

www.ATAF.ch

# Bollettino

anno societatis XLII  
APRILE-GIUGNO 2012

ASSOCIAZIONE TICINESE AMICI DELLA FERROVIA



## Indice

Riflessioni.....	3
S.Salvatore: un percorso guidato .....	4
Una ferrovia centenaria: la Lugano-Ponte Tresa.....	11
Un fine settimana a Tüffenwies ZH.....	15
Pfingsten 2012 bei der Dampfbahn Vaporama in Thun .....	25
Gli 80 anni del socio Ernst Mühlethaler.....	29
Festival del vapore al Swissvapeur Park di Bouveret VS.....	36
Pubblicazioni .....	43
Notizie dell'ultima ora e comunicazioni in breve .....	44
Decisioni / informazioni del comitato .....	45
Lo sapevate ... ..	46
Frivolezze fotografiche e non ... ..	47
Scadenze .....	48

## Indirizzo

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

INTERNET: [www.ataf.ch](http://www.ataf.ch)

Conto: CCP 65-7644-4  
 Telefono: 078 . 646 1763 \*

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

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

## Comitato 2012

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 2012

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.GIU.2012

Yordy con il fratello Kevin, soci juniori, con la "Feldbahnlokomotive" elettrica in 5" costruita da Rolf Gienger di Wädenswil ZH.



## Riflessioni

*Bruno Pini*

Spesso mi capita di dire, sia in famiglia che sul lavoro, che dobbiamo imparare o reimparare ad osservare, ad essere curiosi, ad interessarci. Sappiamo che siamo più stimolati quando osserviamo qualcosa che suscita il nostro interesse. Tuttavia il saper cogliere anche quanto non ci stimola particolarmente può essere arricchente. Ci permette di immagazzinare informazioni che forse potranno servire a qualcun altro.

Dovremmo continuare ad essere curiosi come forse lo eravamo da piccoli, in modo tale che ognuno di noi possa rappresentare un "nodo intelligente", come siamo soliti sentire da chi si muove nelle reti informatiche. Saper cogliere la bellezza di un oggetto, significa anche saper riconoscere l'abilità di chi l'ha creato. Spesso tendiamo a valorizzare maggiormente quanto è stato creato da un nostro amico o amica e meno quanto è stato prodotto da chi ci è meno simpatico.

Questa reazione è umana, ma non oggettiva. Molte volte una simile reazione è sciocca.

Durante la mia visita al Festival Vapore di Bouveret, un "vaporista" possessore di una E3/3 "Tigerli" in 5" mi ha mostrato alcune lampade in scala che aveva ricevuto dopo 4 anni di attesa da un altro "hobbista". Erano semplicemente un capolavoro: in scala perfetta, provviste di un'illuminazione autonoma a LED, tarate in modo da sembrare illuminate a petrolio. Non ho saputo resistere. Ho voluto rintracciare l'artefice di questo capolavoro.

Mi trovavo assieme a Klaus Rabendorf, ex redattore della rivista Gartenbahnen, quando mi trovo di fronte "l'artista": è un macchinista delle FFS, giovane, figlio di un personaggio noto da anni sulla scena delle Miniferrovie. Purtroppo molti club e molte persone hanno avuto contrasti con suo padre.

Non ho esitato: ho parlato a lungo col giovane, ho acquistato subito la penultima lampada che aveva prodotto, gli ho pure detto che anche se il padre non mi era simpatico il lavoro che avevano fatto insieme era eccellente e che avrei dovuto giudicare suo papà più per le sue qualità che per quello successo in passato.



*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.*

## S.Salvatore: un percorso guidato

Bruno Pini

*Venerdì 16.SET.2011 assieme ad alcuni amici della Svizzera tedesca, decidiamo di approfittare di un'offerta speciale (meno di 100.00 CHF per 7 persone) per salire in funicolare da Paradiso alla Vetta del S.Salvatore e cenare al ristorante presso la stazione di arrivo.*

In pianura la giornata era particolarmente afosa. Alle 1800 ca. partiamo da Paradiso e, dopo 6 minuti, la prima sorpresa: dobbiamo scendere e, dopo pochi passi, riprendere la salita con un altro vagone. Ci chiediamo perché questo ? Dove sono i motori che trainano i vagoni ? Come vengono coordinati arrivi e partenze ?

Troviamo ben presto le risposte. Il cambiamento di vagoni è dovuto alla differenti pendenze delle due tratte. La fermata si trova a metà strada e le funi collegano le due tratte: è come se ci fossero due funicolari.



sala motori presso la stazione intermedia a Pazzallo





La funicolare del San Salvatore fu costruita nel 1890 dalla Ditta Bucher-Durrer (Franz Josef Bucher e Josef Durrer). I lavori di costruzione iniziarono il 12.06.1888 e terminarono il 27.03.1890 con l'inaugurazione ufficiale.

Nel 2001 la funicolare fu totalmente ristrutturata introducendo tra l'altro vagoni della IV generazione. Fino ad aprile 2006 si sono trasportati sulla vetta ca. 16 milioni di passeggeri.

Un'ottima descrizione della storia della funicolare possiamo trovarla digitando

[www.montesansalvatore.ch/files/A5\\_espo\\_it\\_stampa.pdf](http://www.montesansalvatore.ch/files/A5_espo_it_stampa.pdf)

<b>LINEA</b>	
Lunghezza	1629 m
Pendenza minima	16% - 9.7°
Pendenza massima	61% - 31.0°
Scartamento rotaie	1 m
Altitudine stazione di partenza	282 m.s.l.m.
Altitudine stazione di arrivo	883 m.s.l.m.
Dislivello	601 m
Velocità	3,5 m/sec.
Portata oraria	300 persone/h
Durata del tragitto	12 minuti
Sezioni	2
<b>MOTORI</b>	
Stazione motrice	Pazzallo
Motore	motore a corrente alternata

Potenza motore elettrico	200 kW
Comando motore elettrico	convertitore di frequenza
Motore ausiliario	diesel idrostatico
<b>FUNE</b>	
Lunghezza	1737 m
Diametro	33 mm
Peso	7 t
<b>SICUREZZA</b>	
Freni	automatici a comando idraulico e elettrico
<b>VETTURE</b>	
Capienza max.	60 persone + 1
Messa in esercizio	Marzo 2001
<b>ALTRI PARTICOLARI</b>	
Prima costruzione dell'impianto	24 luglio 1888
Prima messa in esercizio	27 marzo 1890
Ultimo rinnovo e omologazione impianto	16 marzo 2001
Traffico stagionale passeggeri (media)	ca. 160'000 (marzo-novembre)



vagone della IV generazione

Alla prima sospesa ne seguiva una seconda. Scopriamo che lungo il percorso che conduce alla vetta panoramica sono esposti alcune decine di manifesti ("Plakate") che pubblicizzano le funicolari svizzere. Ogni cartellone è provvisto di un breve riassunto della storia della funivia o della funicolare rappresentata.

