann erinnern wir uns vielleicht an das erste Eisenbahnmodell das wir an Weihnachten bekommen haben. Wir befinden uns in nostalgischer Stimmung. Werden unsere Jungs in 20-30 Jahren auch nostalgisch zurückdenken beim Beobachten eines alten iPhone/iPhod/iPad ?

Mit der Nostalgie vergisst man aber die Härte der Prüfungen, die Auseinandersetzungen mit den Eltern, und ... und ... und ... Jede Zeit hat ihre Härte und ihre angenehmen Seiten. Wichtig ist die guten Seiten der Gegenwart nicht durch den Schleier der Nostalgie zu trüben. Und ... wer weiss, die Zukunft könnte noch besser sein.



[ndr: SCHEI... = M...]

I ricordi ci offrono solo un'immagine delle esperienze che abbiamo vissuto. Alcuni aspetti della realtà passata sono ora nascosti, altri hanno ricevuto una nuova importanza. Il passato appare spesso come dorato. Ma allora eravamo più giovani, più forti, più coraggiosi. Se oggi vediamo una vecchia locomotiva a vapore, ci ritorna forse alla memoria il primo trenino che abbiamo ricevuto a Natale. Ci troviamo in un'atmosfera di nostalgia. Proveranno le stesse emozioni i nostri giovani fra 20-30 anni osservando un vecchio iPhone/iPod/iPad ?

Con la nostalgia si dimentica tuttavia la durezza degli esami affrontati, delle discussioni animate con i genitori, e ...e ... e ... Ogni tempo ha le proprie "durezze" e i propri lati piacevoli. Importante è non lasciar offuscare i lati positivi del tempo presente dal velo della nostalgia. E ... chissà ? Il futuro potrebbe essere ancora migliore.

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

Buone Feste ed un Felice Anno Nuovo

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

ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA 2011

24-FEBBRAIO-2011 20:30
presso la Sede ATAF a Mappo

ORDINE DEL GIORNO

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

Il verbale dell'ultima Assemblea Generale tenuta il 25-FEB-2010 è stato pubblicato nel Bollettino di MARZO-APRILE 2010.

Seguono nelle pagine seguenti, quale preparazione all'assemblea:

- il Rapporto (relazione) del Presidente
- un messaggio del cassiere

NON MANCATE ALL'ASSEMBLEA

Rapporto (relazione) del Presidente

Pietro Mariotta

Il 2010 è stato l'anno dei festeggiamenti dei 40 anni di esistenza dell'ATAF, direi subito 40 anni di vita sociale intensa, fatta di discussioni, lavori, divertimento e lieto stare assieme, con moltissimi alti e un qualche basso. Fra quest'ultimi metterei la situazione degli anni novanta quando la sede di Ponte Brolla e l'impianto in 5 pollici esterno erano minacciati dalla costruzione dell'officina Fart. Ma proprio da quella critica situazione è partito lo stimolo a trovare nuove soluzioni. Il risultato potete constatarlo con i vostri occhi. Non è lo scopo di questa mia relazione ripercorrere i 40 dell'ATAF. Voglio però ricordare quanto è stato intrapreso lo scorso anno per festeggiarli degnamente. Un gruppo di soci ha redatto un Bollettino speciale 1970 - 2010 in cui ha ripreso in modo sintetico (e non poteva essere altrimenti) le numerose attività svolte in questi 40 anni. Leggendolo e soprattutto guardando le fotografie ci si rende conto di come il tempo è passato, ritornano alla mente molti momenti di vera vita sociale, le bellissime passeggiate, gli impianti nelle varie scale, la ricerca di materiale storico e tanti aneddoti. Ricordo con deferenza e affetto anche molti soci scomparsi che tanto hanno dato al club.

Il culmine delle manifestazioni è stata la cena sociale, con la partecipazione delle Autorità comunali e di personalità in rappresentanza di ferrovie e club amici, di diversi soci fondatori con in primis il primo presidente ATAF Franco Corio, di molti soci attivi e simpatizzanti. Fra una portata e l'altra sono stati rievocati da vari oratori i momenti più importanti della vita del club e con piacere abbiamo potuto apprezzare i complimenti e la soddisfazione del Comune di Minusio per la nostra attività espressi dal sindaco Felice Dafond. I presenti hanno ricevuto in regalo un DVD e un pin realizzati da un gruppo di soci ATAF guidati dal segretario Bruno Pini. Dietro il DVD sta un grosso lavoro di concetto, di ricerca delle migliori soluzioni, di riprese e tanto tempo per il montaggio sintetico e coerente dei vari spezzoni registrati durante diverse giornate di circolazione. DVD e pins sono in vendita presso la nostra sede e diversi ospiti durante le circolazioni per il pubblico li hanno acquistati per ricordare le loro vacanze in Ticino.

Il comitato ha ritenuto giusto fare partecipare anche il pubblico ai nostri festeggiamenti. La circolazione per il pubblico è un grosso impegno per l'ATAF ma, oltre alle necessarie entrate finanziarie per svolgere la nostra attività, ci ha sempre dato grandi soddisfazioni: abbiamo ricevuto molti complimenti e riconoscimenti, quasi mai un reclamo. Il 13 giugno abbiamo così offerto un pomeriggio di circolazione gratuita: tempo splendido, passeggeri delle grandi occasioni, circolazione come al solito perfetta.

Il 40° è stato anche l'occasione per fare conoscere l'ATAF a un pubblico più vasto. Così abbiamo preparato una serie di articoli per i giornali e le riviste locali come pure per le riviste specializzate. Con nostra completa soddisfazione tutti hanno pubblicato i nostri articoli o ne hanno scritti di propri. Qui voglio ringraziare le redazioni per la preziosa collaborazione. L'unico punto negativo è stato il mancato interesse da parte della RSI che probabilmente non ha recepito l'importanza turistica della nostra miniferrovia.

Con tutti questi impegni organizzativi per il 40° e quelli per la circolazione corrente, abbiamo deciso di rimandare la passeggiata sociale all'anno successivo.

Per concludere questa mia parte di relazione sui festeggiamenti dei 40 anni di ATAF ringrazio tutti coloro che si sono messi a disposizione per l'ottima riuscita di tutte le manifestazioni, dei filmati, degli articoli, dei contatti con Autorità e invitati d'onore.

Passo in rassegna le attività più significative svolte durante il 2010 partendo dalla circolazione per il pubblico, con 23 giornate e ospiti come al solito numerosi e disciplinati. Con soddisfazione non abbiamo avuto alcun incidente e neppure reclami, ciò grazie alla nostra ben collaudata organizzazione. In caso di problemi alla parte comando della stazione abbiamo messo in servizio un quadro comando d'emergenza che permette di movimentare direttamente scambi e segnali. Con mia soddisfazione ho però constatato che, nonostante la parte comando sia in servizio da oltre 10 anni, il suo funzionamento è ancora affidabile, tanto che il comando d'emergenza è sempre rimasto in riserva nell'armadio dell'officina. Per migliorare la situazione di chi vende i biglietti abbiamo posato una tenda parasole. Ciò ha comportato lo spostamento di una delle campane verso l'entrata del parco lato Tenero. I lavori di manutenzione si sono svolti con regolarità e fra questi vanno citati la sostituzione del tetto della baracca attrezzi e l'installazione di un nuovo riscaldamento della sede. La catalogazione di oggetti e documenti d'archivio procede e un programma informatico di gestione è stato messo a punto.

