

www.ATAF.ch

Bollettino

anno societatis XLIII
APRILE-GIUGNO 2013

ASSOCIAZIONE TICINESE AMICI DELLA FERROVIA



Indice

| | |
|--|----|
| Riflessioni..... | 3 |
| Messaggio del cassiere | 4 |
| A tutto vapore dal 1979 | 5 |
| Festival international de la vapeur a Bouveret | 9 |
| Un "rettile" ... in 5 pollici | 21 |
| Decisioni / informazioni del comitato | 30 |
| 11.AGO.2013 – Gita sociale 2013 | 31 |
| 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 |
| Pietro Mariotta | Segretario, Vicepresidente | pietro.mariotta@ataf.ch |
| Mirco Marchi | Cassiere | mirco.marchi@ataf.ch |
| René Lüthi | Manifestazioni, Tecnica a.i. | 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, 25. APR.2010

Gastone DOMENICONI con la locomotiva Diesel V212 della DB in 7 ¼" autocostruita

Riflessioni

Bruno Pini

Tutti conosciamo il simbolo © e sappiamo probabilmente che è l'abbreviazione del termine inglese copyright (letteralmente diritto di copia).

Da WIKIPEDIA leggiamo che:

Le prime norme sul diritto di copia (copyright) furono emanate dalla monarchia inglese nel XVI secolo con la volontà di operare un controllo sulle opere pubblicate nel territorio. Col diffondersi delle prime macchine automatiche per la stampa, infatti, iniziò ad affermarsi una libera circolazione fra la popolazione di scritti e volumi di ogni argomento e genere. Il governo, poiché la censura era all'epoca una funzione amministrativa legittima come la gestione della sicurezza pubblica, avvertì il bisogno di controllare ed autorizzare la libera circolazione delle opinioni. Ragion per cui fondò una corporazione privata di censori – la London Company of Stationers (Corporazione dei Librai di Londra) - i cui profitti sarebbero dipesi da quanto fosse stato efficace il loro lavoro di censura filo-governativa...

Il tema è complesso, delicato al punto da consigliare prudenza quando si scrive, parla o produce. Sicuramente la rapida diffusione di internet ha reso più semplice ed immediato l'accesso alle informazioni.

Anche chi scrive e pubblica un articolo per un Bollettino di un'associazione come ATAF si avvale spesso di questa enorme banca dati mondiale accessibile sotto forma di testo, fotografie o altro. Tutto questo viene fatto spesso in buona fede senza sapere che si potrebbe anche incorrere in un problema più o meno grave di violazione di "copyright" o della proprietà intellettuale.

Leggo e consulto regolarmente riviste specializzate i cui contenuti sono spesso accessibili in internet. Spesso pure trovo interessante rendere pubblico tramite il nostro Bollettino contenuti riportati o tradotti da riviste o altri scritti integrandoli con altro materiale in mio possesso o in possesso di persone conosciute.

Per motivi di correttezza e di coerenza ho scritto a tutti i redattori delle riviste a cui ATAF è abbonata chiedendo loro di permetterci di pubblicare saltuariamente e in modo puntuale nel nostro Bollettino traduzioni in italiano di loro articoli corredati da alcune foto. Nella richiesta spiegavo che ATAF, oltre ad essere loro "cliente" ed a citare la fonte originale dei loro articoli, contribuiva in questo modo a pubblicizzare le loro riviste.

Alcuni hanno già approvato quanto richiesto, altri lo faranno prossimamente.

Interessante è che nell'ultimo editoriale dell'ottima rivista svizzera SEMAPHOR il capo redattore ed editorialista Christian Zellweger affronta lo stesso problema citando il suo disappunto dopo aver scoperto che un'altra rivista ha ripreso sue fotografie senza nemmeno citarne la fonte.

Forse è anche dovuto al fatto che, conoscendo personalmente e stimando Christian Zellweger, tra l'altro responsabile dell'archivio SLM di Winterthur, scrittore di libri "ferroviari" (Cocodrillo, TEE, Freccia Rossa, A3/5 Tigerli Elefant & Co) ho potuto rendermi conto di questa problematica.

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

Messaggio del cassiere

Mirco Marchi

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.

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 | |

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



Se tuttavia 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

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 |

A tutto vapore dal 1979

René Lüthi & Nicole

In maggio del 2009 abbiamo potuto circolare sul circuito dei nostri amici DMC-ZH di Tüffenwies con la Ae 4/7 come da anni avviene. Quella volta come documentato in un Bollettino di allora siamo rientrati in Ticino con una piccola locomotiva a vapore.