Una bella idea, ottimamente realizzata.





Il ponte diga che collega Melide a Bissone



Dopo una cena accompagnata da un fantastico tramonto, scendiamo nuovamente con la funicolare verso Pazzallo ed in seguito verso la stazione a valle a Paradiso.

Riusciamo ad avere l'ultimo prospetto che ci darà le spiegazioni riguardante i manifesti.

## ESPOSIZIONE DEL MANIFESTO TURISTICO

### Emozioni tra natura e tecnica

#### Gli impianti di risalita in Svizzera nel manifesto dal 1890 al 1960

Gli impianti di risalita alle vette svizzere sono stati creati a partire dagli ultimi decenni del XIX secolo con una generosa visione utopistica, per mettere a disposizione del turismo famigliare che stava, fin d'allora, diventando di massa, un incontro emozionante con una natura incontaminata, con dei panorami alpini esaltanti che nel corso del dell'Ottocento, attraverso tutto il periodo romantico, erano stati appalto solo di una popolazione locale e di uno sparuto ed ardito turismo pedestre che ne aveva enfatizzato le bellezze in racconti e scritti di diffusione internazionale.

Le tecnologie meccaniche sviluppate, dalle funicolari a cavo d'acciaio, ai trenini a cremagliera, alle funivie e seggiovie, hanno permesso di raggiungere facilmente alture e vette che erano presto assunte a veri e propri topos turistici.

I manifesti creati per tali mete combinavano il mito eroico di un paesaggio grandioso ed aspro con la certificazione della qualità del trasporto e di un'ospitalità in vetta offerta tramite ospizi, alberghi e ristoranti appositamente edificati per un'accoglienza che si voleva comoda e rilassante. Nel corso del XX secolo questi manifesti sono stati impostati sempre

più per propagandare, accanto allo svago escursionistico, quello sportivo che ha finito progressivamente per svuotare gli originaricontenuti avventurosi delle impegnative passeggiate ed arrampicate.

Attraverso le generazioni i luoghi in oggetto hanno saputo mantenere tutto il loro sapore suggestivo restando uno dei motivi centrali dell'offerta turistica svizzera a conferma di un mito mai tramontato. La scelta dei manifesti proposti in questa mostra tocca solo una minima parte degli impianti di risalita svizzeri distribuiti su tutto il territorio nazionale. Essa combina le mete di turismo locale, anche poco conosciute, con altre di rinomanza internazionale sull'arco di almeno settant'anni

Consulenza artistica e testi a cura di  
Paolo Blendinger

L'allestimento della mostra è stato realizzato con la collaborazione di  
Hans Kaspar Schiesser UTP Berna











## Una ferrovia centenaria: la Lugano-Ponte Tresa

Walter Saxer e Pietro Mariotta

FLP è l'acronimo di Ferrovia Lugano - Ponte Tresa ([www.flpsa.ch](http://www.flpsa.ch)). Questa ferrovia festeggia quest'anno i cento anni di esistenza. Infatti il primo treno circolò il 5 giugno del 1912. Per l'occasione, oltre alle giornate commemorative e delle porte aperte, sarà stampato un libro sulla storia della ferrovia e è già stato aperto un museo che con un'interessante e ricca documentazione vuole ripercorrere le vicissitudini ma anche lo sviluppo tecnico della ferrovia.



Ci siamo recati a Ponte Tresa per riferire sul nostro bollettino quanto abbiamo potuto vedere, e vi assicuriamo che è stata per noi una piacevole esperienza. Per facilitarvi l'organizzazione di una eventuale vostra trasferta, vi illustriamo cosa abbiamo combinato il 15 maggio scorso.

Ci siamo trovati sul Tilo S20 alle 13.48 a Cadenazzo (partenza da Locarno alle 13.33), abbiamo cambiato treno a Giubiasco e con l'S10 siamo arrivati a Lugano. Qui siamo usciti dalla stazione FFS lato lago e ci siamo recati alla stazioncina FLP posta sul lato opposto della piazza della stazione. I treni della FLP partono con cadenza di 15 minuti e alle 15.05 eravamo alla stazione di Ponte Tresa. Dopo una piacevole passeggiata per le vie e sotto i portici del comune di confine siamo arrivati nei pressi della dogana e, guardando verso Luino, abbiamo notato l'insegna del museo e una scultura eseguita con pezzi di ingranaggi e altri oggetti ferroviari.

Il museo è inserito in una bella casa a portici, in un locale molto lungo che un tempo doveva fungere da cantina o da deposito.



C'è molto materiale esposto, con dettagliate descrizioni, una grande collezione che per vederla tutta, in compagnia dei responsabili molto competenti e gentili, tra un aneddoto e una storia, siamo arrivati senza accorgerci all'ora di chiusura. Il tempo di bere una birra sulla piazza del paese e via per il ritorno.

Per chi fosse interessato a recarsi al museo segnaliamo che è aperto il martedì e il venerdì dalle 14.00 alle 17.00. Se si desidera effettuare una visita guidata basta telefonare prima al numero che si trova sotto l'indirizzo [www.flpsa.ch](http://www.flpsa.ch) oppure scrivere a [info@flpsa.ch](mailto:info@flpsa.ch).

I collaboratori del museo sono molto competenti e disponibili.

Descrivere in un breve articolo tutto il materiale esposto è impossibile, poi si toglierebbe il piacere della sorpresa a chi vorrà recarvi di persona. Riassumendo per sommi capi, abbiamo trovato molto materiale tecnico, documentazione cartacea, piani, fotografie, cartoline, targhe, divise, regolamenti, biglietti e tanto altro ancora. All'entrata da un lato fa bella mostra di sé la bicicletta su binari usata un tempo per il controllo della linea, dall'altro è ricostruito con materiale originale un ufficio del capostazione. Sono esposti anche progetti mai realizzati come ad esempio il prolungamento della ferrovia fino a Novaggio o i disegni delle funivie che dovevano servire a raccordare alla ferrovia le località più discoste.

In questo breve articolo non vogliamo presentarvi la storia, la descrizione tecnica della ferrovia o i grandi progetti per il previsto sviluppo fino a Manno e a Lugano centro città che potete leggere sul libro del centenario o documentandovi sul sito internet. Per contro vi suggeriamo di programmare una bella passeggiata a Ponte Tresa (evidentemente con il treno) e di prendervi il tempo per visitare con calma il bellissimo museo.





