

[www.ATAF.ch](http://www.ATAF.ch)

# Bollettino

anno societatis XLI  
LUGLIO-SETTEMBRE 2011

---

ASSOCIAZIONE TICINESE AMICI DELLA FERROVIA



## Indice

Riflessioni.....	3
Locomotiva a vapore BR 50 3673.....	4
Festival del vapore a Bouveret VS.....	6
Visita al GBSt di Staufen .....	16
„Dampffestival“ a Sindelfingen (Germania).....	19
Gita a Blonay-Chamby VD.....	25
Il comitato SVEA visita ATAF.....	34
Visita alla "Gartenbahn" di Graz (Austria).....	38
Messaggio del cassiere.....	45
Notizie e comunicazioni in breve .....	46
<b>03.NOV.2011 - conferenza a Mappo: 100 anni della LCD</b> .....	47
Decisioni / informazioni del comitato .....	48
<b>12.NOV.2011 - cena sociale ATAF</b> .....	51
<b>14-15.GEN.2012 – Esposizione a Karlsruhe-D</b> .....	53
Lo sapevate ... ..	54
Frivolezze fotografiche e non ... ..	55
Scadenze .....	56

## Indirizzo

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

INTERNET: [www.ataf.ch](http://www.ataf.ch)  
 email: [info@ataf.ch](mailto: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 2011

Bruno Pini	Presidente	<a href="mailto:bruno.pini@ataf.ch">bruno.pini@ataf.ch</a>
Francesco Vignolini	Vicepresidente, Tecnica	<a href="mailto:francesco.vignolini@ataf.ch">francesco.vignolini@ataf.ch</a>
Charly Guscetti	Segretario	<a href="mailto:charly.guscetti@ataf.ch">charly.guscetti@ataf.ch</a>
Mirco Marchi	Cassiere	<a href="mailto:mirco.marchi@ataf.ch">mirco.marchi@ataf.ch</a>
Walter Saxer	Manifestazioni	<a href="mailto:walter.saxer@ataf.ch">walter.saxer@ataf.ch</a>

## Tasse Sociali 2011

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  
 Minusio-Mappo 09.APR.2011

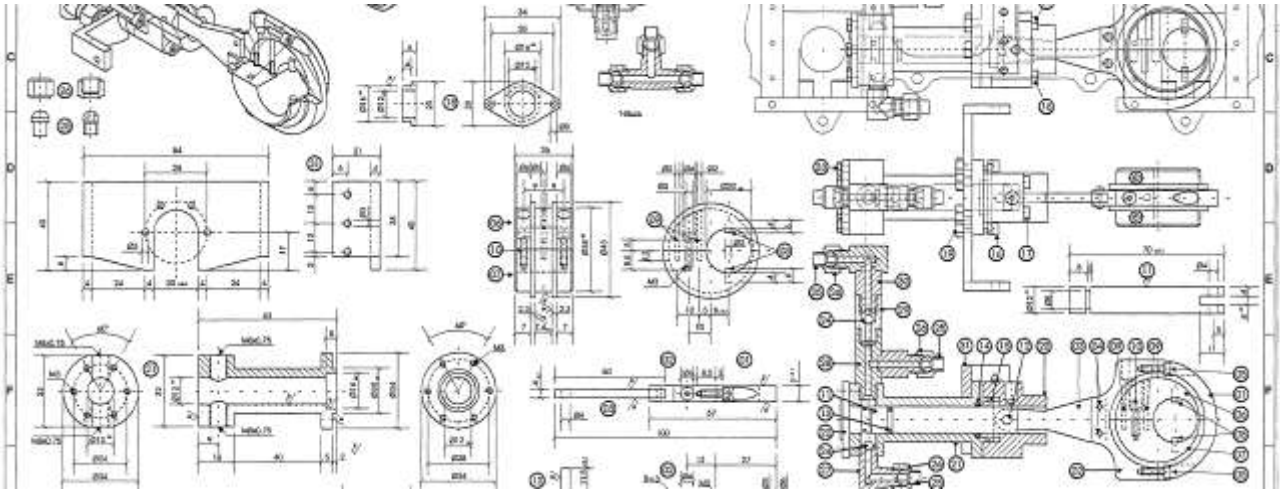
Danilo Oppikofer, nella polvere, durante lavori di manutenzione all'impianto ferroviario ATAF di Mappo-Minusio.

## Riflessioni

Francesco Vignolini

Stiamo vivendo in un periodo in cui tutti o quasi, a partire dai media e dai politici, tentano di carpire la nostra attenzione con affermazioni sempre più "roboanti".

Altri invece si cimentano nella costruzione di oggetti tecnologicamente sempre più complessi che solo un'élite di persone sa capire o apprezzare.



Spesso siamo portati, anche senza accorgerci, a sottovalutare le realizzazioni più semplici.

Bello sarebbe essere così modesti da capire anche chi sa costruire con conoscenze, utensili e mezzi più modesti. Non è giusto criticare, anche solo con uno sguardo irriverente, il frutto di una grande passione.



Forse dovremmo riacquistare il gusto per le cose semplici che avevamo da bambini e saper apprezzare l'entusiasmo di chi sa o vuole ancora divertirsi.

*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.*

## Locomotiva a vapore BR 50 3673

Bruno Pini

*In alcuni articoli apparsi nell'ultimo Bollettino abbiamo riferito della storia e di alcuni viaggi della locomotiva a vapore germanica DR 50 3673 in gestione presso l'Associazione Verbanò Express di Luino.*

*Il nostro socio Luciano Ferrari ha chiesto di esporre in una delle vetrine presso la sede ATAF di Mappo un modello della DR 050 975-2 prodotto in scartamento 0 dalla ditta KISS Modellbahnen.*



### Caratteristiche del modello:

- Dichiarato Modello dell'anno 2005
- Costruita in ottone a mano
- Nr di catalogo 118 108
- Trazione a cinghia
- Illuminazione, come l'originale, per ogni direzione di marcia
- Lunghezza 527 mm
- Bandaggi dei cerchi in acciaio inossidabile
- Gancio di trazione con maglia a vite di serraggio
- Respingenti con molla
- Assi a molleggio
- Raggio di curvatura minimo 800 mm
- Peso ca. 4.5 Kg
- <http://www.kiss-modellbahnen.de>





Per correttezza:

la locomotiva di Luciano è una riproduzione della 050 975-2 costruita nel 1941 dalla Krupp e conservata nel DDM (Deutsches Dampflokomotiv-Museum) a Neuenmarkt

la locomotiva 50 3673, del Signor Oliver Wahl e in custodia presso la Verbano Express a Luino, è stata costruita nel 1941 presso la Borsig. Il numero originale era, prima della modifica avvenuta tra il 1958 ed il 1962, 50 1347.

Tra il 1939 e il 1948 sono state costruite 3164 locomotive della serie 50 ed impiegate nella trazione di treni merci. La denominazione delle 208 locomotive della serie 50 e modificate nella ex DDR tra il 1958 e il 1962 è Baureihe 50.35.

Errata corrige: nell'ultimo Bollettino appariva in alcuni passaggi la denominazione  
DR 50 3673 invece di  
BR 50 3673 (BR = Baureihe, serie)



## Festival del vapore a Bouveret VS

Bruno Pini

*Dal 17.al 26.GIU.2011 si è svolto il tradizionale Festival del Vapore a Bouveret VS. Assieme a Dominic e a Pascal ho partecipato al 30.Festival. Non ci sono stati particolari festeggiamenti per questa ricorrenza.*

Yves Marclay, Presidente del Club degli Amici del Swiss Vapeur Parc, ha presentato il suo ultimo acquisto (privato): la superba locomotiva a vapore A 3/5 in 5" costruita da Charly Ball. Il modello di questa locomotiva era stato scelto per il 30. Giubileo della ditta di Stein am Rhein SH.



Yves Marclay, proprietario della A 3/5 in 5" con Franz Rust, ex responsabile del materiale rotabile della SBB-Historic





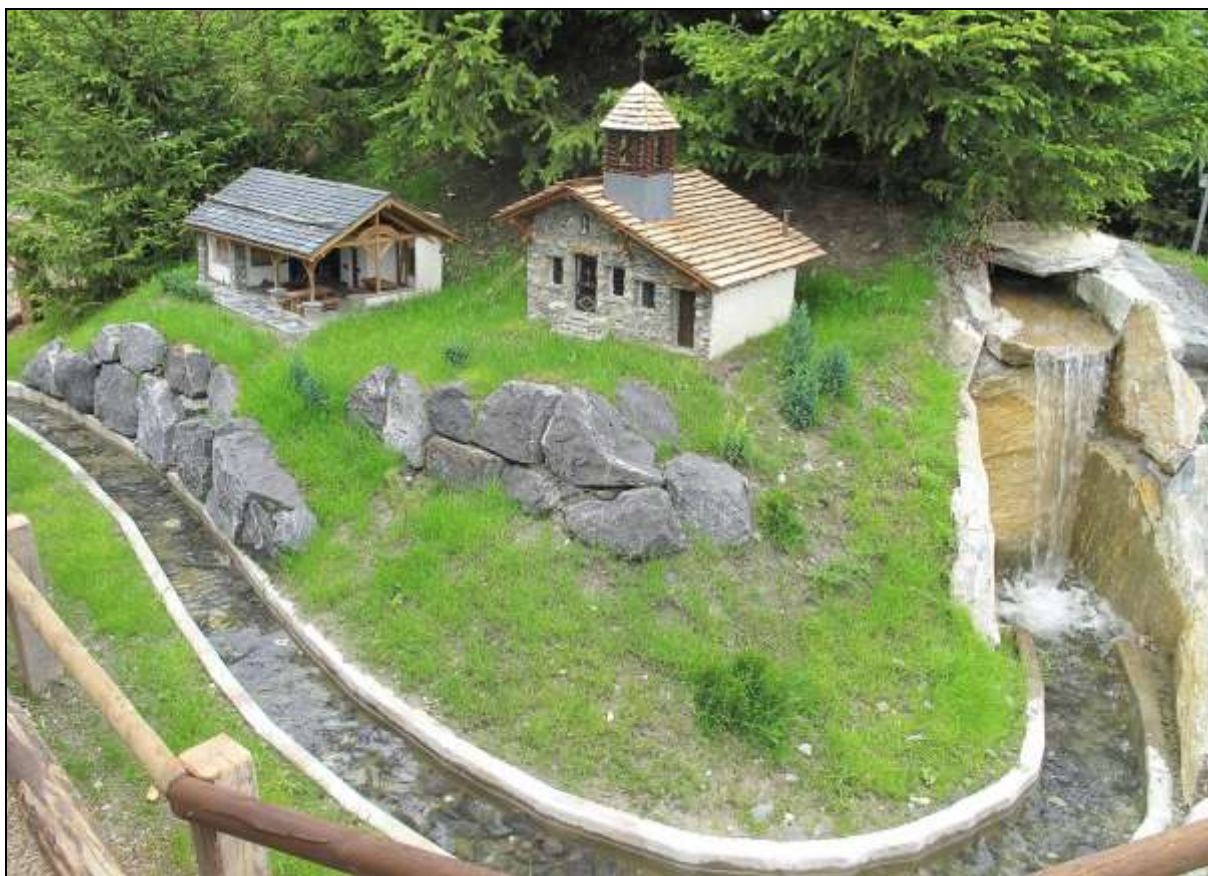
Hanspeter Landenberger dietro la A 3/5 in 5" di Yves Marclay



