

www.ATAF.ch

Bollettino

anno societatis XLIII
GENNAIO-MARZO 2013

ASSOCIAZIONE TICINESE AMICI DELLA FERROVIA



Indice

Riflessioni ... in N	3
Verbale Assemblea Generale Ordinaria 2013.....	4
Il nuovo comitato 2013	8
Messaggio del cassiere	9
Una ferrovia centenaria: la "Jungfraubahn" - 2.parte	10
Nuovamente all'esposizione di Karlsruhe	15
Solo un ovale... in scala 0	21
Spur 0 Expo in Olten	30
Espo 0 Olten.....	32
Decisioni / informazioni del comitato	34
I treni del Duemila - <i>estratto da vecchi Bollettini ATAF</i>	35
Notizie dell'ultima ora e comunicazioni in breve	37
Lo sapevate	38
Frivolezze fotografiche e non	39
Scadenze	40

Indirizzo

ATAF	INTERNET: www.ataf.ch
Associazione Ticinese Amici della Ferrovia	
Casella Postale 1005	Conto: CCP 65-7644-4
CH-6648 Minusio	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 2013

Bruno Pini	Presidente	bruno.pini@ataf.ch
Francesco Vignolini	Vicepresidente, Tecnica	francesco.vignolini@ataf.ch
Pietro Mariotta	Segretario	pietro.mariotta@ataf.ch
Mirco Marchi	Cassiere	mirco.marchi@ataf.ch
René Lüthi	Manifestazioni	rene.luthi@ataf.ch
Gabriele Monticelli	Archivio e piccoli scartamenti	gabriele.monticelli@ataf.ch

Tasse Sociali 2013

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

Statuto / Regolamenti

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

Foto copertina

Mappo-Minusio, 19.MAR.2013

Vittorio ROGGERO ammira la BigBoy in scartamento 0 di Danilo OPPIKOFER

Riflessioni ... in N

Dominic Pini

L'idea di Wido e di René di installare un ovale in O a Mappo, messo in atto a inizio/metà febbraio, ha avuto un successo andato oltre agli "standard" a cui era abituata ATAF negli ultimi anni. La sede non è mai stata così "ben occupata" da locomotive con dettagli filigrani, da vagoni in metallo e in plastica e da soci ed amici raramente presenti il giovedì sera o il sabato pomeriggio.

Questa cosa mi ha stupito ed ispirato così che in officina, sul tavolo attorno alla Em 3/3 in fase di ricostruzione, ho allestito un impianto in N in digitale con la console della ESU (www.esu.eu). A tutti è subito interessato il mio ultimo acquisto: un "Flirt" della Liliput in N digitale con tanto di illuminazione interna, fanali di coda a LED rossi e di punta bianchi. Ma non era l'unico mezzo in circolazione perché "trafficcava" anche un "merci" trainato da una Re 482 CARGO e una Re 482 nera con vagoni Hupac che trasportavano numerosi camion.

Mario Henzi si è mostrato molto interessato alla vista di questo impianto. Ha iniziato a pormi un "mucchio" di domande guardandomi con degli occhi luccicanti dalla felicità. Nel mezzo della chiacchierata mi ha pure raccontato del suo impianto in N: da quanto ho capito pare si tratti un gran bell'impianto, generoso anche nelle dimensioni con i suoi 100-150 metri di binari. E nessuno sapeva che Mario avesse un impianto in N A volte magari non si ha il coraggio di parlarne o si è troppo modesti per mettere in pubblico i nostri ... piccoli segreti. Un successivo sabato Mario ed Irène hanno portato una Big Boy favolosa, sempre in N, con sound!!!. Non ho esitato a "spacchettarla" e a provarla subito.



Concludendo: sono convinto che l'idea di Rodolfo e dei suoi "complici" hanno contagiato molti soci rendendoli partecipi di emozioni dimenticate da anni. Osservare oppure portare alcuni dei propri "gioielli" facendoli circolare in sede ha rivitalizzato gli incontri sia del giovedì che del sabato.

PS: Sembra che a Vittorio (foto copertina) sia sfuggita la frase:

"questa ... è la vera ATAF !"

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.

Verbale Assemblea Generale Ordinaria 2013



Associazione Ticinese Amici della Ferrovia
Casella postale 1005
6648 Minusio

www.ataf.ch
info@ataf.ch

Verbale Assemblea Generale Ordinaria 2013

Luogo, Data ora: Sede ATAF Minusio-Mappo, 28-FEB-2013 2030
Presidente: Bruno PINI
Verbale: Pietro MARIOTTA
Presenti / scusati: 24 / 5 (vedi Lista depositata presso ATAF)
Distribuzione: 1x (atti ATAF), pubblicazione (Bollettino GEN-MAR 2013)

Il presidente Bruno Pini inizia i lavori assembleari alle ore 20:40 salutando i presenti.

Per la procedura propone di evitare di votare per acclamazione così da avere una migliore trasparenza su eventuali opposizioni o astensioni.

1. Nomina presidente del giorno

Il presidente Pini ricorda che nulla impedisce che sia il Presidente in carica a dirigere l'Assemblea. Propone tuttavia, quale Presidente del giorno, Rodolfo Widmer. La proposta viene accettata con un astenuto (Danilo Oppikofer). Widmer accetta esercitando immediatamente la funzione assegnata.

2. Nomina due scrutatori

Il compito viene assegnato ai soci Alberto Venturi e Danilo Oppikofer.

3. Verifica diritto di voto

Tutti i presenti sono soci ATAF ed a tutti viene dato il diritto di voto (Art.8 Statuto).

4. Approvazione / eventuale modifica ordine del giorno

L'ordine del giorno, pubblicato nel Bollettino di OTT-DIC 2012, consultabile nel sito internet ATAF ed esposto da metà gennaio all'albo nella sede di Mappo, viene approvato, senza opposizione, senza alcuna modifica.

5. Eventuale lettura / approvazione verbale AG ordinaria 2012

Su proposta di Gastone Domeniconi, si accetta senza opposizione l'esenzione dalla lettura del verbale dell'ultima assemblea generale ordinaria del 23.FEB.2012 pubblicato nel Bollettino di MAR-APR 2012. Il verbale dell'assemblea generale 2012 è approvato con un'astensione (Bruno Pini).

6. Rapporto (relazione) presidente

La versione integrale, pubblicata sul Bollettino di OTT-DIC 2012, viene ripresa in alcuni punti dal Presidente Pini, il quale ricorda che:

- Alcune attività potrebbero a prima vista apparire ripetitive (es. circolazione, visite). In realtà ogni volta ci sono nuovi scambi d'idee, di esperienze e di conoscenze arricchenti per ognuno. Nel 2012 abbiamo avuto per la prima volta a Mappo alcuni amici di Sindelfingen (Germania). Per noi è stato un grande impegno organizzativo ma ne è valsa la pena. Gli ospiti hanno espresso la loro soddisfazione e il loro entusiasmo per la calorosa accoglienza, per quanto visto nella nostra sede, per il nostro circuito ben inserito nel parco giochi di Minusio. Sono rimasti soprattutto colpiti dalla circolazio-