Ringraziamo la direzione della FPL, il signor Franco Corecco per il suo decennale impegno nella raccolta e nella gestione del materiale storico e il personale volontario che si occupa del museo.



La tratta della ferrovia Lugano- Pte.Tresa

[ndr] Da citare gli interessanti articoli apparsi il 26.MAR.2012 nel settimanale di informazione e cultura AZIONE della Cooperativa Migros-Ticino

"Cento anni sui binari" (Peter Schiesser) e  
"FLP, cent'anni ben portati" (Piergiorgio Baroni)

Settimanale  
di informazione e cultura  
Anno LXXV  
26 marzo 2012

Cooperativa  
Migros Ticino



C.A.A.  
6921  
S. Abbondio

PINI ALBERGO  
VIA AL MALIN 7  
6900 BELLINZONA

00252 00123305  
26/28

M shopping  
alle pagine 33-43 / 53-59

# Azione 13

**Società e Territorio**  
Una ricerca evidenzia che le scuole ticinesi sono piuttosto attive nell'insegnamento della civica, ma ciò non è frutto di una strategia coordinata  
▶ pagina 3



**Ambiente e Benessere**  
In Vallese un campionato del mondo di sport invernali per chi ha subito trapianti d'organi  
▶ pagina 9



**Politica e Economia**  
Odissea all'Alba, un anno dopo, ma in Libia la pace non decolla  
▶ pagina 19



**Cultura e Spettacoli**  
Il Percento culturale Migros nell'ambito di M4Music premia l'etichetta On the Camper  
▶ pagina 28



## Cento anni sui binari

di Piergiorgio Baroni ▶ pagina 5



### Uno scontro senza esclusioni di colpi

**di Peter Schiesser**

Non era mai successo che un ex consigliere federale finisse sotto inchiesta e dovesse subire una perquisizione di casa e ufficio. D'altronde, non era nemmeno mai successo che un presidente della Banca nazionale svizzera dovesse dimettersi per delle transazioni finanziarie inopportune. Mai prima d'ora lo scontro politico in Svizzera ha raggiunto tali livelli – già solo questo fatto dovrebbe far aggrottare la fronte.

D'altronde, era prevedibile che il «caso Hildebrand» non si chiudesse con le sue dimissioni dalla presidenza della BNS: troppo sanguigno amaro aveva causato la diffamatoria campagna della «Webwoche» contro di lui, un'hesitata nell'ombra da Christoph Blocher. Hildebrand aveva sbagliato, secondo il sentire comune, anche se in realtà sbagliate erano le regole che si era data la BNS su quanto e come i suoi dirigenti potessero operare in borsa e sul mercato dei cambi. Ma è ben più di un sospetto che Hildebrand desse fastidio per aver convinto il mondo politico a votare una regolamentazione più severa sui fondi propri delle banche. La battaglia contro di lui è stata vista, come una sorta di regolamento dei conti, il vantaggioso acquisto di dollari da par-

te di sua moglie Kashya è stata la buccia di banana su cui farlo scivolare.

Ora però si rischia di percorrere la stessa infida strada con Christoph Blocher. E, da quanto si è saputo nei primi giorni seguiti all'apertura del procedimento penale contro di lui, alcune stranezze potrebbero alla fine ritracciarci contro chi sta indagando a carico dell'ex consigliere federale: è ammissibile (e confermato) che gli inquirenti volessero sequestrare il computer dell'ex ministro della giustizia Blocher rifiutando in un primo tempo la presenza del suo avvocato? Si può tollerare che alcuni media sapessero in anticipo delle previste perquisizioni? D'altronde, i giuristi scuotono il capo anche di fronte al fatto, confermato dalla portavoce della procura di Zurigo ma smentito dal procuratore generale, che pure l'avvocato di Blocher avrebbe stato avvisato in anticipo dell'apertura del procedimento penale. Ora il materiale sequestrato resta sigillato fino a quando le due commissioni delle Camere federali definiranno se Blocher può in questo caso godere dell'immunità parlamentare.

Per non lasciare irrisolto il «caso Hildebrand», è senza dubbio importante capire se la persona che ha trasmesso i documenti sul presidente della Bns a Blocher attraverso alcuni intermediari abbia

violato il segreto bancario per volontà propria o se sia stato istigato, in particolare se l'istigatore sia stato Christoph Blocher. Nel primo caso il vicepresidente dell'UDC avrebbe fatto solo da postino, passando le informazioni su Hildebrand alla presidente della Confederazione Calmy-Rey, e nessuno gli può rimproverare nulla (anche se la mossa è servita a sbarazzarsi di un brillante avversario). Nel secondo caso saremmo di fronte ad un fatto grave. Ma il modo in cui si è proceduto alle perquisizioni di casa e ufficio di Blocher lascia perplessi. Se attaccare il presidente della Bns sminuisce la credibilità della Bns, comportarsi come ci si è comportati con Blocher significa anche graffiare l'aura dei consiglieri federali, che siano in carica o meno. Non si tratta di garantire un'immunità ad un ex consigliere federale, la legge segna il suo corso, ma se si compie un atto grave come l'apertura di un procedimento penale non ci si può permettere di sbagliare i modi e probabilmente anche i tempi (se mai avesse avuto documenti compromettenti, se ne sarebbe liberato molto tempo prima).

Blocher sa approfittare degli errori dei suoi avversari: ora è lui ad accusare altri (Consiglio federale compreso) di complotto. Potevamo immaginarci una situazione più imbarazzante per le istituzioni?

## Un fine settimana a Tüffenwies ZH

Rodolfo Widmer

*Tüffenwies, come sempre ... all'inizio di maggio. E' un po' come un pellegrinaggio ferroviario e tutti i partecipanti attendono il fatidico momento ...*

Il fatidico momento ... ma non quello della partenza, questo lo sanno fare tutti molto bene, ma il fatidico momento del primo ritrovo alla "Raststätte" a Schattdorf. *No, l'è mia al paes di sciatt* . e nemmeno il nome deriva da "Schatten", ombra, ma sembra derivi dal fatto che il villaggio sia situato ai bordi di un bosco. E ciò dimostra che internet può a volte anche essere utile.

Solito panino al mais per il sottoscritto, raccolta di gettoni per poter andare al bagno, primi schiamazzi dell'allegria combriccola ... e si scopre casualmente che tra i presenti vi è un socio che, beh ammettiamolo, al contrario di come appare oggi, da giovane, quando ha ricevuto la patente, era un bel (si fa per dire ...) cappellone!



Roba da matti, non ci credeva nessuno, e le scommesse sono sempre aperte, chi indovina chi è il personaggio è bravo!