Charly Ball & figlio, costruttore della A 3/5



Il parco, sempre ben tenuto, si è arricchito di nuove costruzioni (mulini ad acqua, le bis-  
ses, ecc.) e di nuovi passaggi pedonali.



Les bisses



## Cosa sono les bisses ?

La vastissima rete di acquedotti vallesani - detti «bisses» in francese e «Suonen» in tedesco - è in odore di patrimonio mondiale dell'UNESCO. Trecento specialisti di varie discipline e di vari Paesi, riuniti da giovedì in un simposio sul tema a Sion, hanno lanciato l'idea. I primi passi concreti inizieranno quest'autunno.

Con i loro canali artificiali, fin dal Basso Medioevo, i vallesani hanno ingegnosamente sconfitto la siccità della loro regione e permesso uno sviluppo agricolo duraturo. Attualmente nel cantone si contano ancora 200 "bisses" per una rete complessiva di 1'000 chilometri.

Anche oggi la valle del Rodano a bassa quota gode di un clima particolarmente secco e caldo: i 600 millimetri di precipitazioni medie annuali fanno del Vallese il cantone più "asciutto" della Svizzera. A questo vanno aggiunti l'elevata pendenza dei versanti, il "föhn" e i venti dalle valli laterali. L'uomo, per garantire la pratica dell'agricoltura, ha dunque dovuto far ricorso all'irrigazione artificiale sfruttando l'acqua proveniente dai ghiacciai.

Ulteriori informazioni: <http://www.suone.ch>



Seguono altre immagini dedicate alla tecnica e a ... vecchie conoscenze.





Ralph-Peter Stolle di Hannover alla guida del modello autocostruito e descritto nella rivista Gartenbahnen.  
L'originale è quella che vediamo in Eisenbahnromantik



Adolf Trisko aus Niederösterreich con la 52 100 autocostruita,  
un gioiello descritto nella rivista Gartenbahnen





Rolf e Ben Gienger del club MECE con Cocodrillo autocostruito



Ben Gienger e Pascal Pini





Klaus Rabensdorf, redattore della rivista Gartenbahnen



Ben (MECE), Pascal (ATAF), Felix (MECE), Dominic (ATAF). Trattore costruito da Rolf Gienger, vagone da Ernst Krumm





Replica di una Ae 8/14 ?



Charly Ball e figlio con il prototipo della 1. Waldenburg costruita dalla BALL & SOHN





Thomas Minder, presidente MECE con Stefan Casanova (ex Presidente)



Mainrad di Einsiedeln sta terminando il buon risotto





Dominic Pini non è il proprietario ...



Il proprietario è Jörg Brast di Chärnsmatt

Il prossimo festival del vapore si svolgerà dal 15 al 24.GIU.2012

## Visita al GBSt di Staufen

Rodolfo Widmer & co

Il 21.AGO.2011 alcuni soci hanno rappresentato ATAF ai festeggiamenti del 10.Giubileo dell'associazione GBSt (Gartenbahn Staufen - <http://www.gartenbahn-staufen.ch>). L'articolo che segue descrive solo un breve momento della giornata ...

Chi di voi possiede un telefonino Nokia è autorizzato a continuare la lettura..., chi invece non ce l'ha, vada avanti comunque...

I redattori si scusano per l'utilizzo dell'**idioma vernacolare ticinese**, ma senza l'uso di questo linguaggio si otterrebbe una falsa lettura di quanto accaduto

Inoltre i redattori dichiarano che ogni riferimento a persone o fatti realmente accaduti, sono puramente CASUALI.

Luogo della scena: in auto, viaggio di ritorno Staufen-Ticino, a pochi minuti da Staufen

Protagonisti: Oppi, Wido e natel dell'Oppi

Oppi: "ti Wido, ti sé mia indoa o casciat al mè natel?"

Wido: "boh al so mia, a so però che a Staufen te l'è lassaa in auto"

Oppi: "cxxxo (censura dei redattori...) a l'avrò beh mia perdüü"

Wido: "a credi mia, te sé bè ammò mia insci svampii"

Wido: "cià che a ta telefoni col mè (nдр: evidentemente col natel,), insci a sentom se al sona..."

*(segue l'atto del telefonare...)*

Wido: "mi a senti naota..."

Oppi: "porco giüda, a pensi propi che l'ho perdüü"

Wido: "ma quando te l'è dropaa l'ultima volta?"

Oppi: "stamatina prest, a gò telefonaa ala mè dona (nдр: l'aveva appena lasciata da pochi minuti sull'uscio di casa...) e dopo a somm piü saltaa föra dall'auto"

Wido: "cià che gà telefoni ala Sandra (nдр: moglie dell'Oppi)

*(La signora Sandra cortesemente dopo pochi minuti comunica di aver cercato il telefonino del marito in tutta Ascona, ma senza esito positivo)*

Oppi: "a po dass che l'è borlaa giò in dal toi toi (nдр: cesso deambulante) a Staufen"

Wido: "alora a telefonomm al Sandro (nдр: socio Pioda) e gà disomm da cercall... (nдр: non il toi toi ma il telefonino)"

*(segue telefonata annunciata nel testo...)*

*(nдр: l'onomimia tra marito e socio ATAF è veramente casuale...)*

Wido: "ti Sandro, pröva a cercaa al natel dall'Oppi, magari l'è li` a Staufen..."

Wido: "ti Oppi, fermat un attim che al cercomm ben in auto..."

*(a macchina ferma Wido forma di nuovo il numero del telefonino dell'amico ed effettivamente, proprio a causa del motore spento, si sente finalmente un lieve ronzio...)*

Oppi: "porco can, in doa l'è che scemo d'un ropp..."

*(i due cercano e trovano il telefonino che, senza aver colpa, è scivolato tra sedile e schienale proprio laddove il copilota aveva affrontato il viaggio...)*

Oppi: "ma varda un po', poro telefoninn che l'ha fai al viagg sota i to ciapp"

*(segue ritefonata al Sandro (nдр: socio Pioda) per avvisarlo dell'avvenuto ritrovamento).*



Concludendo si può affermare che affrontare un viaggio con quei due può essere avventuroso e comunque variato.... provate a chiedere al telefonino se non ci credete.

*I redattori*









## „Dampffestival“ a Sindelfingen (Germania)

Walter Saxer

*Wie jedes Jahr fand auch diesmal vom 27. bis zum 28. August das Dampffestival statt. Remo, Gabriele und Walter hatten schon seit geraumer Zeit beschlossen mit der B1 von Remo daran teilzunehmen.*

Wie jedes Jahr fand auch diesmal vom 27. bis zum 28. August das Dampffestival statt. Remo, Gabriele und Walter hatten schon seit geraumer Zeit beschlossen mit der B1 von Remo daran teilzunehmen. Am Samstagmorgen um 6 Uhr ging die Reise los über Zürich – Schaffhausen.

Da eine allgemeine Unsicherheit herrscht über die notwendigen Formalitäten für die Aus- und Einfuhr von unsern Modellen beschlossen wir, uns an der Grenze bei dem Deutschen und Schweizer Zollamt zu erkundigen, um Klarheit über die notwendigen Formalitäten zu schaffen. Es hat sich ergeben, dass es 3 Möglichkeiten gibt für die Aus- und Einfuhr unserer Modelle.

1. Das sogenannte Carnet ATA das bei den schweizerischen Handelskammern gemacht wird. Die Kosten sind in den je nach Kanton verschieden und können von 0 bis 200 Fr betragen. Im Tessin kostet es jährlich 125 Fr. Ausserdem ist ein zinsfreies Garantiedepot von 36 % des deklarierten Wert des Modells zu hinterlegen.
2. An der Grenze kann am Schweizerzoll ein sogenannter Rückfuhrschein ausgefüllt werden, dessen Kopie am Gastlandzoll hinterlegt wird. Vorteilhaft ist es, wenn eine Photo mit Beschreibung des Objektes in 2 Kopien mitgebracht und an die Rückfuhrscheine angeheftet wird. Das Verfahren ist am italienischen und deutschen Zoll bekannt und ist gratis. Eine Einladung des Gastclubs ist bei der Abwicklung der Formalitäten ist nützlich resp. notwendig.
3. Der deutsche Zoll hat ein Formular mit dem ein im EU-Raum gültiger Rückfuhrschein selbst erstellt werden kann. Notwendig ist hier eine Einladung des Gastclubs mitzuführen, die dann Bestandteil des Rückfuhrscheines ist. Ausserdem ist es auch hier nützlich eine Photo mit Beschreibung des Gegenstandes an das Formular anzuheften. Auch hier ist das ganze Prozedere kostenlos. Fritz Imhof vom Staufener Club wird mir das Formular senden.
4. Nachteil der Variante 2 und 3 ist, dass man am gleichen Zoll ein- und ausreisen muss.