Ernst Krumm e René Lüthi, DMC-ZH, 03.05.2009

La locomotiva, denominata semplicemente B-Kuppler 011 del 1979, vendutaci da Ernst Krumm è stata costruita e venduta dalla ditta Jürgen Knoblauch oggi scomparsa. Durante la cena Ernst ci racconta che anche per lui è stata la prima locomotiva a vapore.

Messa in pressione la domenica stessa, siamo riusciti ad effettuare un paio di giri con non poche difficoltà essendo rimasta inattiva da diversi anni.

Nei mesi seguenti abbiamo eseguito diversi lavori, quali l'eliminazione di perdite d'acqua, la sostituzione delle biglie di ritenuta, ecc. Chi è del mestiere o meglio dell'hobby sa ben quello che si deve fare in simili casi.

L'ultimo lavoro svolto è stato quello della sostituzione dei "silent-block", cioè delle sospensioni, visto che la locomotiva zoppicava oltre un limite accettabile.

Diversi impegni di lavoro e privati ci hanno poi impedito nel 2012 di partecipare alla tradizionale escursione a Tüffenwies, recuperata tuttavia quest'anno, dopo che Nicole aveva terminato di lavorare il sabato pomeriggio. Abbiamo così potuto raggiungere gli Attafini che ci avevano preceduto.

Con la piccola "Knobli", come la chiamano oltralpe, abbiamo potuto apprezzare il "geniale" tracciato ferroviario ingrandito fino all'ora di pranzo di domenica. Purtroppo l'acqua, non troppo pulita presa da un recipiente poco usato, ha bloccato il passaggio dell'acqua tra il tender e la caldaia, e ci ha costretto ad uno sgrigliamento immediato anche per evitare il surriscaldarsi della caldaia.



Mentre che la Knobli stava raffreddandosi, sono arrivati anche Ernst Krumm e sua moglie Vreni. Durante la "ciciarada" del pranzo mi hanno consegnato il certificato originale della caldaia, ritrovato casualmente tra i loro documenti dopo la vendita della locomotiva.

| | |
|---|--|
| <p><i>Dampfmodellbau</i> Jürgen Knoblauch Ing. grad.</p> | <p>6622 Wadgassen-Werbeln In der Nachtweide 10 Telefon (06834) 60175</p> |
|---|--|

Kessel - Zeugnis

1. Kessel-Nr. 011 für Lok (Typ/Nr.)B-Kuppler 011 Baujahr 1979
2. Bauart STEPHENSON Kohlefeuerung
3. Abmessungen

| | | |
|---------------------|-----|----|
| a. Länge Langkessel | 320 | mm |
| b. Durchm. " | 133 | mm |
| c. Länge Stehkessel | 190 | mm |
| d. Höhe " | 170 | mm |
| e. Breite " | 150 | mm |
4. Rostfläche 1.65 dm²
5. Heizfläche 28.0 dm²
6. Anzahl Siederohre 7
7. Anzahl Rauchrohre 4
8. Material

| | |
|----------------------|-----------------------|
| a. Kesselmantel | nahtloses Stahlrohr |
| b. Feuerbüchse | Stahlblech geschweißt |
| c. Siede- Rauchrohre | Präzisionsstahlrohr |
9. Überhitzer
10. Wasserinhalt 3.2 Liter
11. Betriebsdruck 8.0 bar
12. Anzahl Speiseventile 2 Stück
13. Anzahl Sicherheitsventil 2 Stück

Der oben näher bezeichnete Dampfkessel hat am 20.08.79 einer KALT-WASSER-DRUCKPROBE, mit einem Probedruck von 16bar, über einen zusammenhängenden Zeitraum von 30 Minuten, ohne Beanspruchung standgehalten.

DATUM: 20.08.1979

| |
|--|
| <p><i>Dampfmodellbau</i> Jürgen Knoblauch Ing. grad.</p> <p>In der Nachtweide 10 6622 Wadgassen-Werbeln Telefon (06834) 60175</p> <p style="font-size: 1.5em; color: blue;"><i>J. Knoblauch</i></p> |
|--|

Bellissimo! Trovo un vero colpo di fortuna, possedere una bella e funzionante locomotiva a vapore d'epoca (... e sì ... anche le automobili di oltre 30 anni lo sono!) e oltre ciò con un attestato della caldaia originale.