E poi avanti fino alla Tüffenwies, e internet mi racconta che sul luogo dove oggi sorge l'impianto degli amici del DMC-CH una volta sorgeva un bunker, una costruzione militare di cui poco resta. Tüffenwies, tanto per non demordere, significa campo, prato situato in un luogo più basso dei dintorni, un avvallamento ...

Bene, segue il pranzo a base di luganighette alla griglia e poi via a circolare sull'impianto, come tradizione vuole.

Il sottoscritto, anche lui legato alle tradizioni, come ogni anno si sorseggia un'ottima bottiglia di birra, tanto per il resto della giornata non deve più guidare l'auto.

Dopo parecchie chiacchierate sui lavori eseguiti dagli amici zurighesi, ecco che veniamo invitati al "Golden spike", ma, visto che ci troviamo a Zurigo, l'avvenimento si trasforma in una "Golden rail", ovvero la posa ufficiale in pompa magna del pezzettino di binario che



chiude una delle tante opere che faticosamente ma tenacemente i nostri amici hanno realizzato, ovvero la realizzazione del circuito "di montagna" che passa sopra tutti quei meravigliosi ponti realizzati dagli amici zurighesi. Davvero notevole cosa riescono a costruire da un anno all'altro!

Segue, e non poteva essere altrimenti, l'ottima cena a base di carne al curry e riso, menu che al sottoscritto non dispiace affatto.

Strano, ma ormai fa parte della tradizione, tutti a nanna dopo lo svuotamento obbligatorio di una bottiglietta di whisky come sempre offerta dal solerte Oppi, operazione accompagnata dalle solite chiacchierate filosofiche sull'ATAF.

E il sottoscritto (sì, sempre lui) riesce sempre a meravigliarsi che in mezzo alla città di Zurigo si possa passare una notte così tranquilla.

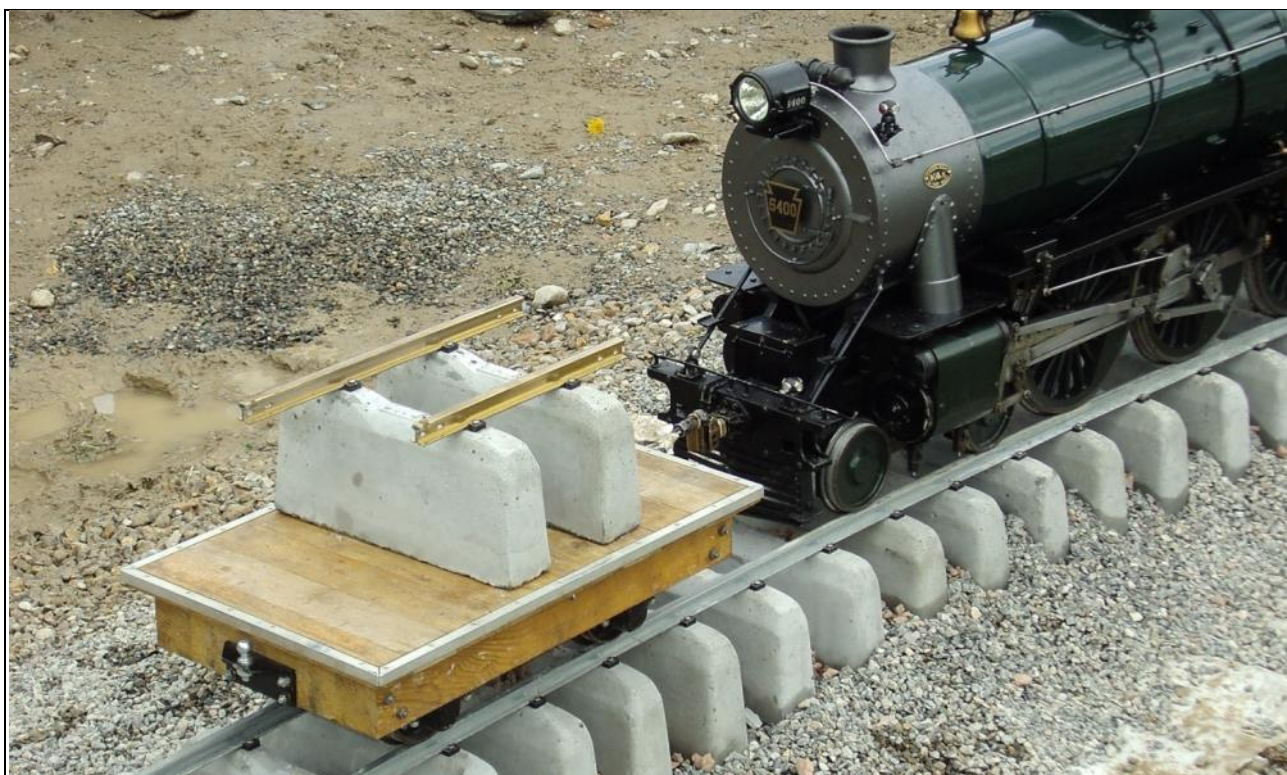
Alla mattina, ancor prima della copiosa colazione, via a fare un giro sull'impianto, tanto per dare la caccia (platonica evidentemente) ai numerosi scoiattoli che vivono in simbiosi totale con l'impianto e non si lasciano affatto disturbare. Non è che da noi non ci siano, anche chi scrive li vede spesso nelle vicinanze di casa, ma in mezzo alla città di Zurigo ha dell'incredibile.

Poi la mattinata trascorre tranquilla, tra una passeggiatina sull'impianto, un giretto con le locomotive e altro ancora.

All'ora del pranzo, tradizione obbliga, si sente odor di griglia e tutti i presenti possono confermare che Norberto riesce a saziare tutti.

Peccato che poi si debba tornare in Ticino ... ma già sapendo che la prossima visita arriverà presto!

Le foto che seguono riassumono solo alcuni momenti del fine settimana trascorso.







smontaggio della pompa vapore della B3/4 di Dominic (le mani sono di Zeno Biland)





Gabriele Monticelli con la sua Zimmermann



serata digitale in N













trasporto di un lungo binario







Sandro Pioda, Walter Saxer, Rodolfo Widmer



Georges Böckli, proprietario del trattore, e Dominic alla guida della B3/4











## Pfingsten 2012 bei der Dampfbahn Vaporama in Thun

*Walter Saxer*

Am Pfingstmontag war in Thun ein Fahrtag angesagt. Anlässlich der Einweihung im Jahr 2009 der Anlage lernten wir den Treck im wunderschönen Schadaupark in Thun kennen. Wir meldeten uns bei Peter Flühmann an, um an diesem Fahrtag mit der Dampflokomotive B 1 teilzunehmen. Es ist dies notwendig da der Besonderheiten der Anlage wegen die Anzahl der Gäste beschränkt ist.