Nach einem kurzen Halt beim H0-Lieferanten Fa. Spielwaren Reimann in Hilzingen waren wir dann gegen Mittag am Ziel und checkten dann im Hotel Klostersee nahe dem Zentrum und der Anlage in Sindelfingen ein. Nach der 400 km Reise waren wir froh in einem guten Restaurant Platz zu nehmen. Der Riecher von Remo hat uns in einen super Gasthof geführt. Bei Wildschweinschnitzel mit leckeren Beilagen liessen wir es uns wohl sein.

Dann nach kurzer Fahrt zur Anlage luden wir Lok, Tender und Wagen aus. Im gedeckten Anheizstand brachten Remo und Gabri die Lok unter Druck.

Ich erkundete in der Zwischenzeit die schöne Anlage. Die Bahnhofzone ist mit einer Schiebepöbühne für die Lokremisen bestückt. Eine Drehscheibe führt vom Anheizstand und der Schiebepöbühne auf die ca. 1 km lange Strecke. Die Aus- und Einfahrt zum Bahnhof ist mit einem Signal gesichert. Die Weichen werden von einer Kommandokabine elektrisch gestellt. Auf der Strecke geht es vom Bahnhof 500 m bergauf zum Wendepunkt und dann natürlich wieder 500 m bergab.

Für lange schwere Züge sind Bremsen ein Muss, da die Loks die grossen Lasten nicht halten könnten. Gabri und Remo entwickelten eine neue Strategie für die Bergabfahrt. Der

Regler wird geschlossen und die Füllung wird reduziert bis die Lok mit einem Wagen fast ohne zu bremsen sicher talwärts rollt. Auf dem oberen Wendepunkt der Anlage ist ein Ausweichgleise vorhanden. Gleichzeitig war dort eine Feldbar eingerichtet die zu einem Bier einlud. Diese war immer gut besucht. Der Nachmittag war schnell vorbei.

Die Kesselfeuer wurden gelöscht und am Abend konnten alle Loks im geräumigen Lokdepot sicher parkiert werden. Die freundlichen, hilfsbereiten Clubmitglieder halfen dabei.

Wir haben viele bekannte Gesichter aus der Szene begrüßen können.



Sogar Modellbahner aus Slowenin haben den Weg nach Sindelfingen gefunden. Auch der schrullige Mr. Breeze war aus England angereist und zeigte uns zum xten mal seine immer gleichen Fotos.

Am Abend waren wir auf der Anlage zu einem typisch Schwäbischen Nachtessen eingeladen. Es waren dies Maultaschen, eine Art Riesenravioli mit leckerem Fleisch gefüllt mit vielerlei Beilagen und dazu das geschätzte Weissbier.

Der Tag war lang und die Müdigkeit machte sich bemerkbar, sodass wir froh waren ins Bett zu kommen.

Wie in Deutschland üblich, wurde am Sonntagmorgen im Hotel ein reiches Frühstücksbuffet offeriert.

Nach kurzer Fahrt zur Anlage heizten Gabriele und Remo sofort die B1 an und begaben sich wieder auf grosse Fahrt. Am oberen Wendepunkt der Anlage war eine Frühschoppenbar eingerichtet worden. Durstige Dampfbahner fachsimpelten hier bei Weisswurst und Bier. Dazu spielte die Musik.

Die gemütliche Stimmung lud zum Verweilen ein. Ein Mittagessen war nicht mehr nötig, das üppige Morgenessen und der Frühschoppen mit Wurst hatte uns schon satt gemacht.



Leider mussten wir schon bald an die Heimfahrt denken. Das Feuer wurde gelöscht und der Tender entleert, und es hiess Abschied nehmen von den sympathischen Gastgebern.

Über Schaffhausen – Zürich und die neue Autobahn im sog. Säuliamt fuhren wir nach Airolo, wo wir noch den üblichen Halt im Caseificio machten um dann heimzukehren.

Details zur Anlage und des Vereins sind unter Dampfbahnfreunde Sindelfingen E.V. im Internet zu finden.



--- segue il testo in italiano ---

*Come di consueto anche quest'anno si è tenuto il festival del vapore a Sindelfingen dal 27 al 28 agosto. Già da diverso tempo Remo, Gabriele e Walter hanno deciso di partecipare con la B1 di Remo. Sabato ore 6.00 partenza via Zurigo-Sciaffusa. Visto che nessuno era in chiaro circa le formalità per l'importazione-esportazione del nostro modello abbiamo deciso di informarci presso la dogana svizzera e tedesca. Abbiamo saputo che ci sono 3 possibilità per lo sdoganamento:*

- 1. Il cosiddetto Carnet ATA che viene allestito dalla camera di commercio svizzera. Le spese variano da cantone a cantone e vanno da Fr. 0 a 200.--. In Ticino costa Fr. 125.--all'anno. Inoltre c'è da pagare un deposito di garanzia del 36 % del valore dichiarato.*
- 2. Alla frontiera presso la dogana svizzera può essere riempito un cosiddetto bollettino di ritorno, una copia del quale viene depositata presso la dogana del paese di destinazione. Sarebbe opportuno portare una foto e la descrizione dell'oggetto in due copie che sono da allegare ai bollettini di ritorno. Questa procedura è conosciuta alla dogana tedesca e italiana e non comporta spese. Un'invito del club ospite può essere utile o addirittura necessario per questa formalità.*
- 3. La dogana tedesca ha un formulario per allestire un bollettino di ritorno valido nella zona EU. In questo caso è necessario un invito del club ospite che è parte integrante del bollettino di ritorno. È anche utile avere una foto e una descrizione dell'oggetto che vengono poi allegate al formulario. Anche questa procedura è gratuita. Fritz Imhof del Staufener Club mi manderà questo formulario.*
- 4. Svantaggio delle varianti 2 e 3 è che bisogna passare dalla stessa dogana sia all'uscita che al rientro.*

*Dopo una breve sosta presso il fornitore H0 Spielwaren Reimann a Hilzingen siamo arrivati a destinazione verso mezzogiorno e abbiamo preso in consegna le nostre camere presso l'albergo Klostersse vicino al centro e all'impianto di Sindelfingen. Dopo ca. 400 km di viaggio eravamo contenti di prendere posto in un buon ristorante. Il naso di Remo ci ha portato in un'ottima locanda. Abbiamo gustato una cotoletta di cinghiale con contorni.*

*Dopo la breve trasferta all'impianto abbiamo scaricato la locomotiva, il tender e i vagoni. Remo e Gabri hanno messo la locomotiva sotto pressione nel posto di riscaldamento coperto.*





*Nel frattempo ho potuto esplorare l'impianto, veramente molto bello. La zona stazione è dotata di una rampa scorrevole per la rimessa della locomotive. Un piatto girevole porta dal posto di riscaldamento e dalla rampa scorrevole sul percorso lungo ca. 1 km. L'entrata e l'uscita dalla stazione sono assicurate tramite un segnale. Gli scambi vengono manovrati elettronicamente da una cabina di comando. Il percorso sale dalla stazione per ca. 500 m su una collina fino al punto di svolta e in seguito discende decisamente. Per treni lunghi e pesanti sono d'obbligo dei freni perchè le locomotive non riescono tenere grandi pesi. Gabri e Remo hanno sviluppato una nuova strategia per la discesa. Il regolatore viene chiuso e il pieno viene ridotto finché la locomotiva con un vagone fa la discesa senza frenare. Al punto di svolta sulla collina c'è una binario di raccordo. Nello stesso punto è stato installato un piccolo bar, sempre ben frequentato, che invitava a bere una birra.*

*Il pomeriggio è passato molto in fretta. Le caldaie sono state spente e tutte locomotive hanno potuto essere parcheggiate in un grande deposito. I gentili soci del Club hanno dato volentieri una mano.*

*Abbiamo potuto salutare tanti conoscenti che condividono il nostro hobby.*



*Sono arrivati a Sindelfingen persino modellisti provenienti dalla Slovenia. Era pure presente lo stravagante Mr. Breeze dall'Inghilterra, che ci ha mostrato per l'ennesima volta le stesse foto...*

*La sera eravamo invitati a una tipica cena sveva. Abbiamo mangiato "Maultaschen", una specie di grandi ravioli riempiti con buona carne e diversi contorni e naturalmente l'amata "Weissbier". La giornata è stata lunga e la stanchezza si faceva sentire, così eravamo contenti di poterci andare a riposare.*

*Come accade di consueto in Germania, l'albergo offriva un ricco buffet di colazione. Appena arrivati all'impianto Gabriele e Remo hanno subito riscaldato la B1 e sono partiti per altri viaggi. Al punto di svolta sulla collina è stato allestito un piccolo brunch-bar che offriva la tipica salsicca tedesca "Weisswurst" e birra e i soci potevano scambiarsi le idee. Vi era pure un intrattenimento musicale e l'ambiente invitava a fermarsi. Dopo l'abbondante colazione e le salsicce, un pranzo non era più*

*necessario. Purtroppo dovevamo già pensare al nostro viaggio di ritorno. Spento il fuoco e svuotato il tender era già arrivato il momento di salutare i nostri simpatici ospiti.*