Uno dei punti caldi è il deposito del materiale rotabile. Nuovi soci sono entrati nell'ATAF con le loro bellissime locomotive e la ricerca di razionalizzazione degli spazi esistenti o la creazione di nuovi è diventata impellente. In seguito alla riunione del 21 gennaio 2010 di tutti i soci interessati al deposito di proprio materiale è stato formato un gruppo di lavoro incaricato di trovare soluzioni idonee e di preparare un apposito regolamento. Il gruppo si è riunito più volte e il primo risultato tangibile è la posa di nuovi binari di ricovero sotto quelli esistenti nello scantinato della sede. I lavori sono in corso.

A fine gennaio 2010 l'inquilino della nostra baracca di Ponte Brolla ci ha con-segnato le chiavi. L'utilizzo in proprio della baracca come deposito è da escludere perché non abbastanza sicura. Inoltre nei diversi sopralluoghi abbiamo constatato che il manufatto richiede diversi interventi di manutenzione e, in caso di demolizione, anche costi non indifferenti. L'ufficio tecnico della Città di Locarno aveva già negli scorsi anni manifestato un certo interesse per rilevare la baracca. Nel frattempo abbiamo trovato un nuovo inquilino e la soluzione è stata quella d'incassare l'affitto marzo – dicembre 2010 e poi di passare la proprietà di Ponte Brolla al Comune di Locarno a partire dal 1.1.2011. In questo modo l'ATAF non ha avuto costi per riattare la baracca, ha incassato l'affitto per il 2010 e a partire dal 2011 è scaricata di ogni responsabilità e onere. In tal senso sono state adattate le polizze assicurative. Questa soluzione è in accordo con la decisione dell'Assemblea Generale Ordinaria 2008.

Per terminare l'esposizione delle attività svolte ricordo le numerose trasferte di nostri soci a fiere e circolazioni presso impianti di club amici e le visite a Mappo di molti club per circolare sul nostro impianto. Ricordo inoltre il sempre ottimo Bollettino ATAF e mi preme ricordare che ogni socio può scrivere degli articoli, basta inviarli al segretario per la redazione.

Contrariamente alle mie precedenti relazioni tralascio qui gli obiettivi per il nuovo anno sociale. Come già annunciato durante la scorsa assemblea generale, ho deciso di rassegnare le dimissioni da presidente e da membro di comitato, mentre rimango nel club come socio attivo. Il lavoro con i colleghi di comitato è molto gratificante e so di potere contare su persone competenti e impegnate, soprattutto so che se si prendono un impegno lo portano a termine nel modo migliore e nel rispetto dei termini. La collaborazione con tutti i soci ATAF e con le Autorità comunali è ottima. Il progetto Mappo è stato portato a termine e i debiti sono stati estinti. L'hobby della ferrovia continua a interessarmi e a coinvolgermi. La situazione finanziaria del club è solida. Il diritto di superficie con il Comune di Minusio è stato firmato. Regolamenti, assicurazioni, organizzazione sono a posto o in fase avanzata

di rielaborazione. E allora perché lasciare? Paradossalmente potrei dire perché la vita di presidente ATAF è diventata troppo comoda. In realtà ritengo sia giusto dopo 18 anni di presidenza (su 40 di esistenza del club) di lasciare il compito a nuove forze, con nuove idee, con entusiasmo e determinazione. Con voi tutti ho passato molti anni di lavoro, ho condiviso pensieri, preoccupazioni, soddisfazioni e vi sono molto grato di quanto mi avete dato. Sono anche molto fiero di quanto abbiamo realizzato assieme. Sono riconoscente verso i colleghi di comitato che si sono succeduti in tutti questi anni per l'appoggio e la collaborazione. Auguro al nuovo presidente e al comitato tante soddisfazioni. Sono sicuro che gli obiettivi che si prefiggeranno saranno ambiziosi e porteranno l'ATAF a ulteriori importanti traguardi.

Mariotta

Pietro Mariotta, Presidente ATAF



Mappo 06.11.2010 – Pietro Mariotta

Messaggio del cassiere

Mirco Marchi

Innanzitutto ringrazio tutti coloro che puntualmente pagano la tassa sociale come pure tutti quelli che versando contributi volontari o pagando la pubblicità sui vagoni hanno contribuito a mantenere in buona "salute" la nostra cassa.

È compito del cassiere ricordare tuttavia a chi, pur volendo rimanere associato all'ATAF, avesse dimenticato di pagare la tassa sociale di effettuare il pagamento al più presto evitando antipatici richiami o peggio ancora di giungere all' "ultima ratio" della radiazione dalla società.

ATTENZIONE

1. Chi ritenesse di aver ricevuto un richiamo ingiustificato è pregato di contattarmi all'indirizzo: mirco.marchi@ataf.ch
2. Se volete rinunciare ad essere membro della nostra società, vi prego di inviare una lettera di dimissioni all'indirizzo:




Associazione Amici della Ferrovia
Casella postale
6648 Minusio

oppure di spedire un messaggio all'indirizzo: mirco.marchi@ataf.ch

**NON DIMENTICATE IL
VERSAMENTO TASSE SOCIALI 2010**



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

La Lugano Cadro Dino 1911-1970

Bruno Pini

Nel Bollettino di GEN-MAR e APR-GIU 2010 abbiamo pubblicato una foto della carrozza della ferrovia Lugano-Cadro-Dino. Nel Corriere del Ticino del 18.03.2010 si poteva tra l'altro leggere

"... la carrozza sarà restaurata per essere protagonista del centenario della linea che cade nel 2011. Si cerca materiale per una mostra e un libro ..."

Con piacere abbiamo ricevuto l'invito alla presentazione del libro:

"C'era una volta ... la Lugano-Cadro-Dino"

a cui ha partecipato il nostro Presidente Pietro Mariotta.

Con ammirazione abbiamo scoperto che uno dei promotori di quest'ottima pubblicazione è stato:

Graziano De Ambroggi

socio attivo ATAF dalla sua fondazione e collaboratore presso la Galleria Baumgartner di Mendrisio.