Zuerst einige Angaben zur Minibahn im Schadaupark der besondere Besitzverhältnisse aufweist. Das Gelände gehört dem Bund und es wird von der Stadt Thun genutzt und verwaltet. Der Park ist von grossem historischem Wert und es sind Bestrebungen im Gang diesen in den Zustand von ca. 1850 zurückzusetzen. Ein Feld von vielfältigen Interessen machen es schwierig, für die Gartenbahn die Baubewilligung für Infrastruktur bauten wie Remise, Clubhaus, Stationsgebäude zu erhalten. Es sind Jahre notwendig entsprechende Bewilligungen zu erhalten. Der Bau der Anlage war seinerzeit nur möglich im Rahmen des Vaporamas, das inzwischen verschwunden ist, und deren Ausstellungsobjekte nun in Winterthur im Technorama sind.

Hut ab vor den Inizianten und den Mitgliedern des Clubs, dass es Ihnen gelungen ist in diesem Umfeld eine tolle Anlage mit einer Geleiselänge von über 900 m zu realisieren und erfolgreich zu betreiben. Klein und gross kommen an den Fahrtagen und die Anlage erfreut sich bei der Bevölkerung grosser Beliebtheit. Entsprechend gross ist der Andrang.

Nun zu unserer Pfingstreise nach Thun. Wir fahren bereits am Pfingstsonntag um 9 Uhr los nachdem wir für den Abend im Hotel „la Chartreuse“ in Hünibach gebucht hatten. Da der Sustenpass noch Wintersperre hatte sind wir über den Brünig ins Berner Oberland gefahren. Remo Vosti hatte die Idee der Brienzer Rothornbahn einen Besuch abzustatten. Auch diese hatte noch Wintersperre und der Kassierer zeigte uns eine Photo von den noch



vorhandenen 5 m Schnee im obersten Teil, sodass wir ein Ticket bis zur Planalp lösten. Die Station Planalp liegt etwa auf der Hälfte der Strecke.

Es ist jedes mal ein Erlebnis von den kleinen Zahnradlokomotiven die steile Rampe hinauf, durch Tunnels und an steilen Felswänden vorbei, gestossen zu werden. Die Anlage ist in schwierigen Gelände um die letzte Jahrhundertwende erstellt worden. Mit den damaligen Mitteln eine solche Gebirgsbahn zu bauen war technisch und finanziell ein gewagtes Unternehmen. Hut ab vor dem Pioniergeist unserer Vorfahren.

Auf der schönen rechtsseitigen Thunerseestrasse fuhren wir nach Hünibach und bezogen unser Nachtquartiere im Hotel Hartreuse.

Am Abend überredete mich Remo zu einem einstündigen Gewaltmarsch nach Thun. In einem Restaurant an der Aare gelegen genossen wir den schönen Abend auf der Terrasse bei Speise und Trank. Der Rückmarsch erinnerte mich an die Abenteuer vom „Genosse“ Mao („der lange Marsch“).

Am Pfingstmontag fuhren wir zum Schadaupark und luden die Lok ab. Ohne Infrastruktur ein etwas mühsames Unterfangen. Die Freunde des Clubs zeigten sich in jeder Hinsicht hilfsbereit und bald stand die B 1 auf dem Geleise, allerdings mit der Nase in der verkehrten Richtung. Auch für diese Problem ist in Thun an eine Lösung ohne Drehscheibe gedacht worden. Mittels des Gleisdreiecks kann die Lok um 180 Grad gedreht werden. Zwischenzeitlich wurden die ziemlich massiven Wagen aus der etwa 200 m entfernten Remise herbeigeschafft, mittels dem für diesen Zweck extra gebauten Pneuwegens. Wir hängten 2 Wagen an. Da nur Tender und Lok gebremst sind schien uns das genug und sicher. Wir staunten über den von der Mallet gezogenen Zug mit 13 Wagen voll mit Passagieren besetzt. Wir reihten uns in den Betrieb ein und erlebten einen schönen Schadaupark Fahrtag. Zum Mittagessen wurde der Grill angeworfen. Auf einer Parkbank am Aareufer genossen wir die leckeren Grillköstlichkeiten. Wir wechselten uns beim Fahren ab.

Peter, der zweite Gast, war mit seiner grossen äusserst detailgetreu gebauten deutschen 44er. unterwegs. Er hat 12 Jahre daran gebaut und jedes Teil des Originals genau massstäblich realisiert. Als Highlight liess er mich 2 Runden damit fahren. Die Bedienung ist nicht einfach, hat doch die Maschine, wie das Original eine Unmenge von Bedienungseinheiten. Peter erklärte mir die für die anstehende Aufgabe notwendigen Hähne und Hebel sodass ich die 2 Runden gut fahren konnte. Die Maschine hat eine enorme Kraft, braucht aber viel Wasser. Das Hauptaugenmerk muss immer der Wasserstand sein gemäss der Instruktion.

Gegen 17 Uhr wurde die B1 ausgeschlackt, verladen und nachdem wir uns bei allen Thuner Freunden bedankt hatten verabschiedeten wir uns und traten die Heimreise an. Dieses schöne Pfingstwochenende wird uns in guter Erinnerung bleiben.

Weiter Infos bei :

[www.dampfbahn-schadaupark.ch](http://www.dampfbahn-schadaupark.ch)  
[www.brienzer-rothorn.ch](http://www.brienzer-rothorn.ch)

--- segue il testo in italiano ---

*Il lunedì di Pentecoste a Thun si teneva una giornata di circolazione. In occasione dell'inaugurazione dell'impianto nel 2009 abbiamo conosciuto il convoglio nel bellissimo parco Schadau a Thun. Ci siamo iscritti da Peter Flühmann per poter partecipare con la locomotiva a vapore B 1 a questa giornata. Questo è necessario in quanto a causa della particolarità dell'impianto il numero degli invitati è limitato.*

*Dapprima alcuni dettagli sul mini-impianto nel parco Schadau. Il terreno è di proprietà della Confederazione e viene usato ed amministrato dalla città di Thun. Il parco è di grande valore storico. Sono allo studio progetti per riportarlo allo stato del 1850. Per questo motivo è difficile ottenere i permessi per costruire le infrastrutture quali la rimessa, il locale per il club e la stazione per il trenino. L'attesa per riceverli può essere di anni. La costruzione dell'impianto è stata possibile nell'ambito del progetto "Vaporama". Questo progetto è stato interrotto e tutti i suoi oggetti d'esposizione si trovano ora depositati al Technorama di Winterthur.*

*Complimenti ai promotori e ai soci del Club che sono riusciti, in un contesto difficile, a realizzare con successo un impianto con più di 900 m di binari. Grandi e piccoli partecipano volentieri alle giornate di circolazione essendo la miniferrovia molto ben voluta dalla popolazione.*