*Via Sciaffusa-Zurigo e la nuova autostrada nel "Säuliamt" siamo giunti fino ad Airolo dove ci aspettava la solita sosta al Caseificio.*

*Dettagli sull'impianto e il club si trovano in internet sotto "Dampfbahnfreunde Sindelfingen e.V.".*









Be 4/4 1002 MOB ex BA 4 Biasca-Acquarossa



Be 4/4 1003 MOB ex FLP 5 Lugano-Pte Tresa





sfilata delle automotrici di ferrovie ticinesi sul ponte de la Baye de Clarens fra Blonay e Chamby





Le decisioni del passato di eliminare le ferrovie regionali in Ticino per favorire il traffico stradale, anche se si sono rivelate errate, non possono più essere corrette. Purtroppo però si sta ripetendo lo stesso errore con la Castione–Cama, ancora tenuta in esercizio dagli amici della SEFT . Invece di concepire questa ferrovia come una chance di sviluppo turistico la si vuole eliminare, forse semplicemente per non dovere pensare troppo a come sistemare la stazione di Castione e come realizzare la ricucitura del nucleo di Roveredo.



il tram nr 7 di Locarno sulle pendici sovrastanti il lago Lemano

Vittorio Roggero:

*"sei festeggiato sulle rive di un lago in un altro cantone perché non sulle rive del Verbano ?"*

Pietro Mariotta:

*"sembra di guardare verso il delta del Ticino e il Gambarogno. Fa piacere vedere in funzione questo bellissimo veicolo, perfettamente restaurato dalle FART, che troppo spesso qui da noi è relegato in fondo alla stazione di Muralto"*





la vettura detta "giardiniera" della LCD (Lugano-Cadro-Dino)

Pietro Mariotta:

*"evidentemente a quei tempi le prescrizioni di sicurezza per i passeggeri non erano quelle di oggi. Al di là delle maggiori velocità dei moderni convogli ci si può chiedere se il problema sicurezza nella prima metà del 1900 era meno sentito, se i passeggeri erano più disciplinati o semplicemente avevano più rispetto per i mezzi di trasporto e gli addetti e, d'altro canto, se ora non si sta esagerando nel senso opposto."*

Vittorio Roggero:

*"un ricordo da bambino alla fiera di Lugano 1947 l'ho vista passare sul lungolago"*





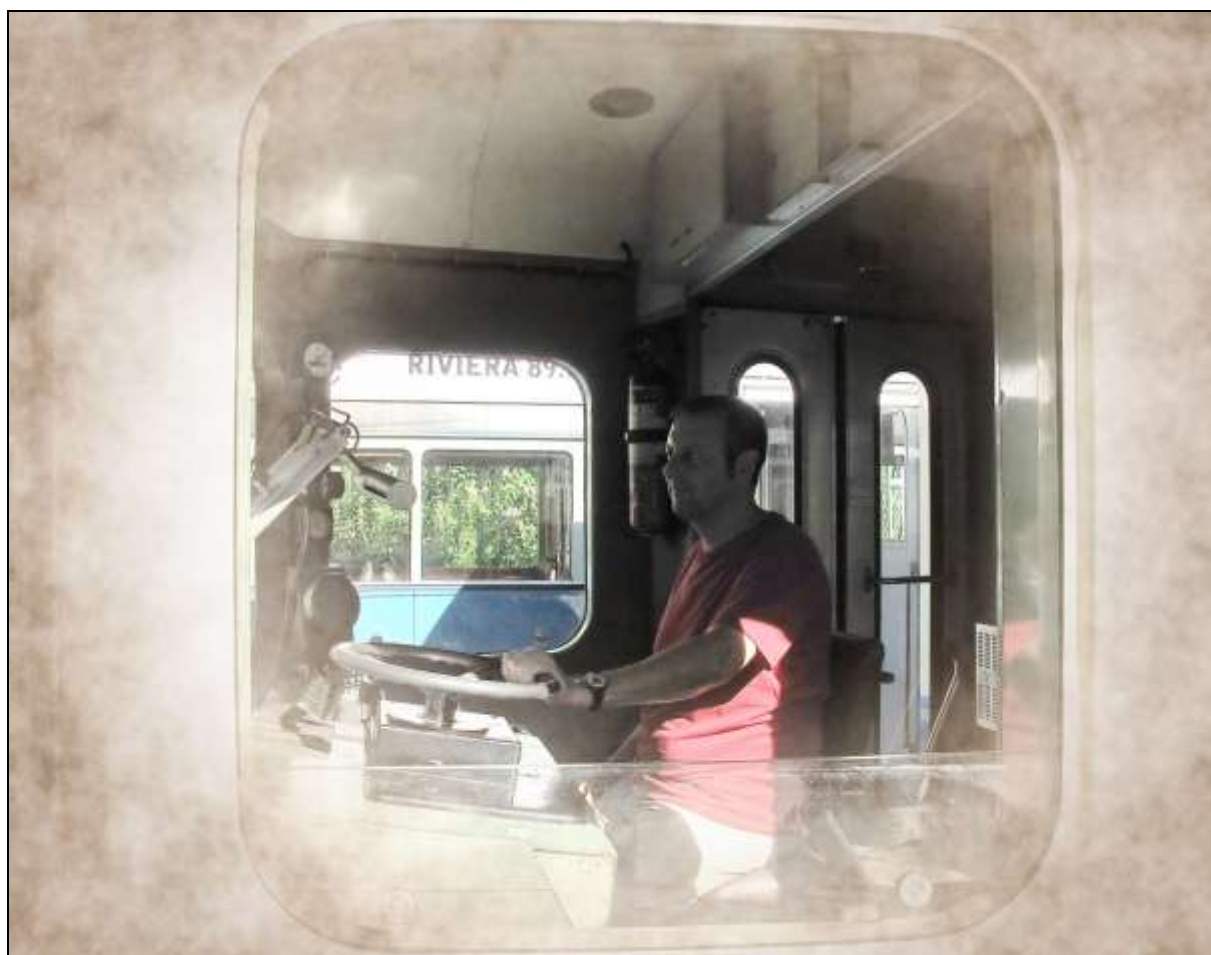


Vittorio Roggero;  
*"sferragliante attraversavi Piazza Grande la sera, e noi bambini ammaestrati da spassosi adulti giocando a nascondino mettevamo i mortaretti sui tuoi binari"*





De 4/4 1001 MOB ex LCD 9 Lugano-Cadro-Dino con Andrea Dall'Ara





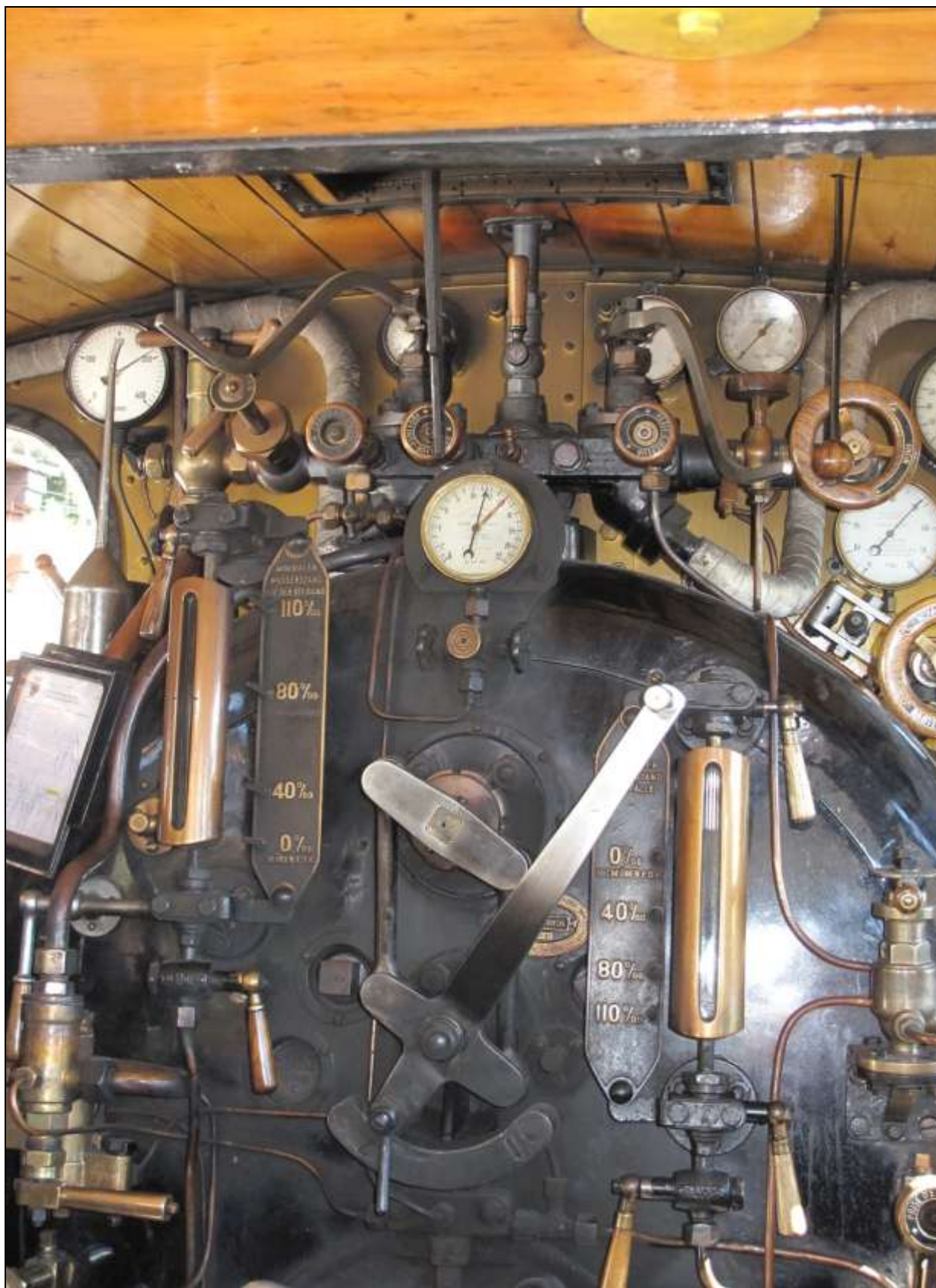


HG 3/4 della Brig-Furka-Disentis



Pietro Mariotta e Vittorio Roggero





Rientro via Passo della Nufenen con fermata al Caseificio di Airolo (fondue per tutti !).  
Bella trasferta, tempo estivo, poca "ressa", escursione "storico ferroviaria" interessante.