- ne per il pubblico con la forte presenza di giovani famiglie (turisti e non). Ancora una volta ci rendiamo conto che spesso sono i nostri ospiti che ci ricordano quanto abbiamo di bello qui a Mappo e quanto possiamo esserne fieri. Spesso, noi, tendiamo a dimenticarlo, dando tutto per acquisito.
- Nel 2012 è pure stata organizzata una gita sociale: la visita alle Officine Stadler a Bussnang e al Museo di Lichtensteig con l'impianto in scala 0 più grande d'Europa. La gita era stata preannunciata con molto anticipo (in febbraio durante l'Assemblea Generale 2012). Vista la "rarietà" di un simile evento, gli organizzatori si aspettavano un grande numero di partecipanti ATAF. Questo non è purtroppo capitato. La libertà legittima di voler decidere all'ultimo momento per una proposta interessante o per un'altra, altrettanto interessante (anche di altre società), crea grandi difficoltà agli organizzatori che potrebbero anche non più proporre niente. Il comitato, tuttavia, ha deciso di non desistere, dando la possibilità anche ad altri club di iscriversi alla nostra gita. I trenta partecipanti tra soci ed amici di ATAF, del club Binario di Lugano e club AFC di Chiasso hanno apprezzato quanto è stato loro offerto.
 - Importante per il futuro della società (e continueremo a ripeterlo) è l'acquisizione di nuovi soci e far partecipare in modo più attivo i soci che non frequentano le nostre infrastrutture di Mappo-Minusio. Il Presidente ed il comitato sono convinti che un ampliamento della sede (Progetto "FUTURO") permetterebbe lo svolgimento di ulteriori attività "ferroviarie", soprattutto con le piccole scale. Dovremo superare molti ostacoli ma ci sono anche delle buone premesse. I buoni rapporti con il Comune di Minusio (v. ad esempio festa per l'ottenimento del label Città dell'energia), potrebbero essere lo spunto per combinare concetti come nuova sede, risparmio energia, produzione di energia rinnovabile. Nelle prossime settimane chiederemo un incontro con il Comune per capire le possibilità di successo, le procedure che dovranno essere seguite, ecc. Dopo questi chiarimenti si potrà poi allestire il progetto di dettaglio, con costi e modalità di finanziamento. Vorremmo presentarlo all'assemblea nel 2014 per approvazione e realizzarlo nel corso del 2015.

Danilo Oppikofer sottolinea come al sabato ci siano sempre tanti soci attratti dai circuiti in scartamento 0 e dai modelli esposti in scala N, H0, 0, 1 da inizio di febbraio e si dice favorevole alle proposte del Presidente.

Il Presidente Pini ritiene che l'ATAF è conosciuta anche senza far grande pubblicità e che, invitando più spesso le famiglie ospiti a visitare anche la nostra sede, potremmo trovare fra loro un nuovo socio.

La relazione viene approvata con un'astensione (Bruno Pini).

7. Approvazione conti e rapporto revisori

Il cassiere Mirco Marchi presenta i conti 2012 dando diverse interessanti e utili informazioni.

Ringrazia:

- tutti coloro che hanno dato contributi in denaro, in attrezzature o in prestazioni;
- Gianluigi Antonietti per il rifornimento bibite che ha permesso al "maialino" (salvadanaio) di dare ottimi risultati.

Il Presidente del giorno Widmer sottolinea l'importanza degli introiti dalla circolazione pubblica che ora ci permettono di pensare a nuovi ambiziosi obiettivi.

Gabriele Monticelli legge il rapporto dei revisori, sottoscritto il 14.02.2013 assieme a Alberto Venturi, che conferma entrate per CHF 22'113.80, uscite per CHF 17'663.97 ed una maggior entrata per CHF 4'449.83, proponendo l'approvazione dei conti 2012 e di dare scarico al cassiere.

I conti annuali come pure il rapporto dei revisori vengono approvati all'unanimità.

8. Nomina presidente

Bruno Pini viene rieletto Presidente ATAF con un'astensione (Bruno Pini).



9. Nomina membri comitato

Il Presidente Pini comunica che Walter Saxer e Charly Guscetti hanno rassegnato le dimissioni dal comitato. Con un applauso i presenti ringraziano i dimissionari.

Ritiene importante avere in Comitato persone:

- che conoscono bene la società
- che hanno l'esperienza pratica e/o professionale per portare avanti i progetti futuri
- che siamo intercambiabili fra loro
- che possano dedicare tempo anche alla circolazione pubblica.

Ricorda che:

- Francesco Vignolini, da tanti anni in comitato, è ancora disponibile 2-3 anni essendo rientrate le sue dimissioni
- Mirco Marchi è disponibile
- i candidati papabili sono gli stessi di 3-4 anni or sono
- dobbiamo evitare che soci validi si allontanino intraprendendo altre attività in altre società a cui sono affiliati.

Per tutti questi motivi propone di:

- rieleggere Francesco Vignolini e Mirco Marchi
- eleggere quali nuovi membri Gabriele Monticelli, René Lüthi e Pietro Mariotta, tutti già attivi in precedenti Comitati.

Il nuovo comitato risulterebbe composto da sei membri, ma ciò non è un problema. Infatti nei lunghi anni di vita dell'ATAF si è sempre potuto decidere in Comitato senza dover votare.

Il nuovo comitato è eletto all'unanimità.

10. Nomina revisori

Quale nuovo revisore, in sostituzione di Gabriele Monticelli neo eletto in Comitato, viene proposto Gianluigi Rossi. La proposta viene accettata senza opposizioni come pure la riconferma di Alberto Venturi.

11. Nomina soci veterani / onorari

Il Presidente del giorno Widmer ricorda la scomparsa di Armando Giaccardi, persona di grande cultura, grande appassionato di ferrovie. I presenti si raccolgono brevemente in silenzio in onore dello stimato socio.

A norma di statuto la nomina a socio veterano (25 anni d'appartenenza) è conferita a Paolo Pelanda.

Non ci sono proposte per soci onorari.

12. Ammissioni / dimissioni soci / radiazioni

Nuovi soci:	Ostini Simao Jordi (J), Morini Gabriel (J), Morini Michèle (J), Khoyi Riccardo (J)
Dimissioni:	11 soci
Radiazioni:	1 socio

L'ammissione dei nuovi soci proposta dal Comitato (Art.4 Statuto) è ratificata all'unanimità.



13. Tasse sociali / Tasse entrata / Contributi volontari

Il Presidente Pini, a nome del Comitato, propone di lasciarle invariate e di non chiedere contributi straordinari. Un aumento potrà essere eventualmente proposto qualora il finanziamento del progetto "FUTURO" lo richiedesse.

I presenti accettano all'unanimità di lasciare invariate le tasse sociali (soci attivi CHF 80.-, soci simpatizzanti CHF 40.-, juniori CHF 25.-) e di non richiedere contributi straordinari.

Vittorio Roggero chiede da quanto tempo le tasse sociali sono invariate. Il Cassiere darà risposta in un prossimo Bollettino.

14. Eventuali

Informazioni della Società

Il Presidente Pini ricorda che molte informazioni, archiviate e gestite dal Comitato, non necessitano sempre di essere rese pubbliche. Su richiesta motivata sono tuttavia consultabili.

Ad esempio cita le motivazioni delle dimissioni di un socio ATAF di lunga data contenute in una lettera indirizzata al Comitato in cui esponeva tra l'altro il proprio dissenso sulla visione e conduzione della società orientata, secondo lui, più allo scopo di lucro che a quello del puro divertimento.

Danilo Oppikofer ricorda che il socio era membro di comitato ed ha dato la sua adesione quando si trattava di decidere di investire a Mappo, con relativo piano di rimborso dei debiti e, se ora c'è una certa disponibilità finanziaria, possiamo investire in nuovi progetti.

Il Presidente Pini conclude che il messaggio del suo intervento era unicamente di ricordare che il Comitato è sempre disponibile a dare informazioni sulle sue attività anche al di fuori di un'Assemblea.

Progetto "FUTURO"

Il presidente Bruno Pini mostra i primi disegni proposti dall'architetto Corio, primo presidente ATAF, ricordando che sono il riassunto delle idee proposte da molti soci frequentatori di Mappo.

Si stimano investimenti per 150'000 - 200'000 franchi. L'obiettivo è di contenere l'investimento a 150'000 franchi. È una cifra sostenibile se si considera quanto abbiamo in cassa e quanto verrà generato con le prossime circolazioni. Non è poi da escludere la possibilità di trovare anche altre fonti di finanziamento.

Rodolfo Widmer riassume la situazione e ritiene importante che tutti questi dati siano conosciuti nel dettaglio al momento di una decisione nella prossima assemblea.

L'Assemblea decide all'unanimità di dare mandato al Comitato di continuare nella preparazione del progetto.

L'assemblea viene chiusa alle ore 21:40. Segue un breve rinfresco.