*Arriviamo al nostro viaggio di Pentecoste a Thun. Siamo partiti la domenica di Pentecoste già alle 9.00 e abbiamo riservato per la sera presso l'hotel "la Chartreuse" a Hünibach. Visto che il passo del Susten era ancora chiuso per la stagione invernale siamo passati dal Brünig verso il Berner Oberland. Remo Vosti aveva l'idea di visitare la Brienzer Rothornbahn. Anche questa era ancora chiusa per l'inverno e il cassiere ci ha mostrato una foto dei 5 m di neve ancora presenti sulla parte più alta, così abbiamo potuto prendere il biglietto soltanto fino alla stazione Planalp, situata circa a metà del percorso. Ogni volta è un'avventura salire la ripida rampa attraverso le gallerie e accanto alle rocce, spinti dalla piccola locomotiva a cremagliera. L'impianto è stato costruito a cavallo tra la fine del '800 e l'inizio del '900 su un terreno difficoltoso. Con i mezzi di allora costruire una linea di montagna era un'impresa rischiosa sia dal lato finanziario che da quello tecnico. Complimenti allo spirito pionieristico dei nostri antenati.*

*Abbiamo proseguito il nostro viaggio sulla bella strada a destra del lago di Thun fino a Hünibach dove abbiamo passato la notte all'Hotel "la Chartreuse".*

*La sera Remo mi ha convinto di fare una passeggiata di un'ora fino a Thun. In un ristorante in riva alla Aare abbiamo trascorso una piacevole serata mangiando e bevendo. Il ritorno a piedi, tuttavia, mi ha ricordato l'impresa del "compagno" Mao ("la lunga marcia").*

*Il lunedì di Pentecoste ci siamo recati al parco Schadau e abbiamo scaricato la locomotiva. Senza infrastruttura un'operazione abbastanza faticosa. Gli amici del club ci hanno aiutato e ben presto la B 1 si trovava sui binari. Purtroppo il "muso" si trovava al posto della "coda". Per questo problema gli amici di Thun hanno trovato una soluzione che non utilizza la piattaforma. Con il binario a triangolo la locomotiva può essere girata di 180 gradi. Nel frattempo hanno portato dalla rimessa distante ca. 200 m i vagoni abbastanza massicci con l'aiuto di un vagone pneumatico costruito appositamente per questo. Abbiamo agganciato 2 vagoni. Ci sembrava abbastanza sicuro visto che solo il tender e la locomotiva sono frenati. Con stupore abbiamo visto il treno con 13 vagoni carichi di passeggeri trainato dalla Mallet. Ci siamo messi a girare e abbiamo trascorso una bellissima giornata. Per il pranzo era in servizio un grill e su una panchina in riva all'Aare abbiamo gustato il nostro pranzo. A turni abbiamo guidato il nostro treno.*

*Peter, il secondo ospite, era in viaggio con la sua grande 44 tedesca: per costruirla ha impiegato 12 anni e l'ha curata in ogni minimo dettaglio. Ogni pezzo dell'originale è stato realizzato in scala. Come "highlight" mi ha fatto guidare per 2 giri. Manovrare la locomotiva non è facile visto che, come l'originale, ha un'infinità di leve di comando. Peter mi ha spiegato come usare i rubinetti e le leve, così ho potuto fare i due giri senza problemi. La locomotiva ha una potenza enorme ma consuma pure molta acqua. Secondo le istruzioni l'attenzione principale deve sempre essere sul livello dell'acqua.*

*Verso le 17.00 abbiamo caricato la B1 e dopo aver ringraziato e salutato i nostri amici di Thun siamo ripartiti. Questo fine settimana di Pentecoste resterà un bel ricordo.*



Ulteriori informazioni:

[www.dampfbahn-schadaupark.ch](http://www.dampfbahn-schadaupark.ch)

[www.brienzer-rothorn.ch](http://www.brienzer-rothorn.ch)



[ndr] Nel Bollettino APR-GIU 2009 potete leggere o rileggere un articolo sulla miniferrovia di Thun.

## Gli 80 anni del socio Ernst Mühlethaler

Sabato 09.06.2012

*Bruno Pini*

Ernst Mühlethaler, socio affezionato ed assiduo "operatore" nella cabina scambi durante la circolazione, ha voluto offrire a tutti i soci presenti alla circolazione soci di sabato 08.GIU.2012 un pranzo per festeggiare gli 80 anni appena compiuti.

Alcuni volonterosi hanno organizzato con un macellaio del Locarnese un ottimo pranzo il cui piatto principale è stato un maialino grigliato sul momento davanti alla sede ATAF di Minusio-Mappo.

Una trentina i partecipanti, alcuni giunti da Milano: **GRAZIE ERNST.**



il festeggiato Ernst Mühlethaler













Dominic consegna ad Ernst una "Palette" autocostruita con contenuto sconosciuto







il cassiere ed il suo successore ?





il tocco femminile ci voleva ...





con l'accordo di Pietro Mariotta si è tolto la scritta "Grotto del Pietro" ...



... ciò è dovuto al fatto che molti turisti entravano nella sede ritenendola un vero Grotto Ticinese ...





## Festival del vapore al Swissvapeur Park di Bouveret VS

Bruno Pini

Da 31 anni, nel mese di giugno, il CASV (Club des amis du Swissvapeur Parc) organizzano il Festival del vapore. All'inizio questa manifestazione durava 2 giorni (sabato e domenica), da alcuni anni tuttavia dura piú di una settimana.

31ème **FESTIVAL**  
international  
de la **VAPEUR**

du 15 au 24 juin 2012  
Swiss Vapeur Parc, le Bouveret, Suisse  
bourse aux jouets: 23 et 24 juin  
nocturnes: 16 et 23 juin

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



Da sempre e periodicamente alcuni sostengono che la manifestazione non è aperta solo ad ospiti con locomotive a vapore. Dapprima tollerati, in seguito quale dato di fatto, anche i possessori di locomotrici elettriche possono partecipare a questa bella manifestazione.

Personalmente trovo giusto e ... ragionevole non discriminare in un hobby che attira molti appassionati delle ferrovie.

Tuttavia il problema nasce quando la fantasia si spinge oltre. Quest'anno oltre ad interessanti modelli piú o meno in scala abbiamo potuto notare alcuni altri che non rispecchiavano quanto abbiamo visto o vediamo nelle ferrovie reali.

Largo alla fantasia dunque, sempre che tutto questo non degradi nel ridicolo o che non svalorizzi chi investe molte ore e mezzi per replicare un "pezzo" reale.

Di seguito alcune novità viste assieme alla mia famiglia a Bouveret il 21-24.GIU.2012.



arte o bruttura ?