## Il comitato SVEA visita ATAF

Bruno Pini

*A fine agosto ho incontrato il Signor Jürg Reimann, Segretario della SVEA (Schweizerischer Verband Eisenbahn-Amateur), l'associazione svizzera a cui ATAF è associata. Mi informava che il comitato SVEA (ca.10 persone) si sarebbe riunito a Bellinzona sabato 17.SET.2011. Il loro programma prevedeva di ritrovarsi, dopo la riunione, assieme alle loro mogli (in escursione nel Locarnese) presso ATAF a Mappo-Minusio.*

Accettando la loro richiesta, ho risposto che dovevano solo comunicarci QUANDO e QUANTI: il resto sarebbe stato compito di ATAF.

“Appunti” per la preparazione:

- Persone: ca. 20 SVEA + ca. 4 ATAF
- Ritrovo: sede ATAF
- Presentazioni: chi siamo, chi sono ?
- Programma bel tempo: circolazione (la data prevedeva una circolazione soci) + visita sede
- Programma mal tempo: visita della sede in gruppi (sala principale, officina, deposito, cabina scambi)
- Trasporto Mappo-Ristorante-Hotel: furgone da 14-16 posti + automobili soci ATAF
- Se piove: organizzare trasporto Stazione-Sede Mappo + evtl. ombrelli
- Ristorante: cena in un grotto sconsigliabile (le giornate si accorciano, fresco/freddo ?, pioggia?)
- Costi: ca.80% a carico degli ospiti. Per il resto cercare uno sponsor.
- Accompagnatori ATAF: conoscenze di una 2.lingua nazionale (di preferenza il tedesco)
- Regali: prevedere qualcosa che ricordi sia il Ticino, sia ATAF

Gli ospiti arrivano a Mappo sabato 17.SET.2011 puntuali ... come puntuale arriva la pioggia (... a diretto).

Con tante meraviglie da ammirare ... grande è la loro meraviglia. Sfuggono frasi quali “se tutti i club fossero così” (infrastruttura, oggetti esposti, locomotive, ospitalità, ..)!

Ci trasferiamo in seguito alla “Cantina Pian Marnino” per la cena (antipasto mesolcinese, polenta e brasato, dessert). Tutti apprezzano il servizio offerto e la qualità delle pietanze. Le conversazioni non si limitano ad argomenti “ferroviari”. Ad esempio con il Presidente Rudolf Steinmann ho principalmente discusso temi militari (era alto ufficiale professionista e comandante della scuola ordigni teleguidati DCA BL-64 Bloodhound, io capitano nelle truppe DCA radar).

Assieme c'erano pure altri soci ATAF:

- Pietro Mariotta, ex presidente
- Walter Saxer, membro di comitato e responsabile delle manifestazioni
- Rodolfo Widmer, a lungo segretario e socio fondatore





a sinistra il Presidente SVEA



di fronte il Segretario SVEA



A conclusione della serata, abbiamo consegnato un DVD con 3 filmati su ATAF ed un boccalino fatto a mano con la dicitura **ATAF Minusio, SVEA Vorstand 2011**



Rudolf Steinmann  
Präsident SVEA  
Oberseeburgrain 10  
CH-6006 Luzern

Herr  
Bruno Pini  
Presidente ATAF  
Via ai Mulini 7  
6500 Bellinzona

Luzern, 25.09.2011

### Besuch des geschäftsführenden Ausschusses SVEA im Tessin

*Lieber Bruno*

Im Namen des Vorstandes möchte ich dir und deinen Kollegen aus der ATAF ganz herzlich für die grossartige Aufnahme bei euch bedanken. Wir haben die Präsentation des Klubhauses, die tolle DVD, die anregenden Gespräche unter Hobbykollegen, die feine Bewirtung in der Cantina Marnino, die Boccalini und die Transporte sehr genossen. Bitte sage auch unbekannterweise deiner Gemahlin herzlich Dankeschön, denn in fast allen Fällen kümmern sich ja unsere Frauen um die Details, die ein Vorhaben erst zum Gelingen bringen.

Den Sonntag bei der Misoerbahn haben wir auch bei recht gutem Wetter verbracht (Grotto Milesi war ein Erfolg) und die Heimreise nach Luzern im Panoramawagen, vorbei am Gotthardstau auf der A2, war sehr entspannend. Dem ganzen Vorstand tut es einmal im Jahr gut, nicht nur immer ehrenamtlich zu arbeiten, sondern auch einmal ein wenig im Kollegenkreis eine Luftveränderung zu geniessen. Wenn wir dann noch so sehr verwöhnt werden wie durch die ATAF, ist es doppelt so schön.

Mit dem nochmaligen herzlichen Dank und ganz herzlichen Grüssen, natürlich auch an die Freunde von der ATAF

Präsident SVEA

*Rud. Steinmann*

ATAF ha lasciato sicuramente un segno positivo, mostrando anche un lato interessante del nostro bel Ticino.

## Visita alla "Gartenbahn" di Graz (Austria)

Walter Saxer

*Schon seit einiger Zeit hatten Remo und ich die Idee am Dampffestival in Graz teilzunehmen. Mich verbinden Jugenderinnerungen mit dieser Stadt da ich dort vor 65 Jahren mit meiner Mutter einen Onkel besucht hatte der nach dem Krieg dort gestrandet war. Natürlich war nichts mehr wie damals, das ehemalige Kleinstädtchen mit Naturstrassen hat sich zu einer wunderschönen Stadt mit vielen Sehenswürdigkeiten (nicht nur die Dampfbahn) entwickelt.*

Die Anfahrt führte uns über die italienischen Autobahnen Mailand-Venedig-Udine-Tarvisio-Klagenfurt-Graz. Es waren etwa 800 km zu bewältigen die wir mit einigen Zwischenhalten durchführten. Mittagessen in Pontebba Udine in einer unscheinbaren Trattoria die uns ein lukullisches Mahl servierte, zu einem Preis der etwa der Hälfte entspricht, das bei uns üblich ist.

Nächster Halt auf meinen speziellen Wunsch in Klagenfurt. Im Stadtzentrum ist dort der berühmte „Lindwurm“ zu sehen; ein urweltlicher Drache der in meiner Erinnerung riesengross war, sich dann aber als „normalgross“ zeigte.



Ein kleiner Bummel in der romantischen Altstadt und ein Bier schloss die Besichtigung ab und wir fahren weiter nach Graz und bezogen Zimmer im Hotel Kern Buam das nur etwa 5 Gehminuten von der Anlage entfernt ist. Den Tag liessen wir mit dem Nachtessen und einem Bummel in der Altstadt ausklingen. Natürlich fahren wir auch auf den Schlossberg dem Wahrzeichen der Stadt Graz. Dieser ist mittels eines 300 m hohen Lifts erreichbar. Vom oben liegenden Restaurant hat man einen wunderbaren Ausblick auf die Stadt und deren Umgebung.



Mit dem Bus fuhren wir zu unserm Hotel zurück und zu unserm Erstaunen fanden wir auf dem Parkplatz ein Auto mit Zürcher Kennzeichen.

Am nächsten Morgen (Samstag) im Frühstücksraum löste sich das Rätsel. Die Mitglieder Zeno und Werner des DMZ mit Ihren Frauen hatten auch die Idee am Dampftreffen in Graz teilzunehmen und hatten das gleiche Hotel gewählt, das sich nahe bei der Anlage befindet und den Teilnehmern des Treffens einen Spezialpreis macht.

Wir meldeten uns auf der Anlage an und wurden vom Obmann Johann Sommer mit österreichischem Charm und Herzlichkeit empfangen und auf der Anlage eingewiesen. Auch erhielten wir kostenlos Essens- und Getränkergutscheine die am Kiosk eingelöst werden konnten. Mittels der üblichen elektrohydraulischen Hebebühne luden wir Lok, Tender und Wagen ab. Ein Drehbühnenmeister teilt uns den Aufheizstand zu, der sich in einem gedeckten Rundschuppen befindet. Wasser, Luft, Kohle ist alles vorhanden. Anheizen, Schmieren waren in kurzer Zeit erledigt und schon wurden wir über die Drehscheibe auf die Strecke geschickt. Die Strecke ist 1078 m lang. Sie liegt in einem Park der zur daneben liegenden Klinik gehört.



Der Park ist öffentlich zugänglich und wird von Spaziergängern, Sportlern usw. frequentiert. Der Park ist riesig und mit grossen alten Bäumen bewachsen, durch die sich das Geleise hindurch schlängelt. Auf etwa der Hälfte der Strecke ist ein Ausweichgleise angelegt das mit Handweichen bedient werden kann und das als Zwischenstation zum „Eisenbahnspielen“ verwendet wird. Parkbänke laden hier zu verweilen und zum Fachsimpeln ein. Die Strecke ist in Blocks eingeteilt die mit Signalen ROT-Grün gesichert sind. Auf Geleise 1 des Bahnhofs fahren die Publikumszüge. Auf den Geleisen 2, 3 und 4 findet der Privatverkehr statt der vom Stellwerk geregelt wird ab. 18 elektropneumatisch angetriebene Weichen werden vom Stellwerk betätigt, das diese zu Fahrstrassen kombiniert. Der ganze Betrieb kann rechtsherum und linksherum organisiert werden. So sind wir am Samstag rechtsher-

um gefahren und am Sonntag wurden dann auf Linksbetrieb umgestellt. Natürlich sind die Signale beidseitig vorhanden und auch die Blocks funktionieren rechts und linksherum.