Da sinistra: il Presidente e Graziano De Ambroggi



Da sinistra: Graziano e Danilo Oppikofer

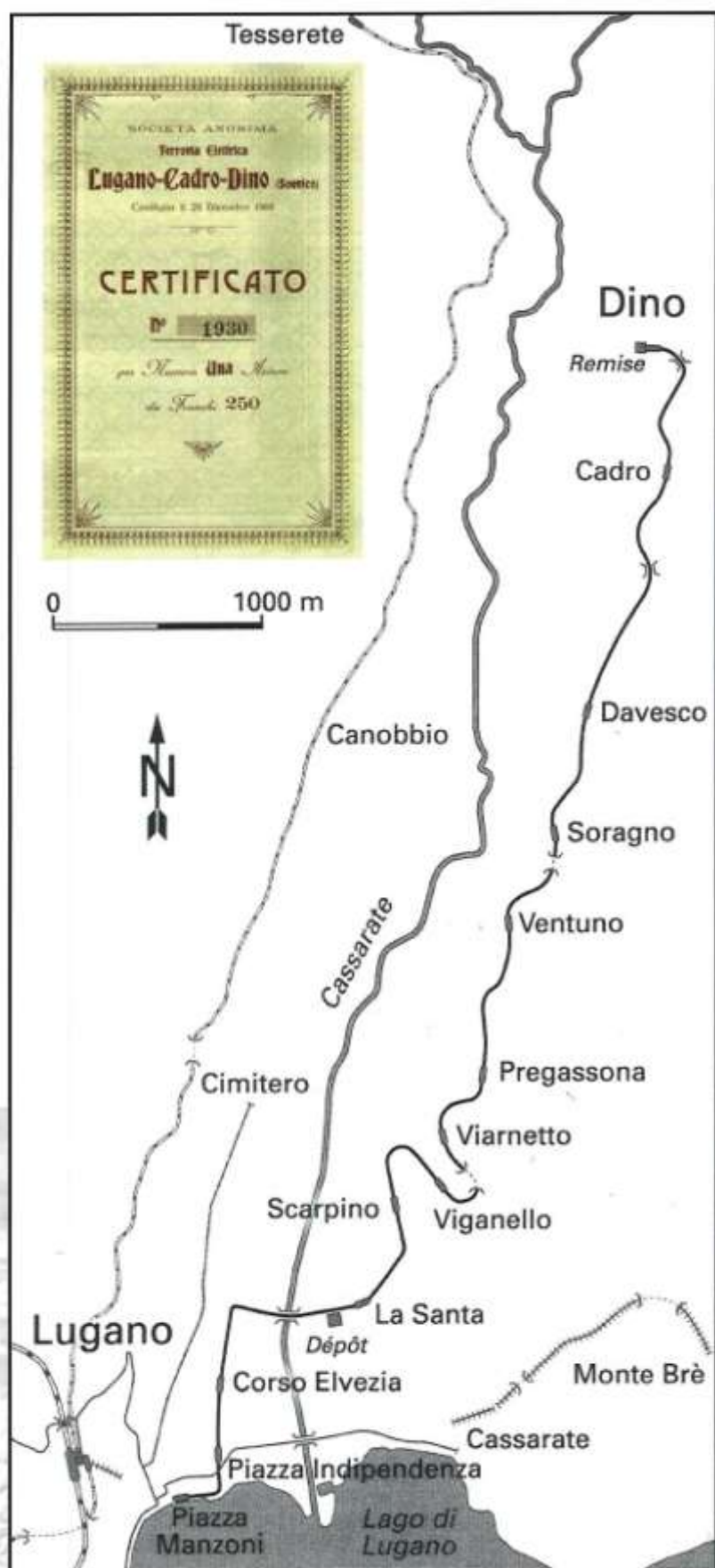
ALBERTO POLLI
ANGELO GHIRLANDA

C'era una volta...

la Lugano-Cadro-Dino

Fontanaedizioni

Segue una breve presentazione.



In occasione del centenario della ferrovia LCD viene pubblicato un volume in cui rivivono i ricordi di coloro che hanno vissuto e utilizzato il tram fino al 1970. Fu un periodo particolare, dal 1911 al 1970, per la popolazione locale in particolare, come pure per i turisti della Svizzera interna e di mezza Europa.

È un libro con documenti e fotografie inedite, specialmente riferite al periodo - un solo anno e mezzo - della costruzione della linea ferroviaria. Una testimonianza che ricorda le nobili vicende che animarono gli ideatori, che contribuirono, con la fiducia dei sostenitori, a garantire una sicura via di comunicazione sulla sponda sinistra del Cassarate.

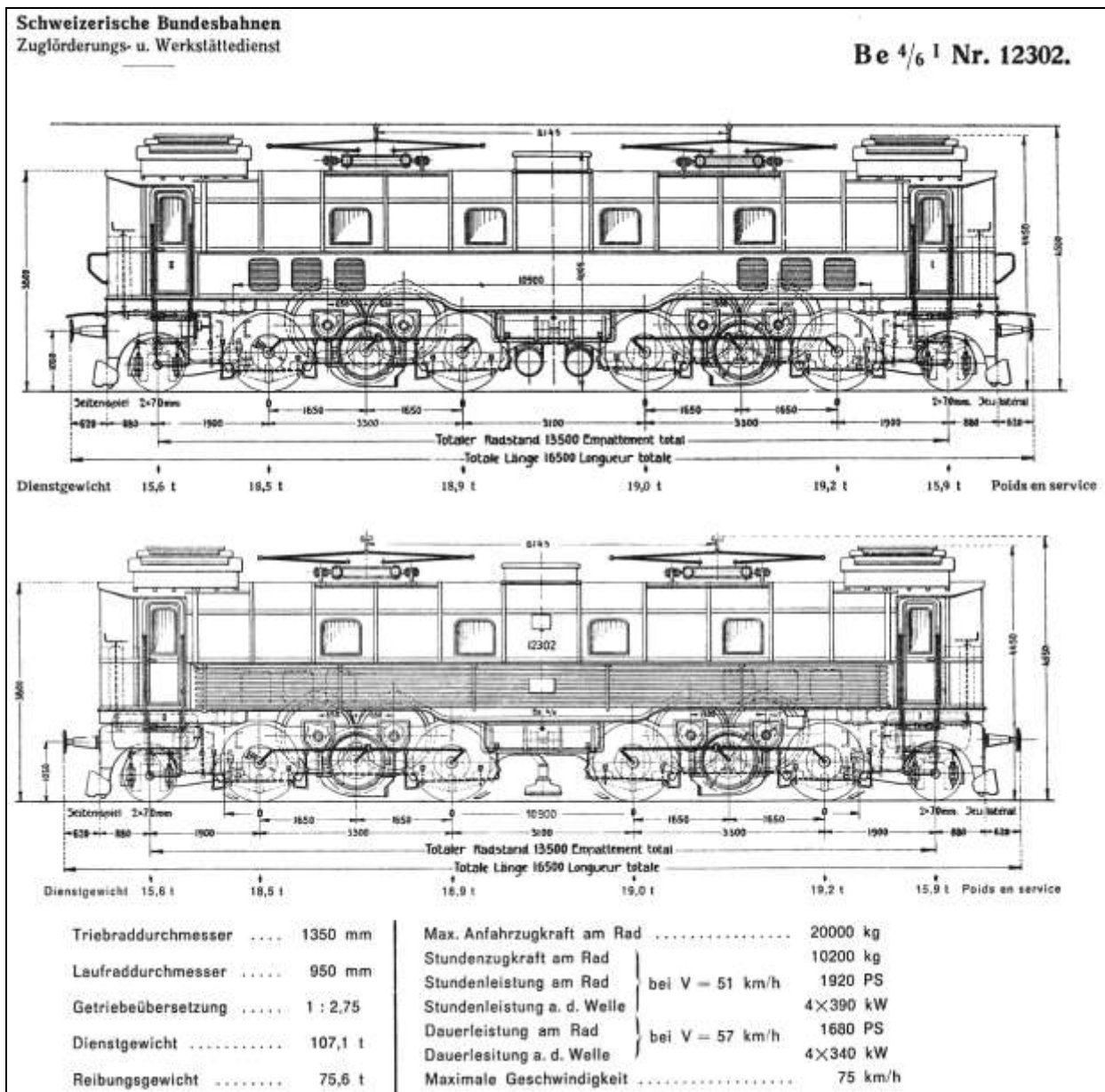
La LCD fu qualche cosa di più di un semplice mezzo di trasporto, qualche cosa di più di una breve ferrovia regionale. Il tram era un mondo particolare che apparteneva alla gente con una tale violenza d'affetti che difficilmente potrebbe essere sottovalutata e dimenticata.