Il presidente

Il segretario

Bruno Pini

Pietro Mariotta

Il nuovo comitato 2013

Bruno Pini

Fra i compiti di un'Assemblea Generale c'è quello di eleggere il Presidente, di confermare o meno membri di Comitato non dimissionari e di eleggerne eventualmente di nuovi. Solitamente il Comitato in carica propone i candidati da votare e ... solitamente l'Assemblea segue le indicazioni proposte. Solo la carica di Presidente viene decisa in votazione. Tutte le altre sono state decise dal nuovo Comitato il 07.MAR.2013.

Nome	Funzione	Responsabilità e compiti
Bruno Pini bruno.pini@ataf.ch MOB 079 651 05 70 FAX 086.079 621 05 70	Presidente	conduzione società relazioni pubbliche e rappresentanza redazione e stampa bollettino ATAF informatica (sito www.ataf.ch , telecom)
Francesco Vignolini francesco.vignolini@ataf.ch MOB 079 230 00 27	Vicepresidente	sostituto del presidente tecnica <ul style="list-style-type: none"> • gestione materiale rotabile e infrastruttura • restauro materiale storico • gestione officina • gestione edificio sede in generale (esclusi interni deposito e parte soggiorno)
Pietro Mariotta pietro.mariotta@ataf.ch MOB 079 444 35 72	Segretario	amministrazione corrispondenza verbali posta gestione chiavi rapporti con SVEA
Mirco Marchi mirco.marchi@ataf.ch MOB 079 444 35 78	Cassiere	finanze gestione elenco soci assicurazioni gestione informatica materiale storico
René Lüthi rene.luthi@ataf.ch MOB ditta 079 755 07 31 MOB priv. 079 209 41 94	Membro	manifestazioni (organizzazione e coordinazione) <ul style="list-style-type: none"> • visite ospiti/nostre visite • eventi particolari circolazione treni e sicurezza comunicazioni a EA per manifestazioni gestione infrastruttura esterna e deposito gestione soci juniori (ad interim)
Gabriele Monticelli gabriele.monticelli@ataf.ch MOB 078 664 99 83	Membro	gestione archivio <ul style="list-style-type: none"> • atti e documenti • biblioteca • videoteca • documenti storici • materiale storico responsabile sede parte soggiorno modellismo piccole scale

Le cariche (escluso Presidente) e le responsabilità sono state decise dal Comitato il 7.3.2013.

Messaggio del cassiere

Mirco Marchi

Colgo l'occasione per ricordare alcune scadenze relative alla Tassa sociale.

- L'ammontare della quota sociale viene fissato durante l'annuale Assemblea Generale che si tiene di regola nel mese di FEBBRAIO.
- La cedola di pagamento per quota viene allegata al primo bollettino (GENNAIO-MARZO). Da questo momento i soci sono "tenuti a pagare".
- Il primo richiamo viene normalmente inviato con il bollettino successivo (APRILE-GIUGNO)
- Un ulteriore richiamo viene eventualmente trasmesso con il bollettino di LUGLIO-SETTEMBRE.
- In caso di mancato pagamento, nel mese di DICEMBRE viene recapitata una lettera nella quale si chiede al socio se intende "pagare" la tassa sociale o "dimissionare".

Vi prego di indicare sempre la vostra causale di versamento tramite una crocetta:

Causale del versamento	
<input type="checkbox"/> Tassa sociale:	<input type="checkbox"/> Attivo <input type="checkbox"/> Simp. <input type="checkbox"/> Junior
<input type="checkbox"/> Contributo volontario	
<input type="checkbox"/> Abbonamento EA	
<input type="checkbox"/> Altro

Ringrazio tutti coloro che puntualmente pagano la tassa sociale e tutti quelli che, versando contributi volontari o pagando la pubblicità sui vagoni, sostengono la nostra società.

**NON DIMENTICATE IL
PAGAMENTO DELLA TASSA SOCIALE 2013**



In un prossimo Bollettino vi informerò sull'evoluzione delle tasse sociali dalla costituzione di ATAF ad oggi.

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

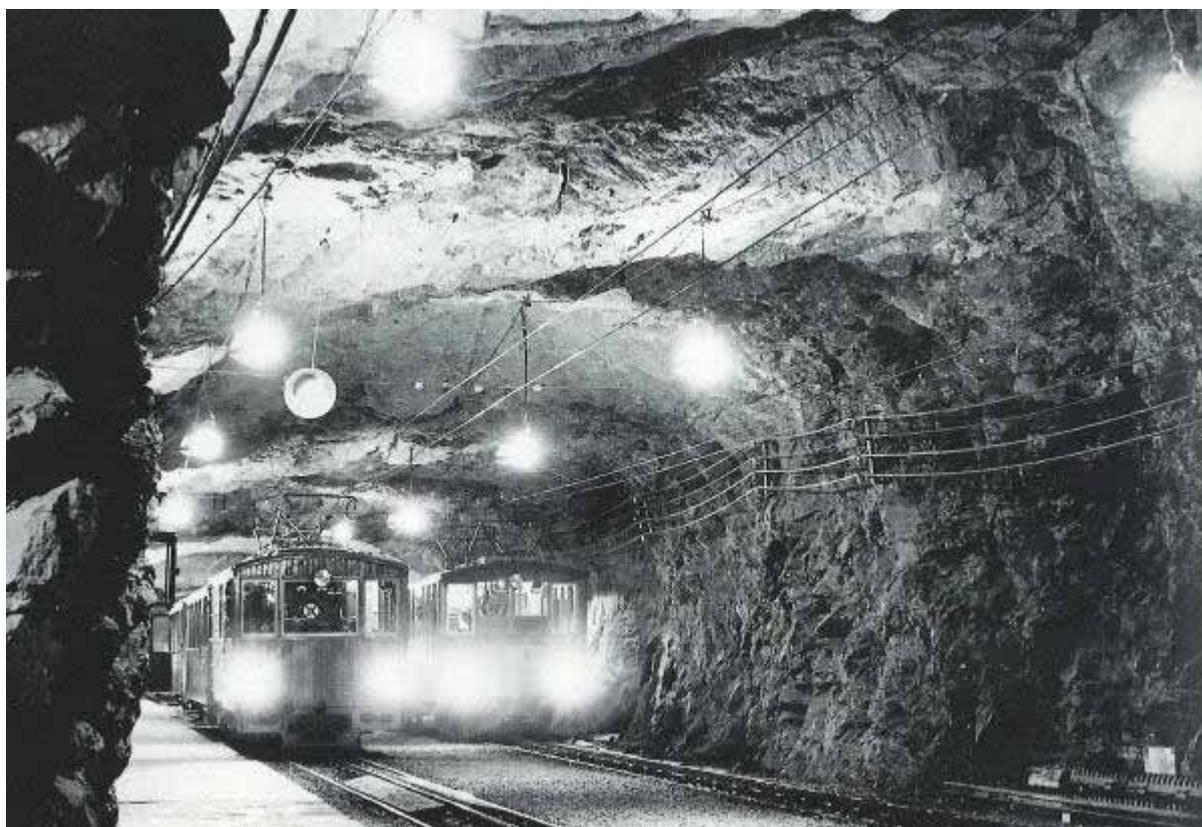
Una ferrovia centenaria: la “Jungfraubahn” - 2.parte

Pietro Mariotta e Charly Guscetti

La Jungfraubahn (JB) è una ferrovia elettrica a cremagliera situata nell'Oberland bernese. Partendo dalla Kleine Scheidegg, la ferrovia raggiunge la stazione dello Jungfraujoch (stazione ferroviaria più alta d'Europa - 3454 m). Dei 9.34 km di lunghezza ben 7 si trovano in galleria. Nel 2012 ricorreva centenario della sua inaugurazione.