Es war erstaunenswert wie der Publikumsverkehr und der Privat- und Gästeverkehr ohne Probleme aneinander vorbeikamen. Staus waren selten und wurden mit längeren Aufenthalten am Bahnhof aufgefangen. Ein Grazer Freund bot mir an, mit seiner Diesellok, einem 1:2 Modell einer Dieselgrubenlok, einige Runden zu fahren. Ein Ding so gross wie ein Tisch und ziemlich schwer mit einem Diesel der von Hand angekurbelt werden muss. Auf halber Strecke würgte ich den Motor ab und brachte ihn nicht wieder zum Laufen. Ein freundlicher Mann mit einem Tigerli stiess mich bis zur Drehscheibe, wo ich dann eine Lektion über das Ingangbringen von Dieselmotoren erhielt. Das Tigerli im Massstab 1:11 sah ziemlich klein aus neben dem 1:2 Ungetüm und trotzdem schob es mich fast 500 m weit.

Auch eine elektrische Kleingrubenlok im Massstab 1:2, mit drei mit Kohle beladenen Grubenwagen (sogenannte Hunte) wie sie im Kohlenabbau Verwendung fanden, durfte ich probieren. Dazu rüstete man mich mit Helm und Grubenlampe aus, wie ich sie jahrelang auf Baustellen benützt hatte. Die Kohlenwagen wurde gestossen wie im richtigen Grubenbetrieb. In den Kohlengruben wurden diese kleinen Loks und Wagen in kleinen Flözen eingesetzt, die von Hand abgebaut wurden. Heute ist diese Art des Kohlenabbaus aus Rentabilitätsgründen verschwunden.

Zum Mittagessen spielte eine 9-Mann live Musik und das ganze Ambiente wurde zu einem Volksfest mit Sonne, Musik und guter Laune. Den ganzen Nachmittag drehten wir vergnügt unsere Runden mit unserer B1 auf dem schönen Rundkurs. Gleichzeitig fuhren 2 Züge mit bis zu 8 Wagen mit vergnügten Passagieren. Lokomotiven aus Österreich, Italien, Slowenien, Deutschland, Tschechei, Schweiz waren auf der Strecke zu sehen. Deren Besitzer waren teilweise hunderte von km gefahren um an dem Dampffest teilzunehmen. Die Freunde aus Brno (Brünn) waren mit 2 und 3 Kuppler Loks der SOB ausgerüstet, was



mich einigermaßen verwunderte. In Brno ist ein schöner Trak im Bau auf dem im nächsten Jahr ein Dampftreffen stattfinden wird. Ein Teilnehmer war vom über 1000 km entfernten Hamburg gekommen um am Fest mitzumachen. Am Abend waren all Gäste aus nah und fern zur Grillparty der Dampfbahner eingeladen. Dank des sommerlichen Wetters konnte die Party im Freien stattfinden.



Am Sonntagmorgen heizten wir die B1 nicht mehr an, da wir im Sinn hatten die Heimreise in 2 Etappen über Österreich zu machen. Wieder war Volksfeststimmung. Die Bahn war mit fröhlichen, kleinen und grossen Gästen ständig besetzt und drehte ununterbrochen ihre Runden. Zum Mittagessen spielte die Liveband fröhliche Melodien. Die Zeit verging nur allzu schnell und um 2 Uhr Nachmittags verluden wir unser Lok verabschiedeten uns von den Gastgebern.

Auf dem Heimweg übernachteten wir im berühmten Fremdenort Kufstein. Am andern Tag besichtigten wir die sehenswerte, geschichtsträchtige Festung Kufstein, die über einen Panoramalift erreicht werden kann. Das Innere der sogenannten Heldenorgel mit ihren 5000 Pfeifen, die sich in einem Turm der Festung befindet, ist sehenswert. Dann einen kurzen Spaziergang zur altherwürdigen Kunstglasbläserei Riedel. Man kann dort von einer über der Produktionshalle gelegenen Passarelle die Herstellung der kunstvoll geformten Glaswaren verfolgen. Danach hörten wir uns das jeden Tag um 12.00 Uhr stattfindende Konzert der sogenannten Heldenorgel an. Der Organist spielt in 20 Minuten einige Stücke die je nach Wetterlage 10 km weit zu hören sind.

Der Rückweg führte uns über den Arlbergtunnel (länge 15 km) und die San Bernar-dinoroute nach Hause. 4 schöne, erlebnisreiche Tage fanden so Ihren Abschluss.

--- segue il testo in italiano ---

*Già da diverso tempo Remo e io abbiamo pensato di partecipare al festival del vapore a Graz. Ho dei ricordi d'infanzia relativi a questa città in quanto 65 anni fa con la mia madre siamo andati a trovare un mio zio chi è si è insediato proprio a Graz dopo la guerra. Naturalmente nulla è più come allora, la cittadina con strade sterrate è diventata una bellissima città degna di essere visitata (non solo per il treno a vapore). Il viaggio sull'autostrada italiana Milano-Venezia-Udine-Tarvisio-Klagenfurt-Graz è di ca. 800 km che abbiamo percorso con alcune soste. Pranzo a Pontebba Udine in una piccola trattoria con un menu opulente ad un prezzo di circa la metà rispetto a quello che costerebbe qui da noi.*

*Su speciale richiesta la prossima fermata è a Klagenfurt. Nel centro città c'è da vedere il noto "Lindwurm" che nella mia memoria era enorme ma che si è invece rivelato di "grandezza normale". Una passeggiata nella romantica città vecchia e una buona birra e siamo ripartiti verso Graz. Arrivati a destinazione abbiamo alloggiato all'albergo Kern Buam, situato a soli 5 min. di cammino dall'impianto. Abbiamo terminato la giornata con una cena e una passeggiata nella città vecchia. Abbiamo anche visitato il "Schlossberg", l'emblema della città di Graz, che si raggiunge con un ascensore alto 300 m. Dal ristorante sulla vetta si ha una bellissima vista panoramica sulla città e i suoi dintorni.*

*Con il bus siamo tornati all'albergo e per nostra meraviglia abbiamo notato nel parcheggio dell'albergo una macchina targata Zurigo.*

*La mattina dopo (sabato) a colazione si è risolto l'enigma. I soci Zeno e Werner del DMZ con le loro mogli avevano anche loro pensato di partecipare al festival del vapore a Graz. Hanno scelto il medesimo albergo per la comodità della vicinanza all'impianto e perchè i partecipanti al festival ricevono un prezzo speciale.*

*Ci siamo annunciati all'impianto e siamo stati accolti con la tipica cordialità austriaca dal delegato Johann Sommer, che ci ha illustrato le caratteristiche dell'impianto. Abbiamo ricevuto anche dei buoni per bibite e cibo da usare al chiosco. Con il solito elevatore elettro-idraulico abbiamo scaricato la locomotiva, il tender e i vagoni. Un responsabile della piattaforma girevole (Drehbühnenmeister) ci ha assegnato il posto di riscaldamento (Aufheizstand), situato sotto una tettoia rotonda. Acqua, aria e carbone erano a disposizione. Il riscaldamento e il grassaggio sono stati eseguiti in poco tempo ed immediatamente siamo stati mandati tramite la piattaforma girevole sui binari.*





*Il circuito è lungo 1078 m. È situato in un parco che fa parte della vicina clinica. Il parco è pubblico e ben frequentato da sportivi, famiglie etc.*

*I binari che si snodano nell'enorme parco passano in mezzo a grandi alberi secolari. Verso la metà del percorso è stato messo un binario d'incrocio (Ausweichgleis) che viene azionato con uno scambio a mano e che viene usato come stazione intermedia per "giocare ai treni". Nel parco ci sono anche diverse panchine che invitano ad una sosta e a discussioni tecniche. Il percorso è diviso in blocchi che sono assicurati con segnali ROSSO-VERDE. Sul binario 1 della stazione passano i treni pubblici, sui binari 2, 3 e 4 il traffico privato che viene regolato dalla cabina di manovra. Dalla cabina di manovra vengono controllati 18 scambi elettro-pneumatici che combinano le linee di guida. L'intero l'impianto può essere organizzato in senso orario e antiorario. Sabato abbiamo girato in senso orario e la domenica in senso antiorario. Chiaramente tutti i segnali si trovano da entrambi i lati e anche i blocchi funzionano nei due sensi.*

*Era impressionante vedere il traffico pubblico, quello privato e quello per gli ospiti passare senza problemi. Raramente si verificava qualche congestione che veniva risolta con una sosta prolungata alla stazione. Un mio amico di Graz mi ha offerto di fare qualche giro con la sua locomotiva Diesel, un modello 1:2 di una Dieselgrubenlok: una cosa grande come un tavolo e abbastanza pesante, con un Diesel con manovella a mano. A metà percorso ho soffocato il motore e non sono più riuscito a riaccenderlo. Un uomo molto gentile con un Tigerli mi ha spinto fino alla piattaforma girevole dove ho poi ricevuto una lezione su come avviare un motore a Diesel. Il Tigerli nella misura 1:11 sembrava molto piccolo in confronto al colosso 1:2 ma lo ha spinto per quasi 500 m.*

*Ho potuto guidare anche una Kleingrubenlok elettrica nella misura 1:2, con tre vagoni pieni di carbone (detti Hunter) come quelli che vengono usati nell'estrazione del carbone. Per questo mi hanno equipaggiato con casco e lampada da minatore uguali a quelli che ho utilizzato per anni sui cantieri.*