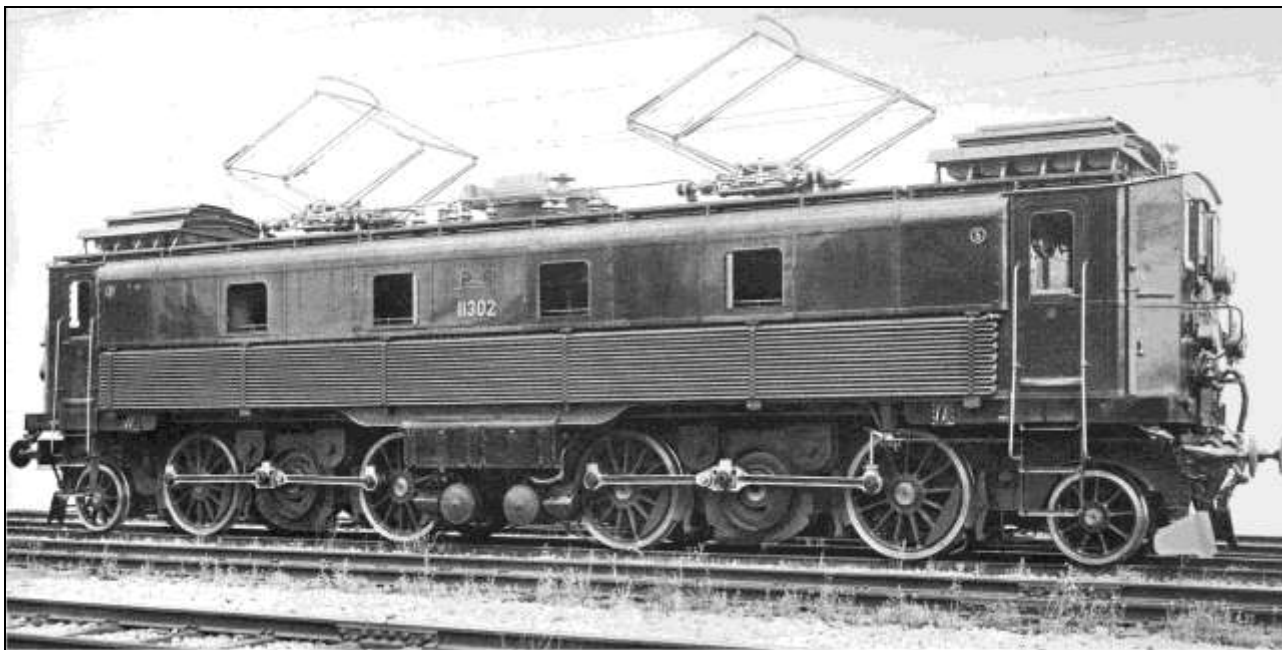
Le placche di locomotive dell'Ataf

Francesco Vignolini / Alberto Venturi



Questa è sicuramente la placca di locomotiva più importante della nostra piccola collezione essendo quella del primo prototipo di Be 4/6 con bielle piccole. Il prototipo 12301 aveva infatti le bielle grandi come la Ce 6/8 II ma rovesciate ed era stato costruito dalla SLM in collaborazione con la MFO. Il prototipo della 12302, di 107 t per 1920 cv, fu costruito nel 1919 e la locomotiva fu messa fuori servizio nel 1965.





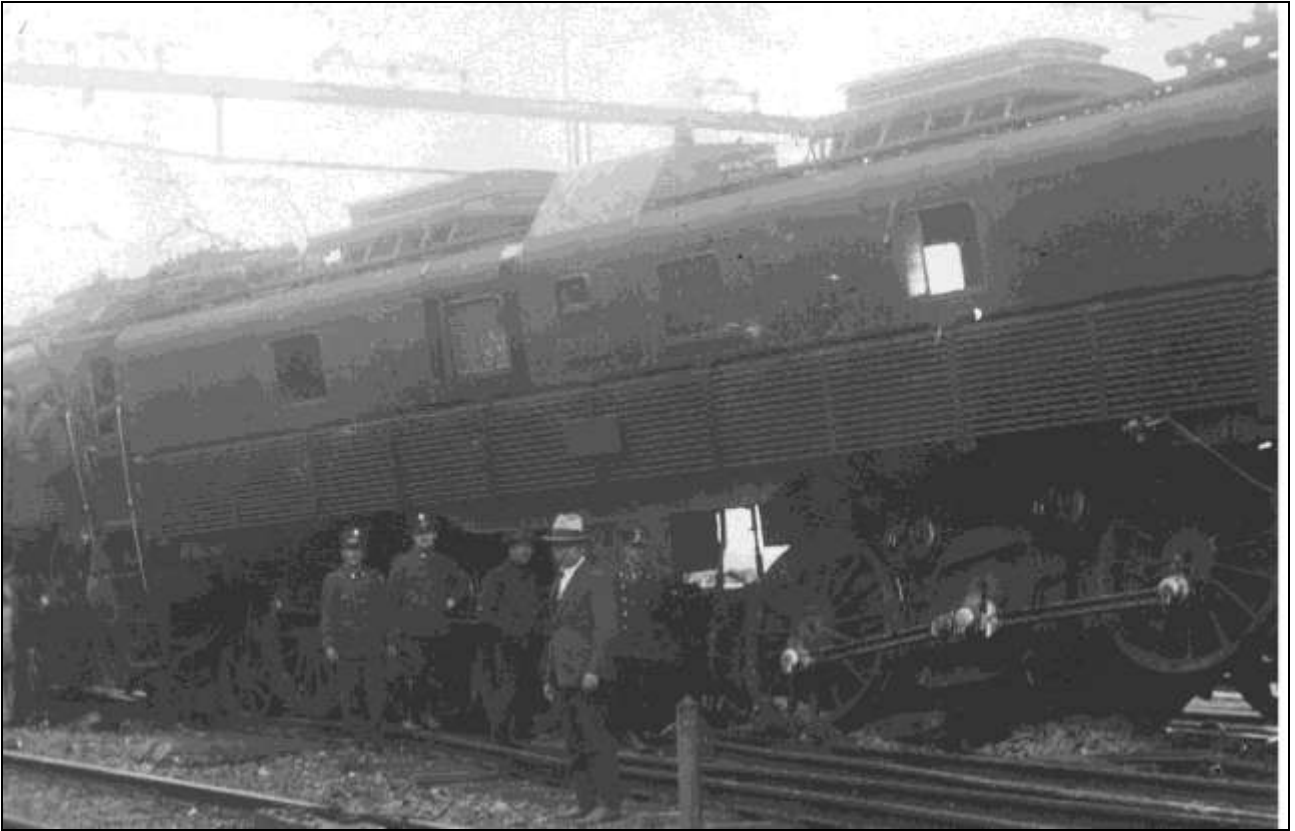
Il numero di fabbricazione BBC era il 1204, della SLM il 2468. Particolare interessante, a pag. 33 del libro delle locomotive e automotrici edito dalle FFS nel 1976, la foto della 12302, la cui placca laterale è quella giusta, appare con la placca di testa che porta il no. 11302, probabilmente una numerazione provvisoria, visto che il gruppo 11000 spazia da alcune Ae 4/7 alla Ae 4/8, Ae 8/14, Ae 6/6, Re 4/4, Re 6/6, ecc. Dimensioni cm. 56x23. Dono AV.