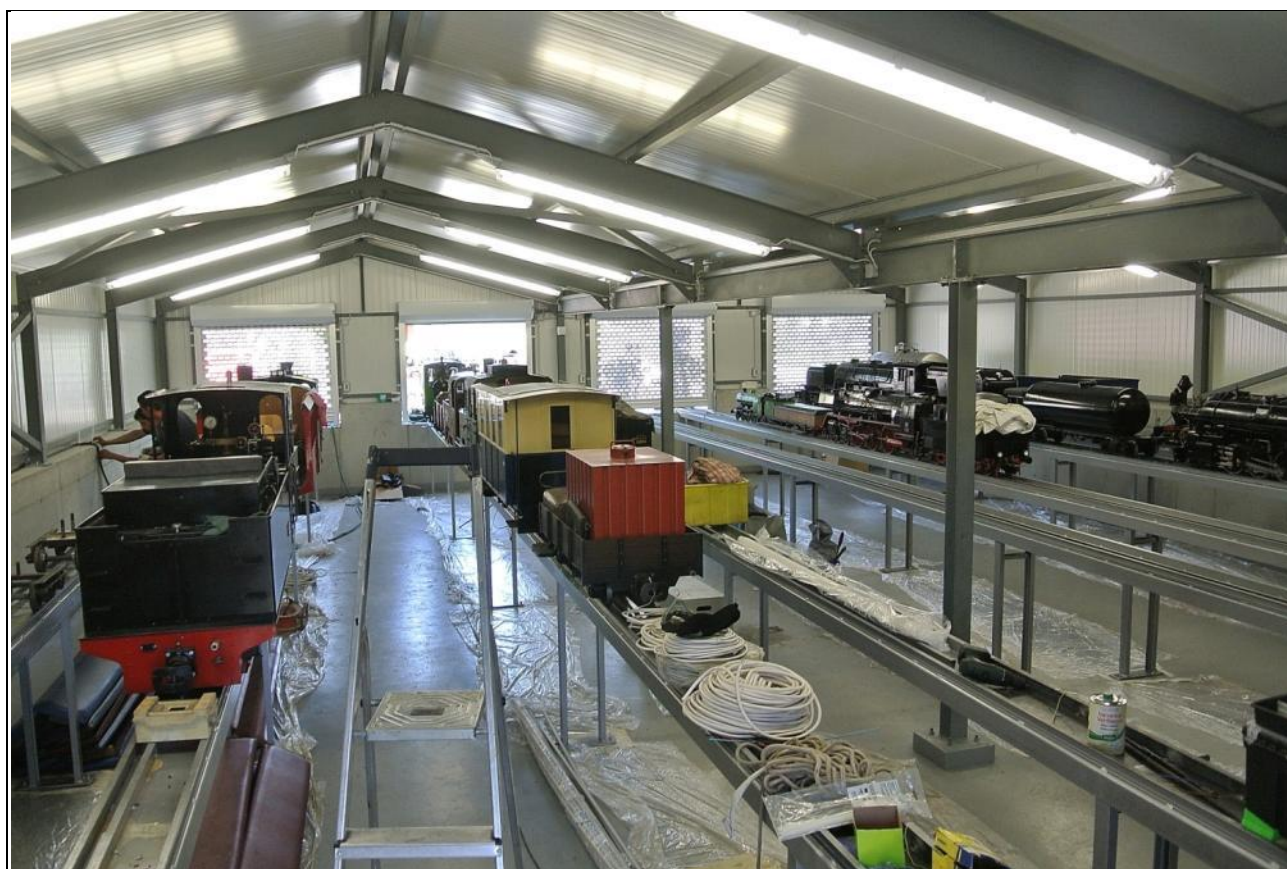


Xrot di Rolf Gienger (MECE)





una partita a carte (Pascal e Severin di Einsiedeln)