*La 1.parte, dedicata alla costruzione della JB,
è stata pubblicata nel Bollettino di LUG-SET 2012.
Segue ora la 2.parte dedicata all'evoluzione tecnica.*

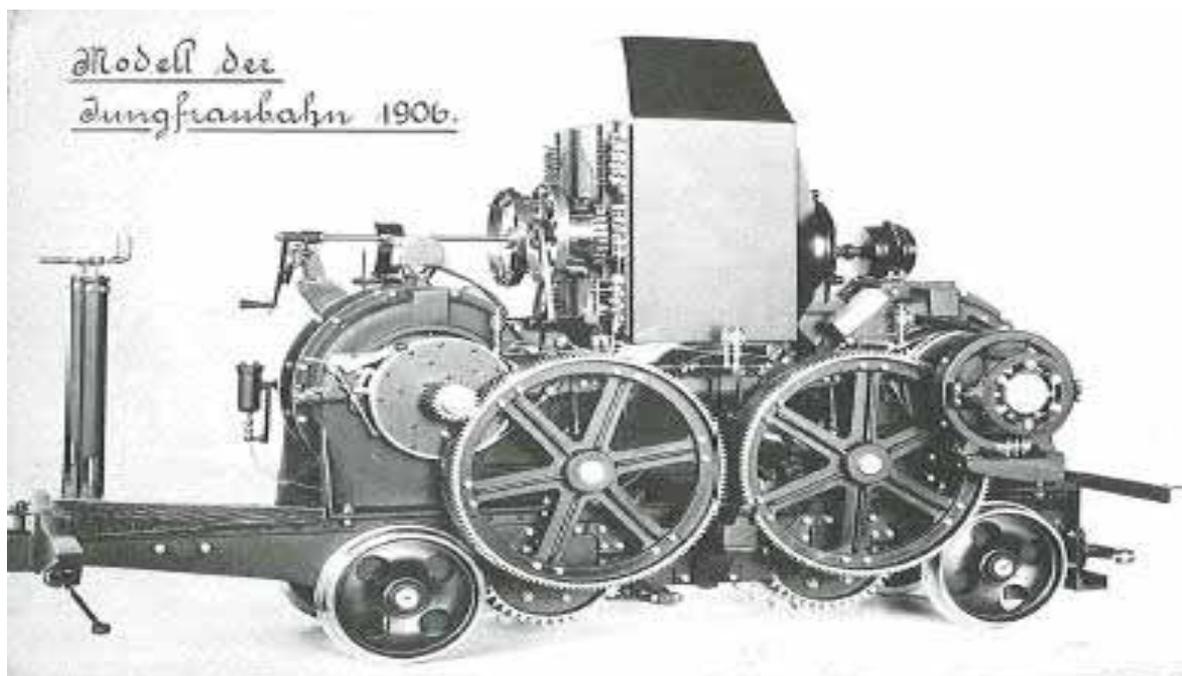
La prima generazione di locomotive per la ferrovia della Jungfrau era composta da due locomotive trifasi a due assi con sola trazione a cremagliera con una potenza oraria di 240 PS. Esse furono utilizzate inizialmente come locomotive per trainare i treni di cantiere e i treni per i turisti durante la stagione estiva.



Durante i 16 anni di costruzione della ferrovia le fermate erano nei punti con vista

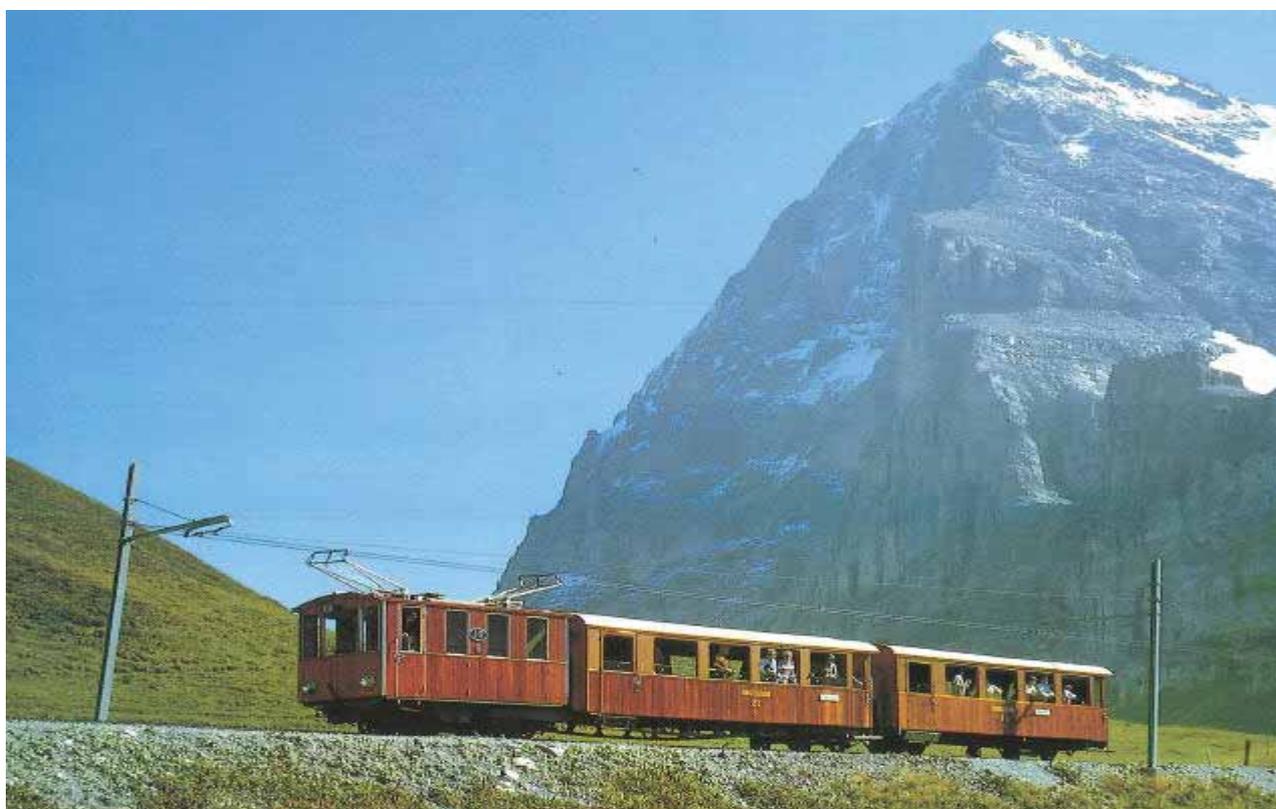
La più vecchia locomotiva della ferrovia della Jungfrau con la caratteristica carrozzeria in legno con il numero He 2/2 1 dell'anno 1898 è anche in assoluto la più vecchia locomotiva a cremagliera svizzera.

Tra il 1899 e il 1902 vennero ordinate altre tre locomotive identiche, che furono impiegate tra la stazione della Kleine Scheidegg e quella del Mare di ghiaccio, e nel 1903 e 1908 seguirono due locomotive fornite dalla SLM di Winterthur, la cui parte elettrica fu realizzata dalla MFO in collaborazione con BBC.



Modello della parte elettromeccanica della locomotiva HGe 2/2 del 1906

Un treno era composto da una locomotiva, un vagone intermedio secondo il sistema Rowan, che, per aumentare l'adesione della locomotiva, appoggiava sul lato a valle direttamente sulla locomotiva, e sul lato a monte su un carrello a due assi; e un vagone terminale.



Treno con vagone secondo il sistema Rowan

I 5 treni con sistema Rowan con il no. da 1 a 5 furono messi fuori servizio nel 1961 quando la frequenza di alimentazione fu portata a 50 Hz e la tensione a 1125 V. Nel 1964 venne tolta dalla circolazione la composizione no. 7, lasciando come unica composizione di riserva la no. 6.

La composizione piú vecchia fu revisionata nelle officine FFS di Meiringen e da allora è esposta al museo dei trasporti di Lucerna.



Dopo il completamento dell'intera tratta, e in special modo negli anni dopo la guerra, il numero di passeggeri raggiunse e superò le 100'000 unità per anno. A partire dagli anni 40 il numero dei passeggeri aumentò costantemente, fino a raggiungere nel 1990 il milione, mentre il trasporto merci restò limitato al trasporto degli sci e all'approvvigionamento del ristorante in quota.

Per aumentare la disponibilità di materiale rotabile tra il 1912 e il 1929 fu ordinata la seconda serie di locomotive He 2/2 con i no. da 8 – 12 con una potenza oraria di 384 PS.