Placca dell'ultima locomotiva della serie Be 4/6 costruita nel 1923. Questa locomotiva fu coinvolta nell'incidente di S. Paolo del 22 aprile 1924 assieme alla Be 4/6 n. 12322, alla Be 4/6 n. 12329 (vedi sotto) ed alla Be 4/7 n. 12502. I numeri di fabbricazione erano 1814 per la BBC e 2819 per la SLM. Dimensioni cm. 56x23. Dono AV.



Placca frontale della prima Be 4/6 a cui sono stati spostati i pantografi sul tetto. I pantografi montati sulle cabine di guida davano problemi in curva perchè potevano strappare la catenaria. Anche questa locomotiva fu coinvolta nell'incidente di S. Paolo del 22 aprile 1924 assieme alla Be 4/6 n. 12322 alla Be 4/6 n. 12342 ed alla Be 4/7 12502. Numeri di costruzione BBC 1814 e SLM 2806. Cm.36x16. Dono AV.



San Paolo 22.04.1924 – Be 4/6 Nr 12329



San Paolo 22.04.1924 – ds. Be 4/6 Nr 12322 / sn. Be 4/7 Nr 12502



Placca del costruttore della Be 4/6 12327. Si notano i numeri e l'anno di fabbricazione di BBC e SLM. Il locomotore fu costruito nel 1921 e messo fuori servizio nel 1968. Cm. 57x28. Dono AV.



Placca della locomotiva FS 428083, la E sta per elettrica. Questa serie fu costruita fra il 1934 e il 1943 da Breda, Ansaldo, Reggiane e Fiat-Marelli con rodiggio 2-4-2 per un totale di 242 unità. Il fondo rosso della placca indica che la lok aveva una velocità superiore ai 100 km/h, ciò si desume anche dalle ruote di 1880 mm. di diametro.

La grandezza delle ruote provocava spesso inconvenienti nelle partenze perché, nonostante il peso totale superasse le 130 t., quello aderente era di sole 76 t. per una potenza di 3800 cv. La particolarità dei carrelli era che gli stessi erano stati progettati per la locomotiva a vapore serie 695 mai costruita. L'ultima volta la locomotiva con la placca originale fu vista a Luino nel 1986....Dimensioni cm. 33x20. Dono AV.



FS - E.428.083 - Luino 1987



Placca della locomotiva FS E.626.187. Questa serie con rodiggio Bo-Bo-Bo fu costruita da diverse ditte per un totale di 451 esemplari fra il 1927 e il 1939. Il peso, tutto aderente era di 85 fino a 97 t. a seconda della serie. La locomotiva a cui appartiene la placca in questione è tuttora in servizio presso la SATTI di Torino per la composizione di treni storici. Dimensioni cm. 33x20. Dono AS.



Placca applicata alla 626 di cui sopra durante la revisione del 1951. Dimensioni cm. 33x20. Dono AS.



2005

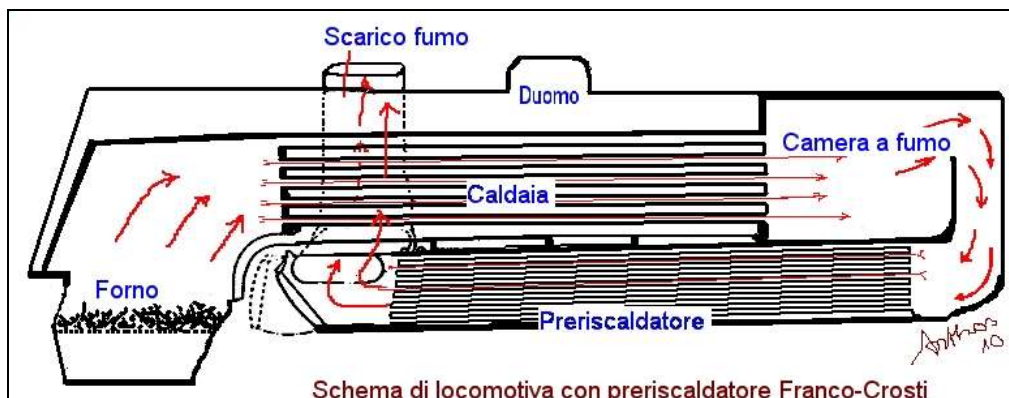


2008



Placca della locomotiva a vapore FS 741253, purtroppo non originale. Queste locomotive, avevano un rodiggio 1-4-0 ed una massa aderente di 56 t. per una potenza di 1480 cv. Fra il 1953 e il 1960 furono trasformate da gruppo 740 a gruppo 741 applicando un unico preriscaldatore dell'acqua Franco-Crosti sotto la caldaia e alzandone il baricentro invece dei due laterali del precedente gruppo 743. Caratteristico il fumaiolo unico laterale. Dimensioni cm. 33x20. Dono FV.

[ndr] Lo scopo del sistema Franco-Crosti è quello di utilizzare il calore residuo dei gas di scarico di una locomotiva a vapore dopo che essi hanno attraversato i tubi bollitori della caldaia.



Per fare ciò vengono intercettati nella camera a fumo e anziché andare dispersi nell'atmosfera attraverso il normale

fumaiole della locomotiva vengono convogliati verso un preriscaldatore d'acqua che è costruito in maniera simile ad una caldaia da locomotiva a tubi di fumo. L'acqua di alimentazione della caldaia viene immessa in esso prima di andare nella caldaia vera e propria attraverso una valvola unidirezionale. Il preriscaldatore non porta l'acqua all'ebollizione ma ne innalza la temperatura a spese del calore residuo dei gas di scarico. Per aumentare ulteriormente il rendimento globale del sistema il gas di scarico in certi casi viene fatto passare in una camicia che avvolge per quanto possibile la caldaia stessa. Il tiraggio finale dei fumi all'uscita dal preriscaldatore viene assicurato da un eiettore che scarica il vapore esausto proveniente dai cilindri alla base del camino (o dei due camini, nel caso di doppio preriscaldatore laterale). Il sistema Franco-Crosti ha permesso nell'esercizio pratico un aumento del 20-25% del rendimento delle locomotive a vapore alle quali è stato applicato.