Rientrando a casa da quel bel fine settimana trascorso in buona compagnia, pensavamo già alla prossima uscita con la Knobli al festival del vapore a Le Bouveret.

Era tuttavia d'obbligo eseguire i lavori di riparazione prima di partire per il Vallese, ma come spesso accade, arrivato metà giugno abbiamo ricaricato la locomotiva così come al rientro da Zurigo e siamo partiti per il festival di Bouveret.

Dopo un primo tentativo fallito nel 2011 (serbatoio dell'acqua perforato dalla ruggine) di circolare Bouveret, quest'anno abbiamo avuto più fortuna.

Scaricato tutto il materiale nel grande capannone del Swiss Vapeur Parc ci siamo limitati il primo giorno a salutare amici e conoscenti.

Il secondo giorno, dopo le prime riparazioni d'emergenza, abbiamo potuto circolare sul lungo circuito senza restare ... a piedi e fare la solita figuraccia. Con non poca soddisfazione siamo riusciti a fare dapprima il piccolo giro (test) per poi continuare fino alla stazione e così fare il giro grande, poi ancora uno. Solo il terribile temporale abbattutosi sulla zona, per fortuna senza grandi danni, ci ha costretto a rientrare alla rotonda.

Il giorno seguente sono venuti a trovarci al parco i ragazzi di Nicole, impazienti di poter provare la nostra Knobli. Purtroppo non sono stati molto soddisfatti del funzionamento della locomotiva. Secondo loro necessitava di diversi lavori di riparazione e regolazione per poter funzionare in modo soddisfacente e così poter circolare con piacere.

Dopo qualche ora di lavoro in officina nella rotonda del parco, il test con l'aria compressa, possiamo di nuovo mettere in pressione la Knobli. La tensione era grande, le aspettative pure. Infine, non ne dubitavo assolutamente, i primi giri hanno dato ragione ai ragazzi di Nicole.

Il festival del vapore anche quest'anno per noi è stato piacevolissimo sotto tutti i punti di vista anche perché siamo riusciti a "gustare" e far "gustare" una locomotiva che pur avendo più di 30 anni ... non li dimostra ... almeno per ora.



Festival international de la vapeur a Bouveret

Pascal Pini

Viene chiamato "Festival Internazionale del Vapore". Grazie agli organizzatori, "aperti" al mondo ferroviario in genere e non solo a quello del vapore, sono sempre ben accetti anche chi si presenta con locomotive elettriche o a trazione senza vapore.



Assieme a mio papà e a mio fratello Dominic ho potuto partecipare al festival internazionale del vapore a Le Bouveret in Vallese. Per motivi scolastici e di lavoro abbiamo tuttavia ridotto la visita ad un unico fine settimana (il secondo).

Nel furgone Peugeot Expert abbiamo caricato 4 locomotive: 1 Köf e 1 "Mandarini" 7 ¼" , una "Feldbahnlok" elettrica arancione in 5" e una locomotiva a vapore B3/4 in 5".

Una prima novità, rispetto agli anni scorsi, è stata quella della mancata apertura del Passo della Novena (Nufenen). Dopo aver valicato il passo del S.Gottardo abbiamo caricato il furgone sul treno navetta a Realp e pagando 25.00 CHF, tutto compreso, abbiamo raggiunto Oberwald dopo ca 20 minuti.

Durante l'attesa a Realp si poteva osservare il fumo e lo sbuffo di una locomotiva a vapore della Furka Bergstecke in servizio di manovra senza poterla vedere.

Arrivati a Bouveret e scaricato il materiale rotabile, ho individuato subito le novità 2013 dello swiss vapeur parc:

- la HGe 4/4 16 rossa a cremagliera della Furka Bergstrecke costruita dalla BALSON AG di Stein am Rhein SH
- l'eliminazione di un passaggio pedonale presso la stazione
- la posa di un selciato presso il nuovo deposito delle locomotive



Come ogni anno il parco offre agli ospiti, oltre l'opportunità di poter circolare nel bellissimo circuito in 5" e 7 ¼", la possibilità di mangiare nello "snack" presente, o gustare le ottime crêpes nella crêperie. Per i piccoli "spuntini" il chiosco della stazione è sempre a disposizione. Chi volesse scrivere una cartolina o acquistare un "souvenir" può recarsi in uno dei 2 "shops" del parco.