A differenza della prima serie di treni con sistema Rowan, queste locomotive disponevano di un sistema di trazione sia a cremagliera che ad adesione, e potevano così raggiungere anche lo Jungfrauoch. Solo dopo il montaggio della cremagliera tra la stazione del Mare di ghiaccio e lo Jungfrauoch nell'anno 1951 tutte le locomotive furono trasformate per la sola trazione a cremagliera.

Della seconda serie di locomotive solo la no. 12 è stata messa fuori servizio, mentre tutte le altre, completate con dieci vagoni passeggeri a due assi, sono ancora utilizzate come treni spazzaneve o come treni per il rinforzo del servizio durante la stagione turistica.

Tra il 1954 e il 1965 i due costruttori SLM (parte meccanica) e BBC (parte elettrica) fornirono dieci motrici del tipo BDhe 2/4 no. da 201 a 210 con una potenza di 610 PS.

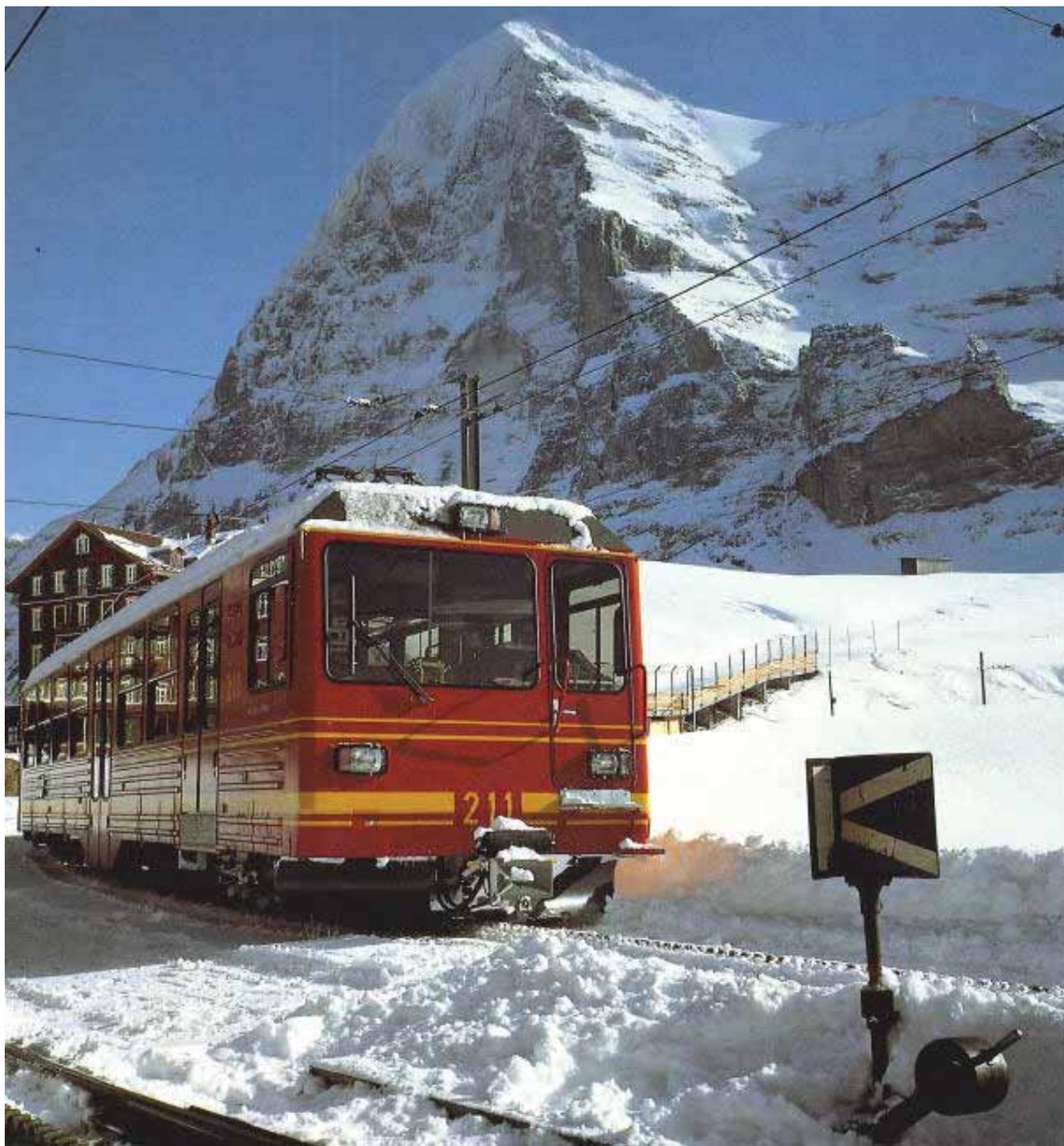


Treno composto da motrice del tipo BDhe 2/4 con vagone comando

Queste composizioni con un vagone comando potevano raggiungere una velocità di 12 km/h in salita e di 24 km/h in discesa e soppiantarono le vecchie composizioni più lente nel servizio regolare di tutti i giorni.

L'ultimissima generazione di materiale rotabile per la ferrovia della Jungfrau fu ordinata nell'anno 1989 in seguito al costante aumento del numero di passeggeri.

Basandosi sulle esperienze fatte con le automotrici doppie fornite da SLM e ABB alla ferrovia della Wengeneralp è scaturito un quaderno dei compiti per 4 doppie motrici BDhe 4/8 con trazione con motori asincroni trifasi con una potenza di 804 kW, tre sistemi differenti di frenaggio e la possibilità di circolare in comando multiplo fino a otto unità.



Nuova motrice del tipo BDhe 4/8

Queste motrici dispongono di 116 posti con un interno moderno e attrattivo e di un reparto per i bagagli.

Nuovamente all'esposizione di Karlsruhe

Bruno Pini

Mi ero detto quest'anno non scrivo alcun articolo sulla visita all'esposizione Echtdampfhallentreffen tenutasi a Karlsruhe ad inizio di Gennaio. Riosservando le foto scattate in quella occasione si sono risvegliate vecchie emozioni positive che mi hanno nuovamente convinto, se non a scrivere, almeno a pubblicare alcuni momenti fotografici interessanti.

Alla fine eravamo in quattro: Gianluigi Antonietti, Dominic e Pascal ed io.

Ogni anno si risentono le stesse cose:

- ci sono meno espositori
- ci sono meno novità
- si vedono sempre le stesse cose
- era meglio a Sinsheim
- non ne vale la pena, si può comandare materiale per internet
- a Sinsheim si poteva anche visitare il Museo situato nelle vicinanze
- ecc.

E ogni anno ripeto, e ne sono sempre convinto, che se tutti pensassero in quel modo negativo e pessimistico decreteremmo una chiusura definitiva di queste esposizioni causando forse anche una lenta agonia ad ogni hobby. Dobbiamo imparare a vedere ed ad apprezzare quello che c'è. Perché ci aspettiamo sempre che siano gli altri ad organizzare, a fare, a rischiare ? Molti di questi espositori investono le loro vacanze per finanziare il pagamento degli spazi espositivi.