**741.120****741.120 – Borgo S.Lorenzo 2009**

Incidente Ferroviario a Riazzino 09.OTT.1913

Bruno Pini

Rodolfo Widmer mi aveva consegnato settimane orsono alcuni articoli apparsi sul DOVERE nell'ottobre del 1913. Riferivano di un grave incidente ferroviario avvenuto a Riazzino (allora Reazzino) il giovedì 09.ottobre.1913. Dopo una breve ricerca in archivio ho pensato di riportare dapprima i brevi articoli apparsi su altri due giornali ticinesi quale introduzione e di rimandare la pubblicazione dell'articolo del DOVERE ad un prossimo bollettino.

Anno 113 — N. 236		Lugno, Giovedì 9 Ottobre 1913		Cent. 3 la Copia — Invece Del 5																					
<table border="1"> <tr> <th colspan="4">ABONNAMENTI:</th> </tr> <tr> <td>ITALIA</td> <td>FR.</td> <td>ESTERNA</td> <td>ESTERNA</td> </tr> <tr> <td>FR. 18 —</td> <td>FR. 7 50</td> <td>FR. 2 75</td> <td></td> </tr> <tr> <td>SVIZZERA</td> <td>FR. 15 —</td> <td>FR. 7 50</td> <td>FR. 2 75</td> </tr> <tr> <td>ESTERNA</td> <td>FR. 30 —</td> <td>FR. 15 —</td> <td>FR. 10 —</td> </tr> </table>						ABONNAMENTI:				ITALIA	FR.	ESTERNA	ESTERNA	FR. 18 —	FR. 7 50	FR. 2 75		SVIZZERA	FR. 15 —	FR. 7 50	FR. 2 75	ESTERNA	FR. 30 —	FR. 15 —	FR. 10 —
ABONNAMENTI:																									
ITALIA	FR.	ESTERNA	ESTERNA																						
FR. 18 —	FR. 7 50	FR. 2 75																							
SVIZZERA	FR. 15 —	FR. 7 50	FR. 2 75																						
ESTERNA	FR. 30 —	FR. 15 —	FR. 10 —																						
<h1>Gazzetta Ticinese</h1> <p>GIORNALE LIBERALE TICINESE</p> <p>— Esce tutti i giorni nei festivi —</p>																									
<table border="1"> <tr> <th colspan="2">INSEIZIONI:</th> </tr> <tr> <td>AVVISI COMMERCIALI</td> <td>In quarta pagina Cent. 65 — Terza Cent. 60</td> </tr> <tr> <td>ANNUNCI MORTUARI</td> <td>In Terza pagina Cent. 50</td> </tr> <tr> <td colspan="2">— PUBBLICITÀ —</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Zingari' esclusivamente a:</td> </tr> <tr> <td colspan="2">"L'INTERNAZIONALE"</td> </tr> <tr> <td colspan="2">AGENZIA GABRIELE DI PUMALOUVA</td> </tr> <tr> <td colspan="2">- Via Piuma - LUIGI - Torino 1913</td> </tr> </table>						INSEIZIONI:		AVVISI COMMERCIALI	In quarta pagina Cent. 65 — Terza Cent. 60	ANNUNCI MORTUARI	In Terza pagina Cent. 50	— PUBBLICITÀ —		Zingari' esclusivamente a:		"L'INTERNAZIONALE"		AGENZIA GABRIELE DI PUMALOUVA		- Via Piuma - LUIGI - Torino 1913					
INSEIZIONI:																									
AVVISI COMMERCIALI	In quarta pagina Cent. 65 — Terza Cent. 60																								
ANNUNCI MORTUARI	In Terza pagina Cent. 50																								
— PUBBLICITÀ —																									
Zingari' esclusivamente a:																									
"L'INTERNAZIONALE"																									
AGENZIA GABRIELE DI PUMALOUVA																									
- Via Piuma - LUIGI - Torino 1913																									

Il treno affondato

Il disastro maggiore del maltempo della scorsa notte è l'affondamento del treno Bellinzona-Locarno nel piano di Magadino.

La notizia della catastrofe che costò la vita a ben *cinque persone*, era giunta stamane in Città, ma in modo incerto e contraddittorio.

Alcuni parlavano di frana, altri di caduta del ponte sul Ticino a Reazzino, altri di sviamento del treno. Anche sulle vittime erano discordi le notizie. Si parlava di feriti e di morti senza alcuna indicazione precisa sul numero.

Le informazioni riuscivano difficili, quasi impossibili. La comunicazione telefonica con Locarno era in parte guasta. Noi telefonammo al nostro corrispondente a Bellinzona, il quale si recò sul posto.

Intanto potevamo avere la conferma della terribile catastrofe in questi termini: « Il treno di Locarno, in partenza da Bellinzona alle 3,38 giunto presso la stazione di Reazzino affondò. La locomotiva e due vagoni sono nella melma e nell'acqua. Si dice vi siano cinque morti, cioè due, impiegati del treno e tre impiegati postali. »

Erano ancora delle notizie incerte. Solo a mezzogiorno il nostro corrispondente riusciva a telefonarci. Ecco quanto affrettatamente ci disse:

Come avvenne il disastro

La linea ferroviaria fra Cadenazzo e Reazzino è sommersa per un tratto di 150 metri.

Il treno che partì da Bellinzona alle 3,30 giunto nelle vicinanze di Reazzino sprofondò improvvisamente. La macchina, il furgone postale ed un vagone di prima e seconda classe fortunatamente vuoti, rimasero quasi completamente sommersi. Il fuochista, 2 impiegati postali e vari viaggiatori dovettero salvarsi dalle finestre aggrappandosi a tronchi galleggianti ed arrampicandosi sopra alberi, dove furono trovati stamane dalla prima squadra di soccorso mandata da Bellinzona. Non si hanno notizie del macchinista Bader e dell'impiegato postale Foletta. Il Bader doveva entrare in pensione fra pochi mesi. Le comunicazioni con Locarno si fanno da Magadino attraversando il lago con i battelli a vapore.

Un responsabile ?

Si assicura oggi alla Capitale che la responsabilità del disastro risalirebbe al sorvegliante della tratta da Reazzino al ponte, il quale non fece la perlustrazione regolamentare. Se la visita alla linea fosse stata fatta il treno sarebbe stato fermato a Cadenazzo. L'inchiesta aperta dalla Direzione delle ferrovie stabilirà se questa voce è fondata o meno.

Abbonamenti:
SVEZZIA
Anno . . . Fr. 6.—
Semestre . . . 3.50
ESTERO
Per cor. postale in più

LIBERA STAMPA

Spedisci:
Cont. 10 la copia
in avanti
Spedisci all'Am-
ministrazione in
Locarno

Direzione ed Amministrazione
LOCARNO

Organo dei socialisti

Esce ogni Venerdì

VITTIME DEL LAVORO

Reazzino e Intragna

Diamo le notizie, tristissime, brevi. Tralasciamo i particolari. Quelli li faranno i quotidiani. Il nostro giornale non può per la sua indole e il suo scopo e perchè settimanale.