*I vagoni venivano spinti come nelle vere miniere di carbone, dove venivano usate queste piccole locomotive con i vagoni in piccoli Flößen che venivano estradati a mano. [CROS]Non capisco cosa*

*vuol dire... Al giorno d'oggi questo sistema di estrazione non viene più praticato per motivi di redditività.*

*Durante il pranzo ha suonato un complesso di 9 persone e tutto l'ambiente si è trasformato in una festa campestre con tanto sole, musica e buon umore. Per tutto il pomeriggio abbiamo girato con la nostra B1 su questo bellissimo percorso. Nello stesso tempo giravano 2 treni con fino a 8 vagoni con passeggeri allegri. Locomotive dall'Austria, Italia, Slovenia, Germania, Cechia e Svizzera erano pure presenti sul percorso. Molti dei loro proprietari hanno dovuto affrontare un viaggio di centinaia di chilometri per partecipare al festival. Gli amici di Brno (Brünn) sono arrivati con 2 o 3 Kuppler Loks della SOB, il che mi abbastanza meravigliato. A Brno stanno costruendo un bellissimo percorso dove sarà organizzato un incontro l'anno prossimo. Un partecipante ha viaggiato più di 1000 km arrivando da Amburgo per partecipare alla festa. La sera tutti gli ospiti erano invitati alla grigliata che, grazie alla temperatura estiva, ha potuto aver luogo all'esterno.*



*Domenica mattina non abbiamo più riscaldato la B1 visto che volevamo tornare a casa in 2 tappe passando dall'Austria. Di nuovo sembrava di essere in una festa campestre. I treni erano costantemente pieni di gente grande e piccola. Il pranzo era di nuovo allietato da un accompagnamento musicale e il tempo è trascorso fin troppo in fretta. Verso le 2 del pomeriggio abbiamo caricato la nostra locomotiva e salutato gli ospiti.*

*Al ritorno abbiamo pernottato nella nota località di Kufstein. Il giorno dopo abbiamo visitato il castello Kufstein che si raggiunge con un ascensore panoramico. Impressionante la cosiddetta "Heldenorgel", un organo a 5000 canne poste in una torre del castello. Abbiamo poi effettuato una passeggiata per ammirare l'arte di soffiare il vetro negli stabilimenti della Riedel ([www.riedel.com](http://www.riedel.com)), dove vengono realizzati tanti oggetti artigianali. Tramite una passerella si può osservare gli artigiani al lavoro. In seguito abbiamo ascoltato il concerto d'organo che viene offerto ogni giorno alle 12:00. L'organista suona in 20 min. alcuni pezzi che, a dipendenza delle condizioni atmosferiche, possono essere uditi anche 10 km di distanza.*

*Il ritorno ci ha portato a percorrere l'Arlbergtunnel (lunghezza 15 km) e la strada del San Bernardino. Abbiamo trascorso 4 giorni bellissimi e densi di nuove ed interessanti esperienze.*



## Messaggio del cassiere

Mirco Marchi

### **ATTENZIONE**

1. L'abbonamento EA (Eisenbahn Amateur) 2012 costerà per i soci ATAF 85.00 CHF, come finora. Il versamento dovrà avvenire **entro il 30.11.2011**.
2. Chi ritenesse di aver ricevuto un richiamo ingiustificato è pregato di contattarmi all'indirizzo: [mirco.marchi@ataf.ch](mailto:mirco.marchi@ataf.ch)
3. 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](mailto:mirco.marchi@ataf.ch)

**NON DIMENTICATE IL  
VERSAMENTO TASSE SOCIALI 2011  
RIMASTE INVARIATE**



### **GADGETS**

	magliette nere (T-shirt) con logo ATAF (davanti e dietro)	10.00	CHF / pezzo
	Bottoni ("patacche") del Giubileo 1970-2010	5.00	CHF / pezzo
	DVD-Video ATAF 2010 (3 film – totale ca. 40 minuti)	25.00	CHF / pezzo
	Boccalino 2 dl con scritta "ATAF Minusio"	6.00	CHF / pezzo

## Notizie e comunicazioni in breve ...

*Il Comitato e la Redazione*

### Giubilei

Sulle riviste EA (Eisenbahnamateure) e LOKI sono apparsi alcuni articoli sui festeggiamenti (Giubilei) di alcuni club ferroviari, fra i quali:

- Il 10. della miniferrovia di Staufen AG
- Il 50. della miniferrovia del Katzensee ZG

Tuttavia pochi sanno che il DMC-CH di Zurigo è stato fondato nel 1971 (40.anni !). L'abbiamo scoperto per caso leggendo il protocollo dell'assemblea dei delegati SVEA 2011.

### Visite

Fino al **01.NOV.2011** sarà possibile visitare l'esposizione intitolata "**Dalle grandi ferrovie alla Biasca-Acquarossa**" presso il Museo di Blenio. Il pubblico potrà scoprire o riscoprire una parte della storia della valle ( [www.museodiblenio.vallediblenio.ch](http://www.museodiblenio.vallediblenio.ch) ) legata alla ferrovia inaugurata 100 anni or sono (06.LUG.1911).

### Prossimi articoli

Per limitazioni di tempo e spazio la redazione ha deciso di pubblicare in un prossimo Bollettino i seguenti articoli.

- "Archeologia ferroviaria": la Brunnen-Morschach
- "Archeologia ferroviaria": la Bellinzona-Mesocco
- La Funicolare di Giessbach
- S.Salvatore: un percorso guidato
- Hotel Losone e le ferrovie

Quanto proposto NON è tuttavia vincolante. Altri contributi da parte di soci ATAF e loro amici sono sempre ben accetti.



## 03.NOV.2011 - conferenza a Mappo: *100 anni della LCD*

Bruno Pini / Andrea Dall'Ara

Nei Bollettini di GEN-MAR 2010, APR-GIU 2010, SET-DIC 2010, LUG-SET 2011 abbiamo pubblicato articoli riguardanti la ferrovia Lugano-Cadro-Dino. Vogliamo terminare l'anno del 100.Giubileo della LCD organizzando una serata molto speciale.

<b>Cosa:</b>	conferenza: <i>100 anni della LCD</i>
<b>Relatore:</b>	Alberto Polli coautore del libro
	
<b>Quando:</b>	Giovedì 03.NOV.2011 20:00
<b>Dove:</b>	Sede ATAF Mappo-Minusio
<b>Annunciarsi:</b>	entro 27.OTT.2011 scrivendo o telefonando a: <a href="mailto:walter.saxer@ataf.ch">walter.saxer@ataf.ch</a> Tel. 077.416 8320 oppure a: <a href="mailto:charly.guscetti@ses.ch">charly.guscetti@ses.ch</a>

**NON MANCATE A QUESTA IMPORTANTE SERATA**

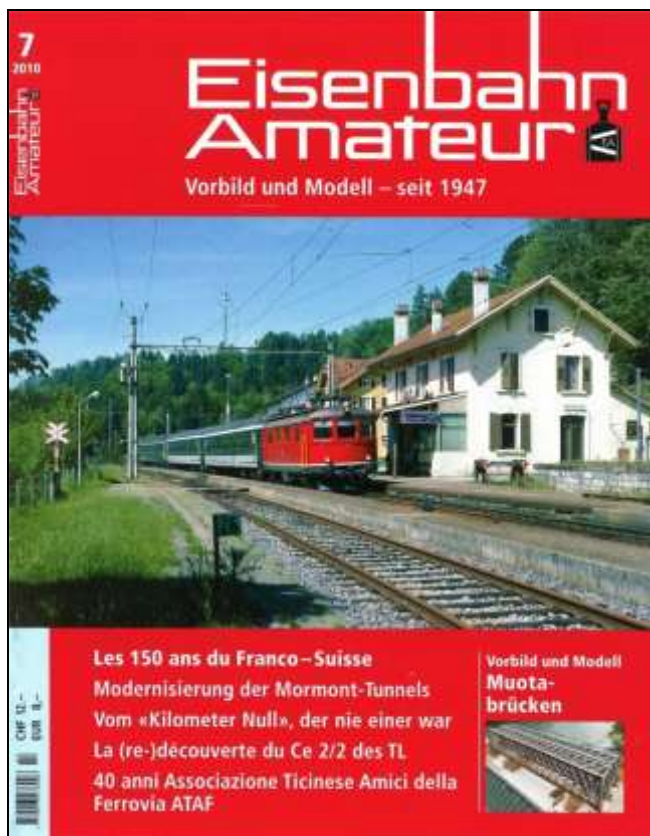
## Decisioni / informazioni del comitato

### *Il comitato*

*Alcuni soci hanno chiesto al comitato di far conoscere le decisioni o le informazioni scaturite durante le varie riunioni annuali (ca.10-12). Normalmente i soci "assidui" che frequentano la sede di Mappo, che partecipano alle manifestazioni o che sono presenti durante le manifestazioni pubbliche sono „abbastanza" informati tramite il passaparola. Talvolta, nel passato, si aprivano le riunioni di comitato anche a chi era presente in sede, altre volte si scriveva all'albo una frase informativa. Si sa che le abitudini possono portare ad una letargia latente. Abbiamo quindi ritenuto „interessante" offrire la possibilità anche alla maggioranza silenziosa dei soci (ca.80) che non vediamo regolarmente a Mappo di essere informati 4 volte all'anno tramite il bollettino sociale. Sappiamo che non tutti saranno soddisfatti delle decisioni prese o delle informazioni date. Sappiamo però anche che è meglio prendere una decisione sbagliata che non prenderla affatto. Ogni decisione può inoltre essere corretta e migliorata, ammesso che le critiche siano portate al comitato o in un'assemblea con la dovuta "sensibilità" costruttiva.*