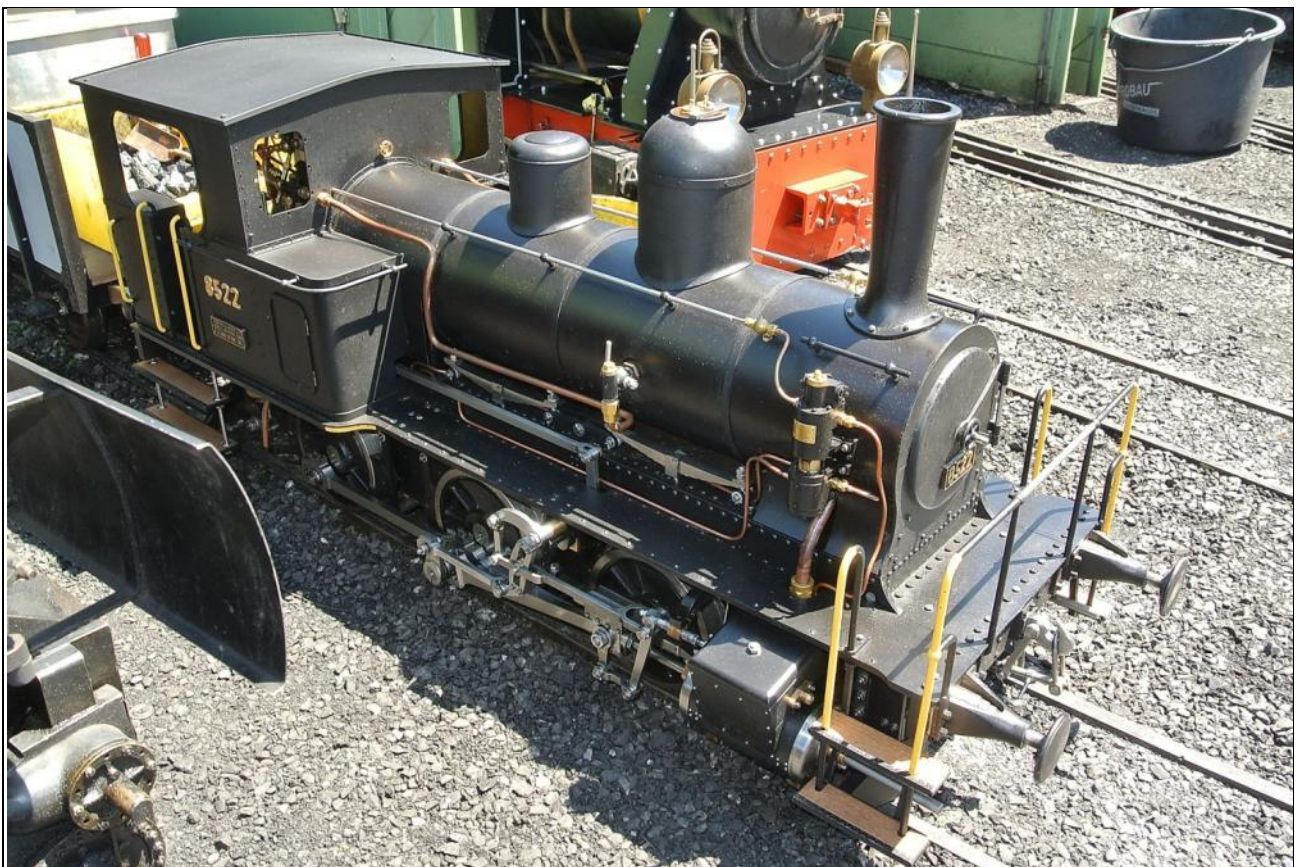


il nuovo immenso deposito





Charles Ball controlla la pompa sull'asse della A3/5 di Yves Marclay



la E3/3 Tigerli in 7 1/4" costruita da Thomas Minder, Presidente MECE





i gioielli di Christian Schreck



l'ultima creazione di Claude Gachnang: una Garratt GMAM (1000-1500 Kg)





la B3/4 e la A3/5 in 5" costruite dalla BALSON di Stein am Rhein SH





## Publicazioni

Bruno Pini

Nell'edizione della Rivista LOKI 6/2012 si può leggere un interessante articolo sul Club MECE (Modelleisenbahn Club Einsiedeln). Tutte le riviste possono essere consultate presso la sede ATAF di Mappo-Minusio. Vi mostriamo solo la copertina.



ponete della Miniferrovia di Einsiedeln



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

*Il Comitato e la Redazione*

### Prossimi articoli

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

- "Archeologia ferroviaria": la Bellinzona-Mesocco
- La Funicolare di Giessbach
- Hotel Losone e le ferrovie
- La Be 4/6 di ... Luino
- L'archivio SLM di Winterthur
- Come nasce un Bollettino
- Ferrovie centenarie
- Acronimi

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

### Cena sociale 2012

Abbiamo prereservato la data di sabato 10.NOV.2012 dopo l'ultima circolazione soci (chiusura) del 2012.





## Decisioni / informazioni del comitato

### *Il comitato*


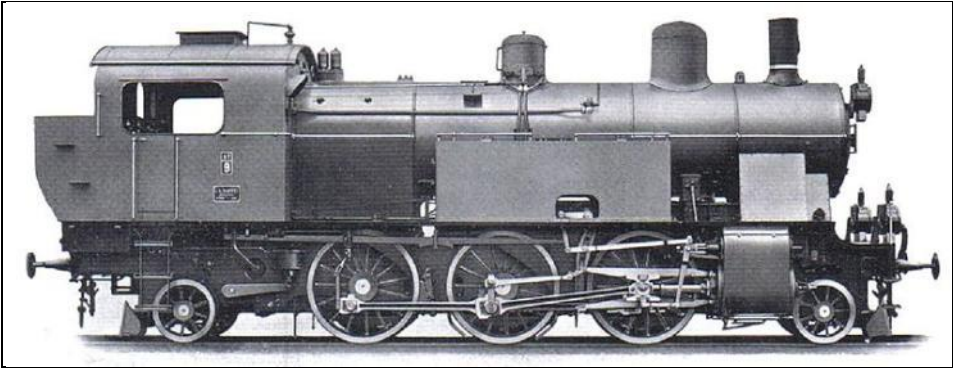

*Alcuni soci hanno chiesto al comitato di far conoscere le decisioni o le informazioni scaturite durante le varie riunioni annuali (ca.10-12). Normalmente i soci "assidui" che frequentano la sede di Mappo, che partecipano alle manifestazioni o che sono presenti durante le manifestazioni pubbliche sono „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 svizzere: 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): <ul style="list-style-type: none"> <li>- Documenti: <u>PMAR</u>, Venturi, Monticelli, Roggero</li> <li>- Oggetti: <u>FVIG</u>, Monticelli</li> <li>- Digitalizzazione: <u>BPIN</u></li> </ul>



## Lo sapevate ...

*diversi soci*

<p><b>che</b> ...</p>	<p>la ferrovia della Jungfrau e la locomotiva a vapore Eb 3/5 affidata al Club S.Gottardo di Mendrisio hanno qualcosa in comune ? Cosa o chi ?</p>  
<p><b>che</b> ...</p>	<p>una delle foto precedenti è in parziale contraddizione col testo precedente ? Quale ?</p>
<p><b>che</b> ...</p>	<p>la stazione a monte della Jungfrauahn è la piú alta (mslm) d'Europa ?</p> 



## Frivolezze fotografiche e non ...





## 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)



## 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 2012

Marzo	19	
Aprile	8 / 22	
Maggio	13 / 27	14.30 – 17.30
Giugno	10	
Giugno	24	
Luglio	10 / 15 / 17 / 22 24 / 29 / 31	20.00 – 21.30
Agosto	5 / 7 / 12 14 / 19	
Agosto	26	
Settembre	9 / 23	14.30 – 17.30
Ottobre	7 / 21	
Dicembre	8	14.00 – 16.30

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

### Circolazione soci + lavori manutenzione

- sabato 15.SET.2012
- sabato 10.NOV.2012

### Club Ospiti a Mappo

DMC-CH Zurigo 06-07.OTT.2012  
Altri ospiti 20-21.OTT.2012

### Festival Int.Ysebähni am Rhy BL

- 27-29.LUG.2012
- 5" + 7¼"
- Hannibal Wohlschlegel
- [www.ysebaehni-am-rhy.ch](http://www.ysebaehni-am-rhy.ch)

### Circolazione a Einsiedeln MECE

- 04-05.AGO.2012
- 5" + 7¼"
- Presidente: Thomas Minder
- [www.mece.ch](http://www.mece.ch)

### Circolazione a Münsingen

- 25-26.AGO.2012
- 5" + 7¼"
- Presidente: Adrian Keusen
- [www.dampfbahn-aaretal.ch](http://www.dampfbahn-aaretal.ch)

### Faszination Modellbau D-Friedrichshafen

- 02-04.NOV.2012
- [www.modellbau-friedrichshafen.de](http://www.modellbau-friedrichshafen.de)

### Messe D-Karlsruhe

- 11-13.GEN.2013
- [www.echtdampf-hallentreffen-messe.de](http://www.echtdampf-hallentreffen-messe.de)

*Übe dein Auge,  
damit es auch verborgene Dinge sehen kann*

*Taja Gut, (\*1949) Autor, Übersetzer, Publizist und Herausgeber*

*Eserciti il tuo occhio,  
affinchè possa vedere anche cose nascoste*

*Taja Gut, (\*1949) autore, traduttore, publicista ed editore*