i quattro



il figlio di Otelo (cane) con Pascal





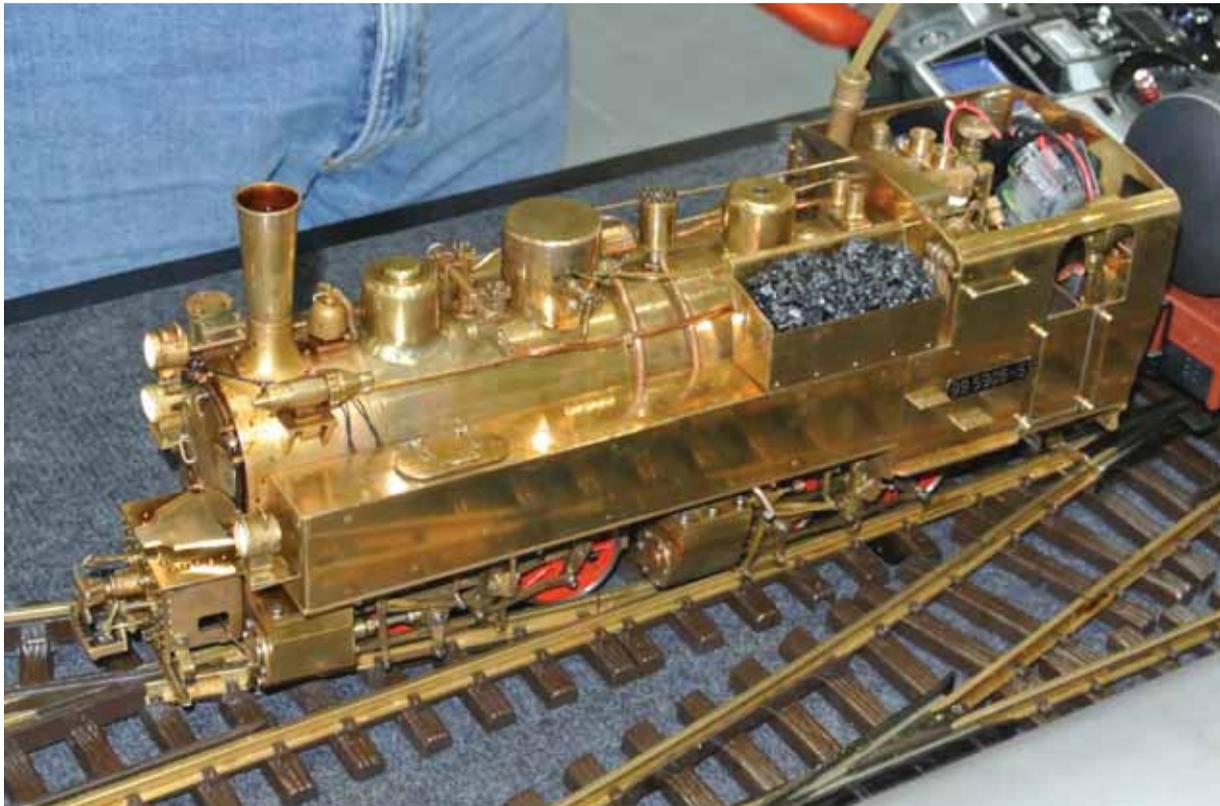
un simpatico e geniale costruttore di Lanz funzionanti



forse il più piccolo bicilindrico a vapore funzionante al mondo (pistone 1.2 mm, peso 2 g)



il Presidente del Club Staufen con alcune sue perfette creazioni



Mallet in 0 con lampade (5 mm), generatore di corrente (5 mm), pompa alimentazione (10 mm) funzionanti



non poteva mancare un V8 funzionante



Gastone, socio ATAF, incontrato per caso a Karlsruhe, accanto al modello che sta costruendo



Zeno Biland vuole terminare la costruzione del Coccodrillo iniziato molti anni or sono



le ultime spese ... non previste

Solo un ovale... in scala 0

Rodolfo Widmer

Normalmente, una volta all'anno durante il periodo natalizio, appoggio un ovale di binari sul pavimento del solaio mansardato a casa mia. Così posso osservare i miei modelli in santa pace senza dar fastidio a nessuno e per di più, quale valore aggiunto di una certa importanza, conviene far girare i modelli ogni tanto, non giova loro star sempre fermi in una scatola oppure in una vetrina.

Bene, e perché non montare l'ovale anche a Mappo, specie nel periodo invernale? Con 3 metri di diametro ci può stare e, come si è visto poi, anche durante l'assemblea è rimasto montato per permettere, alla fine dei lavori assembleari, di far circolare dei modelli. Ed ecco che il 2 febbraio, spostati adeguatamente i tavoli, si è potuto montare il tutto e iniziare a far circolare. All'operazione ha partecipato anche René Lüthi, che ha montato, all'interno dell'impianto in "fine scale", un ovale "tin-plate" con presa centrale della corrente e sul quale circolavano modelli costruiti da Theo Lüthi (padre di René e ben conosciuto socio che, tra i molti, si è distinto al momento della costruzione dell'impianto esterno, ormai più di 10 anni fa).

In breve, durante i giovedì sera e i sabato pomeriggio si sono visti spuntare modelli di tutti i tipi e di diverse nazioni, beninteso tutti unicamente in scala 0.

Nessuno avrebbe pensato che diversi soci fossero proprietari di modelli, in parte montati a partire da kit, mai visti in sede.

Non intendo snocciolare in questo articoletto tutti i modelli visti, anche se personalmente ho visto con piacere una doppia trazione composta da due C 5/6 delle FFS. Uno spettacolo più che interessante, pensando al fatto che le due locomotive sono state costruite da Fulgurex e da Metropolitan a ben 30 anni di distanza.

Come per magia, anche se la presenza dell'ovale era stata pubblicato sul bollettino, ecco la sede piena di soci anche al sabato, tutti lì a guardare che cosa girava sull'impianto. E nessuno chiedeva di chi fossero i modelli, la cosa che veramente accomunava i presenti era il trenino, quella cosa magica che da bambini vedevamo nella vetrina dei negozi di giocattoli a Natale e che sveglia sempre ancora in ognuno di noi molti ricordi e permette di fantasticare un attimo su quanto si sa sulla tal locomotiva o dove se ne è vista una tanti anni fa.

Grazie all'amico e socio Dominik Pini l'avventura delle due C 5/6 (ma non solo quella...) è documentata in www.youtube.com (DOMI1193).









SBB Ed 3/5, GB Ed 2x3/3 Micro MetaKit, SBB C5/6 LEMACO, SBB C5/6 FULGUREX











Sputnik, autocostruito

Alcune precisazioni e commenti [ndr]:

- il nome esatto del socio è DOMINIC e non DOMINIK
- l'esposizione in 0 ha contagiato anche gli appassionati di altri scartamenti
- quanto visto è solo la punta di un iceberg
- le vetrine "straripavano" di rari modelli
- il volume delle scatole dei modelli depositate in sede sfioravano il m3



Espostione di alcuni modelli in N di Pascal, fra i quali
Tigerli E 3/3, Glaskasten PtL 2/2, Freccia Rossa RAe 2/4,
Mallet Gt 2x4/4, Ae 8/14, TEE, C5/6, A 3/5, Bm 6/6; Ce 6/8, BLS Ae 8/8

Spur 0 Expo in Olten

Ernst Mühlethaler

Die Spur 0 Expo in Olten fand bereits zum dritten mal am 16/17 März in der Stadthalle Kleinholz statt. Die Halle hat eine Ausstellungsfläche von 2000 Quadratmeter und ist bestens geeignet für einen Grossanlass.



So konnten diverse Vereine ihre Modulanlage aufstellen. Die grösste Anlage war die des Mitveranstalters « Wangener Eisenbahn-Modellbahnguppe ».

Auf einer Fläche von 12 mal 18 Meter waren 800 Meter Schienen verlegt und gaben dem historischen und aktuellen SBB Rollmaterial grosszügigen Auslauf.

Andere Vereine zeigten ihre Spezialitäten. Die Winterthurer Eisenbahn-Amateure glänzten mit nachgebauten und funktionierenden Kieswerke, Sägereien, Bierdepots und, und ! Die Muttenzer Am-Trackers haben sich auf US-amerikanische Züge spezialisiert.

Auch viele Verkaufs-Stände mit Technik Neuheiten waren zu bewundern und luden zum kaufen ein.

Die nächste 0-Expo findet 2015 statt (2 jahres Ritmus) und wir von ATAF werden wieder dabei sein.

--- segue il testo in italiano ---



Per la terza volta si è svolta il 16/17 marzo nella Stadthalle Kleinholz ad Olten l'esposizione dedicata allo „scartamento 0“. Il padiglione ha una superficie espositiva di 2000 m2 ed è ottimamente adatto per una grande manifestazione.

Diverse associazioni potevano esporre i loro impianti modulari. Il più grande impianto era quello dell'organizzatore « Wangener Eisenbahn-Modellbahngruppe ».