Il circuito ferroviario è composto da 5 tunnel, 5 ponti, 3 stazioni, una salita con cremagliera e circa 2 Km di binari. A seconda della posizione degli scambi sono possibili 3 percorsi diversi, fra i quali uno a cremagliera ed uno ridotto che porta direttamente alla stazione principale.

La serata di venerdì si concludeva con tradizionale risotto preparato sul fuoco dal Modelleisenbahn Club di Einsiedeln.



SABATO

Dalle 09:00 alle 11:00 ho visitato assieme a mio papà la "bourse aux jouets" con oggetti da collezione nuovi ed usati, che si svolge come ogni anno presso la scuola di Bouveret.

I miei acquisti:

- un vagone tipo EAOS in scala N 1:160
- un trattore Lanz Bulldog in scala N 1:160
- un lampadario in scala N 1:160

Per tutto il pomeriggio abbiamo potuto circolare sull'enorme circuito grazie anche alla bellissima giornata di sole.

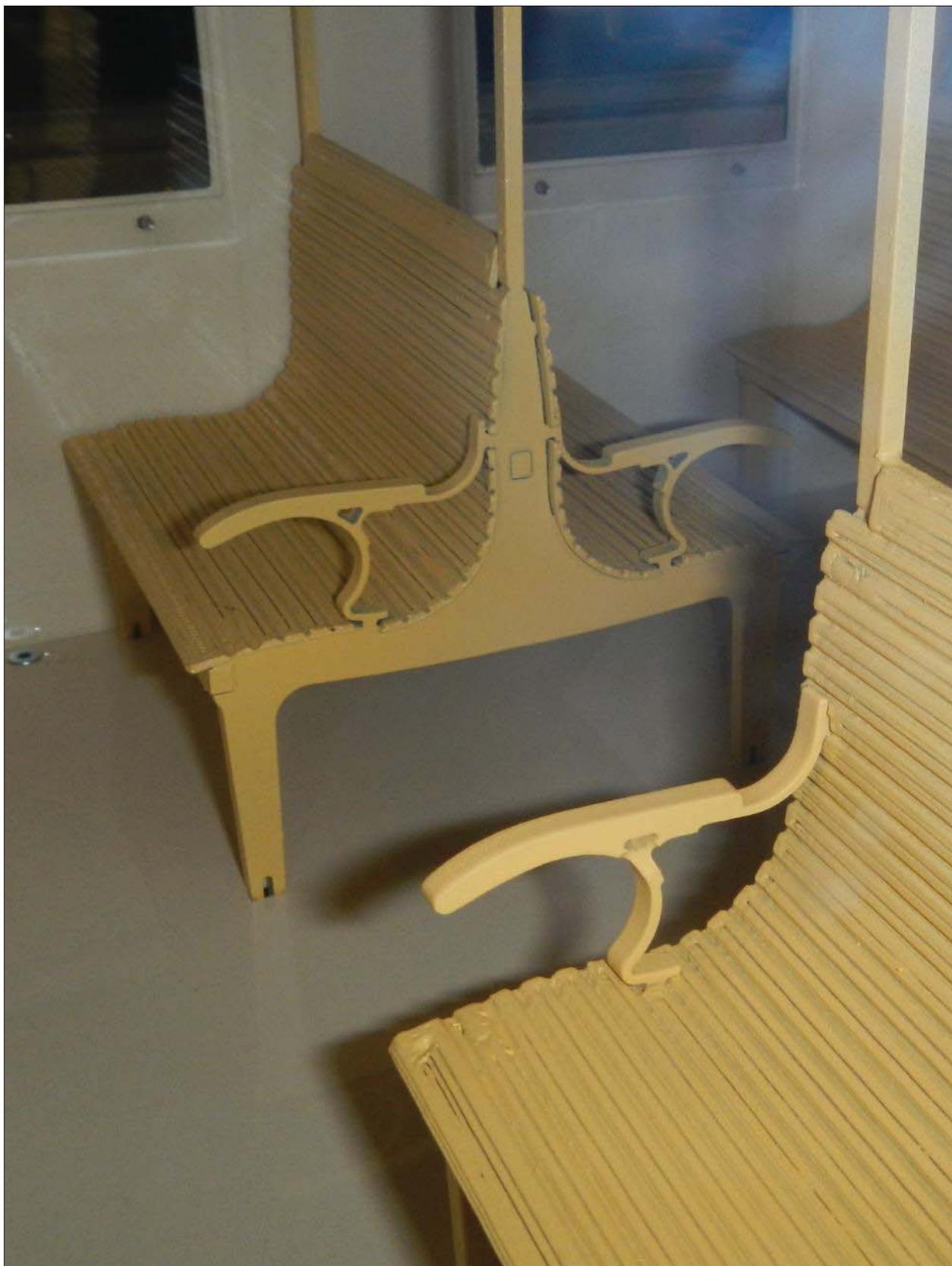
Particolari interessanti visti fra gli ospiti:

- la bellissima Tigerli in 7 ¼" di Mike Ellis
- i nuovissimi "vecchi" vagoni a tre assi FFS in 5" di Yves Marclay costruiti da BALSON



Mike Ellis ha vinto con il suo Tigerli il 1.Premio al concorso di modellismo a Leamington (England)





interno del nuovo vagone costruito dalla BALSON di Stein am Rhein SH

La sera, come ogni anno:

- aperitivo
- discorso del presidente Yves Marclay
- "micro-raclette"
- circolazione notturna, accompagnata da una band di musicisti jazz

Mi è stato detto il giorno seguente, che, a partire da un'ora ... molto tarda ... gli organizzatori del festival hanno programmato i segnali e gli scambi in modo tale da poter permettere l'incrocio di treni. Tutto è stato organizzato in modo impeccabile. I partecipanti dovevano tuttavia rispettare sia i segnali, sia gli orari di partenza, arrivo e transito. Chi ha potuto resistere fino alle piccole ore sono rimasti entusiasti.

DOMENICA

Abbiamo potuto circolare fino a mezzogiorno. Caricato tutto il materiale rotabile nel furgone ho aspettato il momento adatto per salire, assieme mio papà, sul primo vagone del convoglio a cremagliera trainato dalla bellissima locomotiva a vapore, costruita da Charly Ball, e guidata da Yves Marclay. Ci siamo "gustati" 2 giri completi, il tutto seguito a distanza da mia mamma a Bellinzona tramite le camere WEB.



Garratt in 7 ¼" con Boris Gachnang

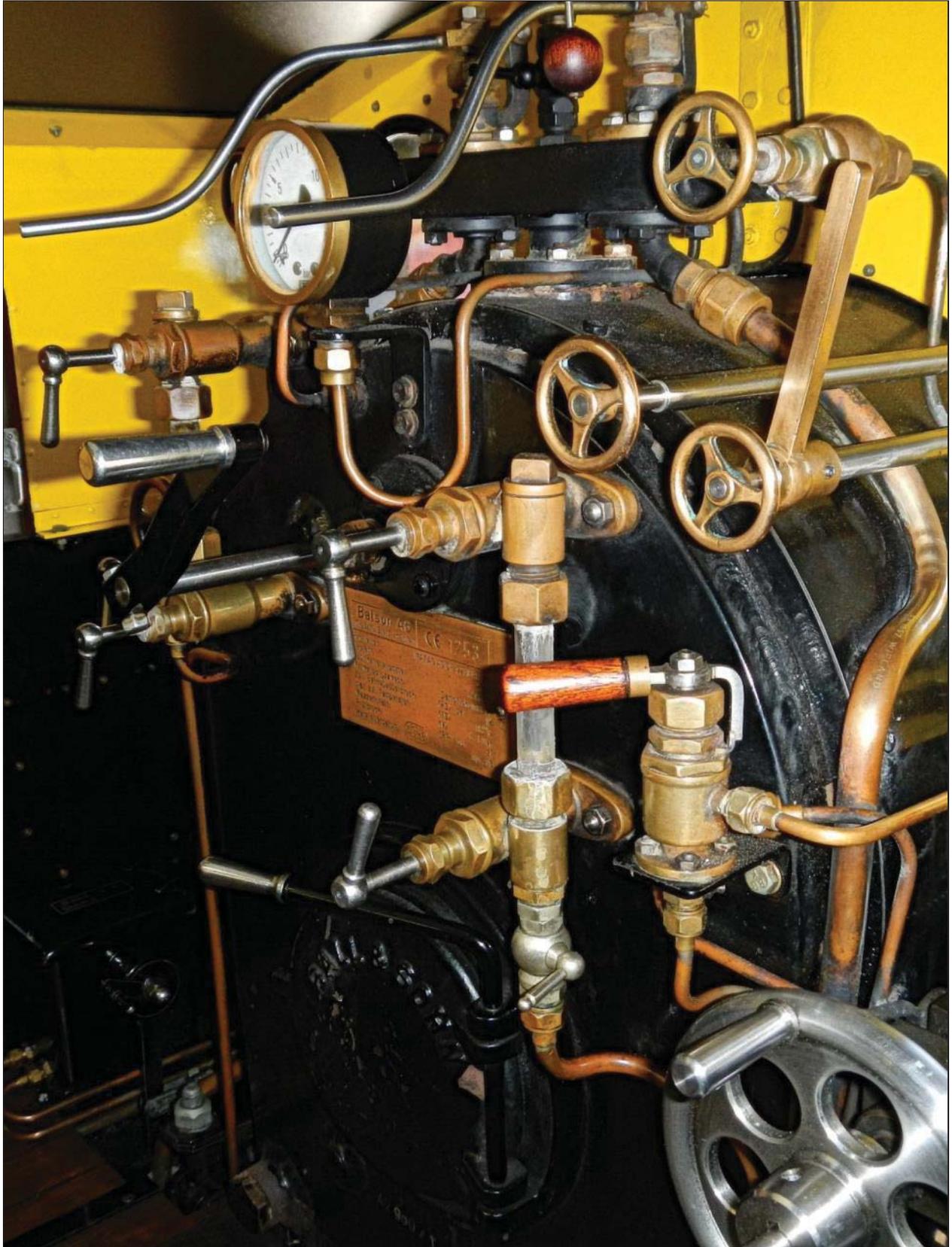
A conclusione della seconda giornata di sole, non ci siamo lasciati sfuggire un'ultima crêpe, prima di affrontare i tornanti del Passo del Furka, essendo il Passo della Novena nuovamente chiuso dopo la breve riapertura di sabato.