Item	Data	Decisione / Informazione
04505	06.09.11	Walter Saxer coordinerà il restauro della ex arancione
04308	05.07.11	Oltre a EA, Gartenbahnen, L'Escarbilles ci abboneremo alle seguenti riviste ferroviarie svzere: LOKI, Semaphor, Prellbock
04307	05.07.11	Abbiamo rilevato gratuitamente i resti di una vaporiera germanica dall'Hotel Losone al posteggio ATAF. La futura destinazione è ancora da decidere. Responsabile è Walter.
04305	05.07.11	Pietro Mariotta, ex Presidente, è responsabile della sede di Mappo. Compito: garantire la funzionalità e vivibilità della sede (incl.WC/doccia/archivio, escl. cantina, officina).
04304	05.07.11	Sandro Pioda ritirerà la posta dalla CP a Minusio per distribuirla in sede.
04202	03.05.11	Seguendo la proposta del gruppo di lavoro "deposito locomotive scantinato" è stato deciso di aumentare la capienza del deposito, di non prelevare alcuna tassa e di redarre il regolamento del deposito come iniziato tanto tempo fa.
04009	01.03.11	Solo chi verserà contributi volontari di almeno 100 CHF sarà ringraziato tramite lettera.
03605	28.09.10	Addetti all'archivio (responsabili sottolineati): - Documenti: <u>PMAR</u> , Venturi, Monticelli, Roggero - Oggetti: <u>FVIG</u> , Monticelli - Digitalizzazione: <u>BPIN</u>

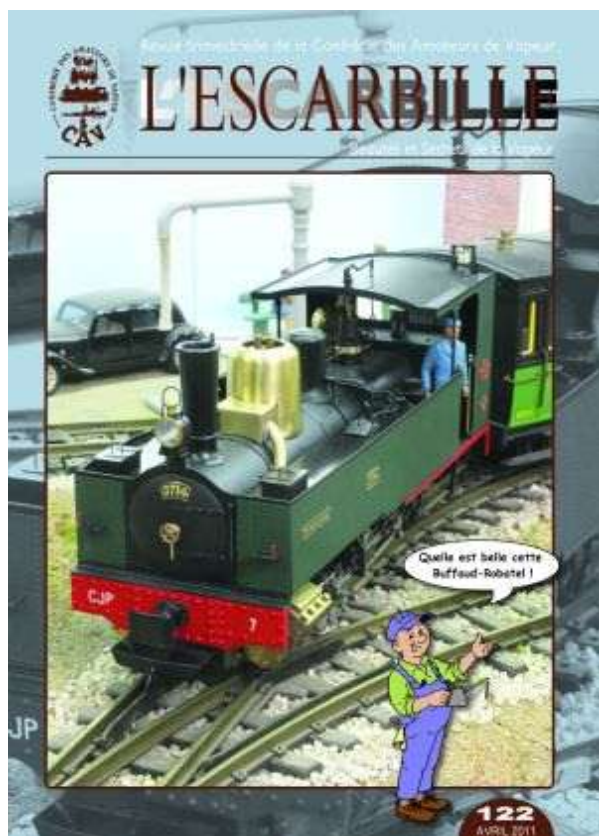




[www.eisenbahn-amateur.ch](http://www.eisenbahn-amateur.ch)



[www.garba.de](http://www.garba.de)



[www.cav-escarbille.com](http://www.cav-escarbille.com)



[www.loki.ch](http://www.loki.ch)



[www.prellbock.ch](http://www.prellbock.ch)



[www.semaphor.ch](http://www.semaphor.ch)

Abbiamo scelto le riviste "ferroviarie" svizzere indicate e di metterle a disposizione dei nostri soci presso la sede di Mappo per questi motivi:

- è giusto sostenere riviste svizzere di qualità
- le nuove riviste scelte si occupano di
  - ferrovie svizzere a scartamento normale e ridotto
  - storia ferroviaria svizzera, anche ticinese
  - club ferroviari svizzeri
  - modellismo ferroviario dallo scartamento Z in su
  - manifestazioni ferroviarie
- possiamo tradurre gli articoli o parte di essi ed usarli per il bollettino sociale

Le riviste si occupano in particolare dei seguenti temi:

- |                        |   |
|------------------------|---|
| • <b>EA</b>            | ferrovie reali, storia ferroviaria, clubs, manifestazioni |
| • <b>Gartenbahnen</b>  | 5" e 7 ¼"   |
| • <b>L'Escarbilles</b> | 5" e 7 ¼"   |
| • <b>LOKI</b>          | modelli di ogni scartamento + clubs                       |
| • <b>Semaphor</b>      | ricerca storica (scartamento normale e ridotto)           |
| • <b>Prellbock</b>     | ferrovie scartamento normale e ridotto + manifestazioni   |



## 12.NOV.2011 - cena sociale ATAF

*il comitato*

Vogliamo organizzare la **cena sociale 2011**. Invitati sono i soci ATAF, le loro famiglie, i loro amici.

<b>ISCRIZIONE tramite versamento</b>	
<b>Quando:</b>	sabato 12.NOV.2011 19:00 dopo la giornata di circolazione soci
<b>Dove:</b>	Agriturismo La Ciossa Azienda agricola Claudio Guerra Ala campagna 6593 Cadenazzo Tel: 091 858 15 66 - 079 621 24 58
<b>Menu:</b>	- Antipasto o insalata mista * - Pollo al cestello - Dessert * decideranno gli organizzatori
<b>Trasporto:</b>	individuale
<b>Quanto:</b>	<b>35.00 CHF / persona, bibite escluse</b> da anticipare sul CCP oppure in contanti al cassiere
<b>Iscrizione:</b>	entro il <b>20.OTT.2011</b> (data pagamento !)
CCP:	65-7644-4
Intestazione:	Associazione Ticinese Amici Ferrovia Casella Postale 1005 CH-6648 Minusio
Informazioni:	Walter Saxer Tel. 077.416 8320 walter.saxer@ataf.ch





## 14-15.GEN.2012 – Esposizione a Karlsruhe-D

*il comitato*

Vogliamo organizzare la visita all'esposizione **Echtdampf - Hallentreffen Karlsruhe-D**  
([www.echtdampf-hallentreffen-messe.de](http://www.echtdampf-hallentreffen-messe.de))

### Programma di massima:

- viaggio in torpedone (partenza Stazione Lugano e centro Coop Castione)
- partenza **Sabato 14.GEN.2012** ca. 05:30-06:00
- ritorno **Domenica 15.GEN.2012** ca. 20:00-21:00
- Hotel Erck a Bad-Schönborn

### Costi per persona:

torpedone ca. 200.00 CHF  
 hotel ca. 85.00 EUR (camera, cena, colazione)  
 entrata ca. 10.00 EUR

<b>ISCRIZIONE tramite ANTICIPO</b>	
<b>Anticipo:</b>	<b>100.00 CHF / persona</b> da versare sul CCP oppure in contanti al cassiere
<b>Scadenza:</b>	<b>30.NOV.2011</b>
CCP:	65-7644-4
Intestazione:	Associazione Ticinese Amici Ferrovia Casella Postale 1005 CH-6648 Minusio
Informazioni:	Walter Saxer Tel. 077.416 8320 walter.saxer@ataf.ch

## Lo sapevate ...

*diversi soci*

**che**  
...

la fermata ferroviaria è interamente in galleria. L'accesso è possibile solo attraverso la porta indicata nella foto ? Dove si trova questa stazione ?



**che**  
...

- quest'anno il TVG® (Train Grande Vitesse) festeggia i 30 anni ?



- sono stati prodotti ca.500 TGV (tipo TGV Sud-Est, TGV Atlantique, TGV Réseau, TGV Duplex, TGV Dasye, TGV POS, TGV 2N2, TGV La Poste, Thalys, Eurostar) ?
- la velocità massima raggiunta è di 574.8 km/h 03.04.2007 con il LGV Est ?



## Frivolezze fotografiche e non ...



... la carriera, anche nei club, inizia dai lavori piú umili ...

[ndr]: la bottiglia contiene petrolio che facilita l'accensione del fuoco delle locomotive a vapore

## Scadenze



**Associazione Ticinese  
Amici della Ferrovia**  
casella postale 1005, 6648 Minusio  
Internet: [www.ataf.ch](http://www.ataf.ch)  
E-mail: [info@ataf.ch](mailto:info@ataf.ch)

Locarno — Tenero — Bellinzona - Lugano  
ATAF (Mappo)

**I NOSTRI TRENI CIRCOLANO:  
UNSERE ZÜGE FAHREN:  
NOS TRAINS CIRCULENT:**  
(Solo con bel tempo / Nur bei schönem Wetter / Seulement avec beau temps)



**Orario Fahrplan Horaire 2011**

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	
Agosto	: 28	
Settembre	: 11 / 25	14.30 – 17.30
Ottobre	: 9 / 23	
Dicembre	: 4	14.00 – 16.30

**Siamo in Sede ogni giovedì a partire dalle 2030**

**Circolazione soci + lavori manutenzione**  
- sabato 12.NOV.2011

**Club Ospiti a Mappo**  
DMC-CH Zurigo 08-09.OTT.2011  
CASVP Bouveret VS 22-23.OTT.2011

**Faszination Modellbau D-Friedrichshafen**  
- 04-06.NOV.2011  
- [www.modellbau-friedrichshafen.de](http://www.modellbau-friedrichshafen.de)

**Messe D-Karlsruhe**  
- 13-15.GEN.2012  
- [www.echtdampf-hallentreffen-messe.de](http://www.echtdampf-hallentreffen-messe.de)

*Se in una disputa  
devi avere ad ogni costo l'ultima parola,  
allora di: "credo tu abbia ragione"*

*Thomas Hobbes, 1588-1679, filosofo inglese*

*Wenn Du bei einem Streit  
unbedingt das letzte Wort haben musst,  
dann sag doch mal: „ich glaube, Du hast Recht“*

*Thomas Hobbes, 1588-1679, englischer Philosoph*