Su una superficie di 12 x 18 metri erano posati 800 metri di binari che offrivano uno spazio generoso per il materiale attuale e storico delle FFS.

Altre associazioni mostravano le loro specialità. I “Winterthurer Eisenbahn-Amateure” brillavano per le loro repliche funzionanti di cave di ghiaia, serie, depositi di birra e, e ... ; mentre i “Muttener Am-Trackers” si sono specializzati su treni americani.

Presso molti punti vendita si potevano vedere le ultime novità, stimolando così all'acquisto i visitatori.

La prossima esposizione in 0 è prevista nel 2015 (ritmo biennale) e noi dell'ATAF saremo presenti.

Espo 0 Olten

Danilo Oppikofer

Sabato 16 marzo, Dominic ed io, gli unici due superstiti, dovevamo essere in quattro ma purtroppo uno si è ammalato e l'altro aveva impegni inderogabili, alle 7 del mattino prendiamo la strada di Olten.

Partiamo presto, mi son detto, alle 10 aprono e vorrei essere lì puntuale perché c'erano in vendita dei pezzi interessanti e non volevo farmeli scappare. Ad attenderci troviamo l'amico Ernesto, il nostro solerte capo-movimento.

La manifestazione si tiene in una grande palestra, ci sono parecchi espositori, fabbricanti, venditori e club presenti con i loro impianti modulari, ma nonostante ciò rimane molto spazio tra i vari stand permettendo così di potersi fermare a curiosare qua e là comodamente. Uno spettacolo! Per gli amanti delle scale grandi un paese di bengodi.



Si trova materiale per tutte le tasche, modelli nuovi delle più prestigiose case, pezzi d'occasione, costruttori che offrono vari kit sia pronti da montare che parzialmente lavorati, oltre naturalmente ad accessori di vario tipo, binari e scambi per tutti i sistemi di corrente e negli scartamenti ridotti dello 0, segnaletica, pali e accessori per la linea di contatto, costruttori di fabbricati di ogni tipo ed epoca, alberi e cespugli così reali da somigliare a dei bonsai, veicoli stradali. Interessante pure gli stand dei creatori di lettere, numeri e loghi da incollare ed in fotoincisione di varie epoche.

Dopo pranzo (c'è la possibilità di mangiare sul posto senza doversi spostare, cosa molto apprezzata vista la giornata glaciale), abbiamo continuato il nostro giro godendoci la vista dei convogli che giravano sui vari impianti, alcuni così ben rifiniti nei dettagli da essere delle vere opere d'arte.

Particolarmente degno di nota l'impianto dei soci di Winterthur, dove vi era una segheria funzionante realmente, in grado di tagliare grossi tronchi e farne travi ed assi perfettamente rifiniti, un deposito di rottami con gru di carico elettromagnetica e un porto fluviale

per lo scarico delle chiatte che trasportano inerti con il relativo impianto di vagliatura e delle tramogge per il carico su vagoni ferroviari.

Dopo aver ritirato gli acquisti, son diventato il felice proprietario di una Big Boy Union Pacific, e altra merce riservata in precedenza, abbiamo preso la via del Ticino.

Una giornata eccezionale, da ripetere un prossimo anno.



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 trasformarsi in letargia latente. Abbiamo quindi ritenuto di 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, rivista e migliorata, ammesso che le critiche siano portate al comitato o in un'assemblea con la dovuta "sensibilità" costruttiva.

Item	Data	Decisione / Informazione
06009	07.03.13	Francesco Vignolini è il nuovo coordinatore del restauro della Bm 3/3
06008	07.03.13	Si distribuiranno solo bibite da 50 cl vendute a 3.00 CHF. René/Nicole gestiranno la fornitura, Gianluigi le finanze ("porcellino")
06002	07.03.13	Pietro Mariotta è capoprogetto per l'ampliamento della sede (progetto "FUTURO")
06002	07.03.13	Gariele Monticelli è responsabile all'interno del Comitato per la sede di Mappo e potrà fare capo a Danilo Oppikofer (capede). Compito: garantire la funzionalità e vivibilità della sede (incl.WC/doccia, escl. cantina, officina).
05302	03.08.12	Conferito all'Arch.Franco Corio il mandato di preparare un primo disegno dell'ampliamento della sede.
05103	03.05.12	Approvato un credito massimo di 2000 CHF per il restauro della Em 3/3.
05008	29.03.12	Gabriele Monticelli e Vittorio Roggero sono stati incaricati della gestione della biblioteca e delle riviste. Le riviste saranno rilegate ogni anno.
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 Saxer
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>

X nuovo dall'ultimo Bollettino

I treni del Duemila - estratto da vecchi Bollettini ATAF

La redazione

L'articolo, apparso nei Bollettino Nr.1 e Nr.3, fu scritto dal compianto socio fondatore Remo De Giorgi.

ASSOCIAZIONE LOCARNESE AMICI DELLA FERROVIA

MEMBRO DELLA ASSOCIAZIONE SVIZZERA «EISENBAHN AMATEUR» (SVEA)



I TREN I D E L D U E M I L A

B O L L E T T I N O N O . 1 24 aprile 1970
B O L L E T T I N O N O . 3 19 giugno 1970

ALAF LOCARNO

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

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

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

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

Saranno turbotreni analoghi a quelli che fanno servizio in Canada tra Montreal e Quebec o aerotreni viaggianti su cuscino d'aria simili a quello collaudato recentemente in Francia su una pista lunga 18 Km.? Oppure saranno convogli velocissimi mossi da un motore elettrico lineare? Di questo motore ce ne sono attualmente in Italia due prototipi, uno al Politecnico di Milano e uno approntato a Torino dalle officine di Savigliano.

Campo rotante È opportuno soffermarsi un attimo su questo sistema di propulsione adatto alle elevatissime velocità (300-400 Km/h), svincolato dai problemi dell'aderenza delle ruote ai binari. Il motore elettrico lineare ha il suo antecedente nel motore a campo rotante costruito da Galileo Ferraris nel 1885 e si basa su principi estremamente semplici. In esso il campo "rotante" non fa girare l'indotto (come avviene nei motori di tipo convenzionale), ma è lo stesso campo che scorre lungo una striscia rettilinea di rame. Basta collocare in mezzo alle rotaie una sbarra metallica funzionante da indotto la quale essendo fissa e di lunghezza praticamente infinita non può muoversi. Si muoverà invece il veicolo sul quale è installato il motore lineare.

I vantaggi di questa propulsione sono vari. Ecco i principali:

- 1) si evita il surriscaldamento dei motori,
- 2) si ottiene una assoluta indipendenza dall'aderenza al binario e delle forze centrifughe del motore rotativo,
- 3) estrema semplicità di costruzione,
- 4) possibilità di abbassare il baricentro con conseguente maggiore stabilità,
- 5) semplicità di regolazione della velocità e della frenatura,
- 6) possibilità di recuperare l'energia consumata.

L'azienda ferroviaria, in collaborazione con i vari istituti scientifici mostra un notevole interesse per questo rivoluzionario motore elettrico. D'altra parte l'interesse è condiviso da altri Paesi ad esempio gli Stati Uniti che hanno erogato una notevole somma per finanziare, assieme all'Inghilterra, un programma di ricerche in vista di un futuro pratico impiego del nuovo sistema di propulsione.

Una cosa è certa: le ferrovie vanno verso una nuova giovinezza ed è curioso come il maggior fervore di studi si registri proprio nei paesi nei quali lo sviluppo della motorizzazione e dell'aviazione civile ha raggiunto livelli elevatissimi.

RD

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

Il Comitato e la Redazione

NOVITÀ: indirizzi di posta elettronica (email)

Sono definiti i seguenti indirizzi:

- ataf.presidente@ataf.ch
- ataf.tecnica@ataf.ch
- ataf.segretario@ataf.ch
- ataf.cassiere@ataf.ch
- ataf.manifestazioni@ataf.ch
- ataf.archivio@ataf.ch
- ataf.comitato@ataf.ch

e

- bruno.pini@ataf.ch, francesco.vignolini@ataf.ch, ecc.