Nella notte di mercoledì a giovedì, la linea ferroviaria fra Cadenazzo e Reazzino venne completamente invasa dalle acque nel rigurgito tra la piena dei rigagnoli e del fiume Ticino uscito a formare come un vasto lago. Le rotaie, corrosa la scarpata, rovinarono per un tratto di circa 150 m.

Il primo treno del mattino, discendente a Locarno, sprofondo — colla macchina, il furgone postale e due carrozze — Rimesero morti: il macchinista Bader che contava 38 anni di servizio, e l'impiegato postale Foletta Giuseppe da Gerra Verzasca. Il fuochista Rindlsbacher fece in tempo ad aggrapparsi a un tronco, e si lasciò trascinare colla corrente fino a un albero sul quale si arrampicò, e così fu salvo. Rimase feriti il commesso postale Lang e l'insergente Barozzi. Sul treno non si trovava che un viaggiatore. Gli altri impiegati erano fortunatamente nelle carrozze di dietro. Qualche giornale cerca di addossare a un operaio della linea la responsabilità del disastro.

Ultime novità dalla Märklin

Bruno Pini

Da anni sappiamo che la nota ditta produttrice di materiale ferroviario in miniatura Märklin di Göppingen D naviga in cattive acque. Un fallimento con la chiusura della ditta era imminente. Il 21.12.2010 abbiamo potuto leggere navigando in internet che non tutto era perduto. Riporto di seguito alcuni articoli su importanti novità riportate dai "media".

Boccata di ossigeno per Märklin - CDT 22.10.2010

L'assemblea dei creditori della società tedesca, nota in tutto il mondo per i suoi modellini ferroviari, ha approvato oggi un piano di risanamento che dovrebbe permettere all'azienda, ormai da tempo sull'orlo della bancarotta, di risollevarsi.

L'impresa che per generazioni ha accompagnato bimbi e papà entusiasti di trenini - molti anche i modelli svizzeri - aveva annunciato la sua insolvenza il 31 marzo 2009, nel 150esimo anno d'esistenza. La società, un tempo "familiare", era stata in precedenza rilevata da investitori che avevano inutilmente tentato di rilanciarla.

Il piano accolto oggi a Göppingen, vicino a Stoccarda, dal 99,8% dei 1349 creditori, prevede che Märklin rimborsi solo un terzo degli attuali debiti pari a 90 milioni di euro. I principali aventi diritto, le banche, vedranno soddisfatte le loro pretese per circa la metà, gli altri in misura minore. Ora l'azienda, che dal 2004 è in perdita, dovrà far capo alle sue forze per tornare in zona utili.

Soddisfatto l'amministratore dell'insolvenza, Michael Pluta, che per arrivare a questo punto ha però dapprima sottoposto l'azienda a quella che lui stesso ha definito una «cura da cavallo», con il licenziamento di oltre 400 dipendenti, fra cui manager e consulenti. Il catalogo dei prodotti è stato ridotto e parte della produzione è stata riportata dalla Cina all'Europa.



Bruno Baumgartner con Coccodrillo Märklin

[ndr] Bruno Baumgartner è il gran patron della GB (Galleria Baumgartner) di Mendrisio. In questa impressionante galleria (unica in tutta Europa) sono esposti modelli esclusivi delle più prestigiose marche mondiali di modelli ferroviari. La collezione Märklin presente supera forse quella esposta nel Museo Märklin in Germania.

Neuanfang für Märklin aufgegleist – SF 21. 12.2010 11:29/13:37

Mit grosser Mehrheit haben die Gläubiger des Modelleisenbahnherstellers Märklin dem Insolvenzplan zugestimmt. 99,8 Prozent der 750 vertretenen Gläubiger billigten den Plan, wie Insolvenzverwalter Michael Pluta nach der Versammlung in Göppingen (D) sagte. Das Unternehmen soll nun aus eigener Kraft weiter gesunden.

Pluta erwarte, dass der Plan zum 1. Januar in Kraft treten kann. Der Insolvenzplan sieht unter anderem vor, dass aufgrund des guten Geschäftsverlaufs der vergangenen zwei Jahre 33 Millionen der 93 Millionen Euro Schulden sofort an die Gläubiger ausgeschüttet werden sollen. Dabei erhalten die grössten Gläubiger - die BW-Bank, die Kreissparkasse Göppingen und Investmentbank Goldman Sachs - rund 27 Millionen Euro ihrer insgesamt 61 Millionen Euro umfassenden Forderungen.

Die verbleibende Restschuld von rund 34 Millionen Euro soll in die Bilanz übertragen werden. Die 1350 kleineren Gläubiger, unter denen viele Mitarbeiter sind, beziehen rund 10 Prozent ihrer Forderungen in Höhe von insgesamt 24,8 Millionen Euro. Die Restforderungen sollen nach einem erfolgreichen Verkauf des Unternehmens bedient werden. 3,3 Millionen Euro fliessen den Angaben nach in den Sozialplan für die rund 430 Mitarbeiter, die in den Jahren 2009 und 2010 ausgeschieden sind.

Gläubiger werden Eigentümer

Der Betrag stehe zur Verfügung, weil sich das operative Geschäft seit Beginn des Insolvenzverfahrens konstant positiv entwickelt habe, erklärte Insolvenzverwalter Pluta. Zudem seien Lagerbestände für rund 12 Millionen Euro verkauft worden. Weitere Gründe seien die Treue der Kunden und Händler sowie die Bereitschaft der Belegschaft, für weniger Geld mehr zu arbeiten, erklärte Märklin-Geschäftsführer Kurt Seitzinger. Nach der Abstimmung der Gläubiger müssen noch das Finanzamt und die Stadt Göppingen zustimmen. Dies soll im Januar oder Februar erfolgen.

Das Warten hat ein Ende: Märklin ist vorerst gerettet

Bis zum geplanten Verkauf von Märklin sollen die Gläubiger Eigentümer des Unternehmens bleiben. Doch bevor das Unternehmen an neue Investoren veräussert wird, solle die Sanierung abgeschlossen sein, erklärte Pluta. «Ich bin sicher, dass wir in drei Jahren, vier Jahren diese Situation bereinigen werden», sagte Seitzinger. Bislang habe es allerdings noch kein akzeptables Angebot geben. Die gebotenen Summen hätten in der Grössenordnung von 30 bis 35 Millionen Euro gelegen.

Knapp 21 Monate banges Warten

Märklin hatte am 31. März 2009 – im 150. Jahr seines Bestehens Insolvenz angemeldet. Vorausgegangen war eine Übernahme der einst von drei Familienstämmen geführten Firma durch Finanzinvestoren. Deren Sanierungsbemühungen scheiterten. Danach hatte der Insolvenzverwalter Märklin eigenen Worten zufolge eine «Rosskur» verordnet, bei der zunächst mehr als 400 Mitarbeiter entlassen wurden, darunter Manager und Berater. Ausserdem wurden das Programm gestrafft und Teile der Produktion aus China nach Europa zurückgeholt. Märklin unterhält neben dem Stammwerk in Göppingen noch eine Pro-

duktionsstätte im ungarischen Győr. An beiden Standorten arbeiten jeweils rund 500 Mitarbeiter.



I vari logo della Märklin



Uno dei primi LOGO Märklin

Notizie e comunicazioni in breve ...

Il Comitato e la redazione

Visita a Mappo del DMC-CH del 09/10.OTT.2010



Visita a Mappo del Club des Amis du SVP del 23/24.OTT.2010



PS: la foto a sinistra è stata usata nel nostro flyer del 2011.

Festa dell'Albero a Mappo del 05.DIC.2010



Gita sociale

Nel 2010, anche dovuto ai festeggiamenti del 40.Giubileo, abbiamo deciso di non organizzarla.

www.ataf.ch

Il sito è oscurato da alcuni mesi. Stiamo preparando quello nuovo. Vi chiediamo ancora un poco di pazienza. Non sarete delusi.

Lo sapevate ...

diversi soci

che

...



La ferrovia in questione è quella a cremagliera (scartamento 800 mm) che da Alpnachstad (440 m s/m) porta alla vetta del Pilatus (2073 m s/m). Inaugurata nel 1889 è la ferrovia a cremagliera più ripida al mondo in quanto raggiunge una pendenza del 480 per mille utilizzando un particolare tipo di cremagliera nel quale due ruote dentate orizzontali assicurano l'aderenza ingranando con i denti, altrettanto orizzontali della rotaia centrale.

La stranezza della foto in alto (vedi Bollettino LUG-SET 2010) è data dal fatto che la foto originale aveva subito un ritocco per dare l'impressione di rivivere l'era del vapore.



Su questa tratta circolarono locomotive a vapore fino all'elettrificazione nel 1937. Delle 11 locomotive a vapore costruite, 2 sono state conservate: la Nr 9 si trova nel museo dei trasporti a Lucerna, la Nr 10 si trova nel Verkehrszentrum a München D.

L'ottimo libro scritto da Werner Tschudin:

“Die Triebwagen der Pilatus-Zahnradbahn – Technik und Geschichte”

ISBN 978-3905-914016

Prezzo: CHF 39.00,

è acquistabile presso i shops della Pilatus-Bahn.



Frivolezze fotografiche e non ...



... presso la sede di Mappo si eseguono anche semplici operazioni dentarie ...

Scadenze

 <p>Associazione Ticinese Amici della Ferrovia casella postale 1005, 6648 Minusio Internet: www.ataf.ch E-mail: info@ataf.ch</p> 	<p>Circolazione soci + lavori manutenzione</p> <ul style="list-style-type: none"> - sabato 09.APR.2011 - sabato 14.MAG.2011 - sabato 02.LUG.2011 - sabato 17.SET.2011 - sabato 12.NOV.2011 <p>Club Ospiti a Mappo</p> <p>DMC-CH Zurigo 08-09.OTT.2011 CASVP Bouveret VS 22-23.OTT.2011</p>																		
<p>I NOSTRI TRENI CIRCOLANO: UNSERE ZÜGE FAHREN: NOS TRAINS CIRCULENT:</p> <p>(Solo con bel tempo / Nur bei schönem Wetter / Seulement avec beau temps)</p>	<p>Circolazione a Zurigo DMC-CH</p> <ul style="list-style-type: none"> - 07-08.MAG.2011 - 3½" + 5" - Presidente: Norbert Toldo - www.dmc-ch.ch 																		
	<p>Festival Internazionale Bouveret VS</p> <ul style="list-style-type: none"> - 17-26.GIU.2011 - 5" + 7¼" - Presidente: Yves Marclay - www.swissvapeur.ch 																		
<p>Orario Fahrplan Horaire 2011</p>	<p>Festival Int.Ysebähkli am Rhy BL</p> <ul style="list-style-type: none"> - 22-24.LUG.2011 - 5" + 7¼" - Hannibal Wohlschlegel - www.ysebaehnli-am-rhy.ch 																		
<table border="1"> <tr> <td>Aprile</td> <td>: 24</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Maggio</td> <td>: 8 / 22</td> <td>14.30 – 17.30</td> </tr> <tr> <td>Giugno</td> <td>: 12</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Giugno</td> <td>: 26</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Luglio</td> <td>: 10 / 12 / 17 / 19 24 / 26 / 31</td> <td>20.00 – 21.30</td> </tr> <tr> <td>Agosto</td> <td>: 2 / 7 / 9 14 / 16 / 21</td> <td></td> </tr> </table>	Aprile	: 24		Maggio	: 8 / 22	14.30 – 17.30	Giugno	: 12		Giugno	: 26		Luglio	: 10 / 12 / 17 / 19 24 / 26 / 31	20.00 – 21.30	Agosto	: 2 / 7 / 9 14 / 16 / 21		<p>Circolazione a Einsiedeln MECE</p> <ul style="list-style-type: none"> - 29.LUG-01.AGO.2011 - 5" + 7¼" - Presidente: Thomas Minder - www.mece.ch
Aprile	: 24																		
Maggio	: 8 / 22	14.30 – 17.30																	
Giugno	: 12																		
Giugno	: 26																		
Luglio	: 10 / 12 / 17 / 19 24 / 26 / 31	20.00 – 21.30																	
Agosto	: 2 / 7 / 9 14 / 16 / 21																		
<table border="1"> <tr> <td>Agosto</td> <td>: 28</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Settembre</td> <td>: 11 / 25</td> <td>14.30 – 17.30</td> </tr> <tr> <td>Ottobre</td> <td>: 9 / 23</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Dicembre</td> <td>: 4</td> <td>14.00 – 16.30</td> </tr> </table>	Agosto	: 28		Settembre	: 11 / 25	14.30 – 17.30	Ottobre	: 9 / 23		Dicembre	: 4	14.00 – 16.30	<p>Circolazione a Münsingen</p> <ul style="list-style-type: none"> - 27-28.AGO.2011 - 5" + 7¼" - Presidente: Adrian Keusen - www.dampfbahn-aaretal.ch 						
Agosto	: 28																		
Settembre	: 11 / 25	14.30 – 17.30																	
Ottobre	: 9 / 23																		
Dicembre	: 4	14.00 – 16.30																	
<p>Siamo in Sede ogni giovedì a partire dalle 2030</p>	<p>Messe D-Karlsruhe</p> <ul style="list-style-type: none"> - 14-16.GEN.2011 - www.echtdampf-hallentreffen-messe.de <p>Messe D-Friedrichshafen</p> <ul style="list-style-type: none"> - 04-06.NOV.2011 - www.modellbau-friedrichshafen.de 																		

Nostalgie è la capacità di piangere sul fatto che le cose non sono più come, prima non erano

Manfred Rommel, 1974-1996 Oberbürgermeister di Stoccarda figlio del Feldmaresciallo Erwin Rommel

Nostalgie ist die Fähigkeit, darüber zu trauern, dass es nicht mehr so ist, wie es früher nicht war

Manfred Rommel, 1974-1996 Oberbürgermeister von Stuttgart Sohn des Generalfeldmarschalls Erwin Rommel