Ogni socio può richiedere un proprio indirizzo ataf inviando ad ataf.web@ataf.ch un proprio indirizzo email.

Siti da consigliare

Se volete vedere alcuni brevi filmati creati da soci ATAF, navigate in questi siti.

www.prous.it

di Gabriele Prous

www.youtube.com

introducendo „DOM1193“

<<< **NUOVO**

RIFACCIAMO un ALTRO giro ?

Un semplicissimo ovale è a disposizione presso la sede di Mappo per tutti coloro che vorranno far circolare i loro modelli in **scala 0**. Il diametro dell'ovale è di 3 metri. Un secondo ovale è presente con presa di contatto centrale (tipo tin-plate) con raggio più stretto.

Ogni socio che possiede un modello è invitato a portarli in sede, l'occasione di vederli circolare assieme quelli degli amici è sempre positiva!

a Mappo, ogni giovedì sera e ogni sabato pomeriggio fino a nuovo avviso
CARI SOCI partecipate !

[ndr: visto il grande riscontro è stato deciso di prolungarne la scadenza]

NOVITÀ: slowUp Ticino 2013

Domenica 21.APR.2013 10:00–18:00 circoleremo con il pubblico.

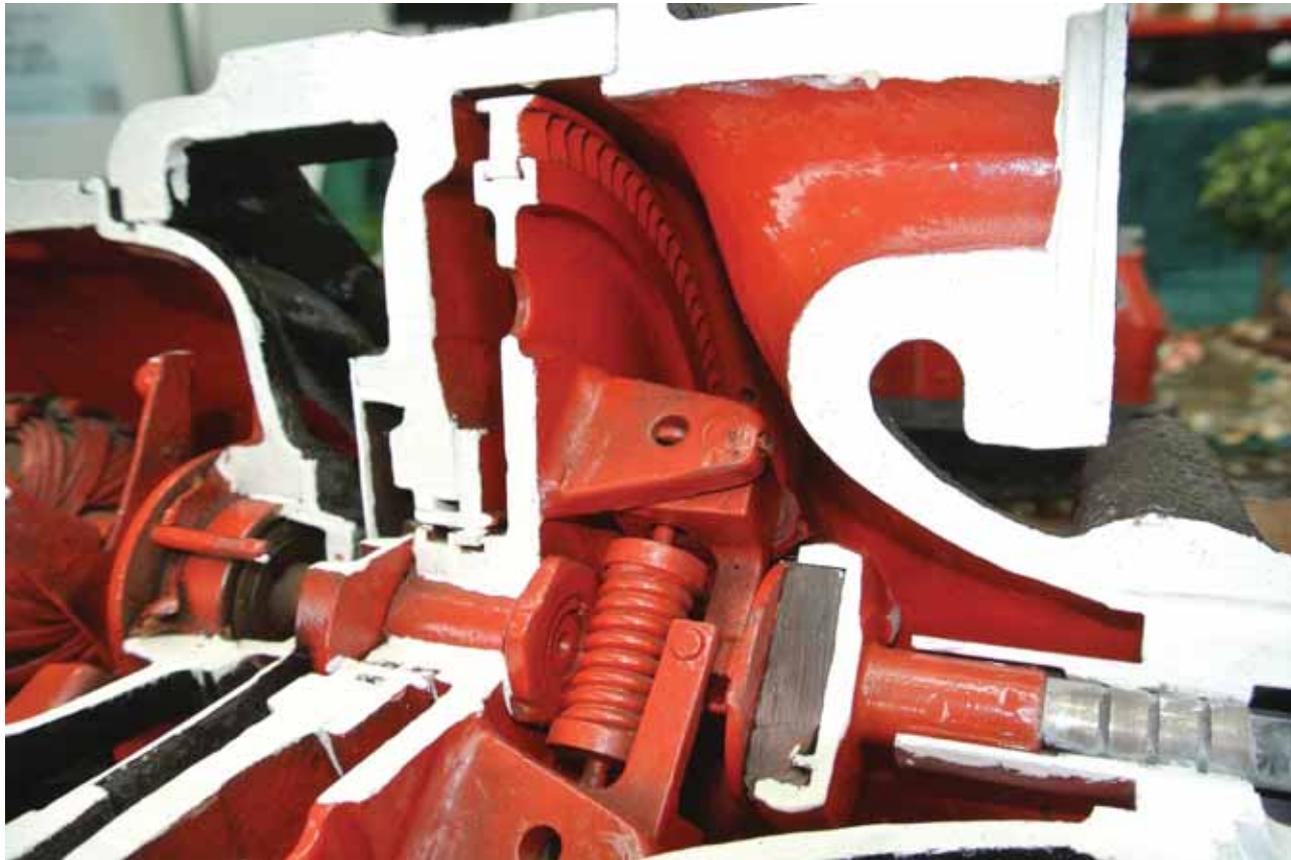
La circolazione soci di sabato 20.APR.2013 è stata quindi cancellata.

Il cambiamento è dovuto al fatto che la manifestazione **slowUp Ticino** (www.slowup-ticino.ch), che si svolgerà quella domenica, prevede il transito dei partecipanti lungo la pista ciclabile confinante con l'impianto ATAF. È prevista la partecipazione di numeroso pubblico che potrà usufruire anche di un punto di ristoro presso il Centro Sportivo di Mappo-Minusio.

Lo sapevate ...

diversi soci

che ... la foto seguente mostra un particolare di "qualcosa" legato alla ferrovia ? Che cosa ?



che ... la foto seguente mostra un particolare di "qualcosa" legato alla ferrovia ? Che cosa ?



Frivolezze fotografiche e non ...



Locomotore cinese



Locomotore giapponese

Scadenze



**Associazione Ticinese
Amici della Ferrovia**
casella postale 1005, 6648 Minusio
www.ataf.ch

Locarno — Tenèro — 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 2013

Marzo	19 / 31	
Aprile	14 / 28	
Maggio	12 / 26	14.30 – 17.30
Giugno	9	
Giugno	23	
Luglio	9 / 14 / 16 / 21 23 / 28 / 30	20.00 – 21.30
Agosto	4 / 6 / 11 / 13	
Agosto	25	
Settembre	8 / 22	14.30 – 17.30
Ottobre	6 / 20	
Dicembre	8	14.00 – 16.30

Siamo in Sede ogni giovedì a partire dalle 20.30

Circolazione soci + lavori manutenzione

- domenica 21.APR.2013
- sabato 01.GIU.2013
- sabato 06.LUG.2013
- sabato 14.SET.2013
- sabato 09.NOV.2013

Club Ospiti a Mappo

DMC-CH Zurigo 05-06.OTT.2013
Altri ospiti 19-20.OTT.2013

Circolazione a Zurigo DMC-CH

- 04-05.MAG.2013
- 3½" + 5"
- Presidente: Norbert Toldo
- www.dmc-ch.ch

Festival Internazionale Bouveret VS

- 07-16.GIU.2013
- 5" + 7¼"
- Presidente: Yves Marclay
- www.swissvapeur.ch

Festival Int.Ysebähnli am Rhy BL

- 26-28.LUG.2013
- 5" + 7¼"
- Hannibal Wohlschlegel
- www.ysebaehnli-am-rhy.ch

Circolazione a Einsiedeln MECE

- 02-04.AGO.2013
- 5" + 7¼"
- Presidente: Thomas Minder
- www.mece.ch

Circolazione a Münsingen

- 24-25.AGO.2013
- 5" + 7¼"
- Presidente: Adrian Keusen
- www.dampfbahn-aaretal.ch

Modellbau D-Friedrichshafen

- 01-03.NOV.2013
- www.modellbau-friedrichshafen.de

Messe D-Karlsruhe

- 10-14.GEN.2014
- www.echtdampf-hallentreffen-messe.de

*Im Kampf zwischen Lust und Unlust
gewinnt meistens die Gewohnheit*

Ernst Ferstl, österreichischer Lehrer und Schriftsteller

*Nella lotta tra piacere e noia
vince generalmente l'abitudine*

Ernst Ferstl, docente e scrittore austriaco