È stato molto interessante perché si poteva vedere i binari dove transitano le locomotive a vapore della Furka Bergstrecke. Ad Oberwald si è visto pure il binario a cremagliera che esce e rientra nel sedime stradale al transito di un treno.

Peccato che la stagione della Furka Dampfbahn iniziava una settimana più tardi ...







interno della locomotiva a vapore del Furka



Waldenburg II serie in 7 ¼" con il costruttore Charly Ball a destra

**Prossimo 33. Festival Internazionale del Vapore a Bouveret
13-22.GIU.2014**



Roland Ravelli, macchinista e membro del Club Mikado

Un "rettile" ... in 5 pollici

Bruno Pini

Da anni conosco Rolf Gienger, responsabile dei giovani del Modelleisenbahn Club di Einsiedeln (MECE). Rolf è un imprenditore nel campo meccanico (www.giengermbh.ch) e da alcuni anni anche grande appassionato di meccanica ferroviaria. La sua grande fantasia e passione unite alle possibilità offerte dalla sua officina (torni, frese a 5 assi, macchine per elettroerosione a filo, ecc.) gli hanno permesso di costruire in 3-4 anni locomotive elettriche piccole e grandi, innumerevoli vagoni a 2 e 4 assi, Sputnik, ecc. in 5" e un "Schneesleuder SBB" a motore diesel-idraulico in 7 ¼". Una delle prime locomotive è stato il modello in 5" del cocodrillo FFS. Mi raccontava che durante la costruzione del cocodrillo riusciva a trovare ancora piccoli spazi di tempo per costruire una decina di mini-locomotive da cantiere come quella arancione/nera acquistata in seguito per Pascal.

Periodicamente e più volte all'anno ci ritroviamo per discutere di un progetto comune che dovrebbe concludersi a fine 2014 come pure di altri piani futuri. Capita che cerchiamo risposte a quesiti non ancora risolti navigando in rete. Poche settimane fa ... navigando ... ho ritrovato un articolo apparso sulla rivista LOKI 10/2008 dedicata alla costruzione del cocodrillo che abbiamo pure visto, fresco di "produzione", circolare sull'impianto ATAF di Mappo nell'aprile 2009. Ho ritenuto interessante riproporre alcune parti di questo articolo traducendole in italiano.

SBB-Krokodil Ce 6/8" in 5-Zoll-Spur

Grossspur-Reptil

Das legendäre Krokodil der SBB ist ein grosser Favorit unter der Fans der Bahn und der Modellbahn. Es zieht auch Modellbauer in den Bann, die mit modernsten Technologien ans Werk gehen. Wir trafen eine Vierergruppe, die sich des Krokodils im Massstab 1:11 angenommen hat.

Von Martin von Meyenburg

Titolo originale dell'articolo scritto da Martin von Meyenburg

Il leggendario cocodrillo delle FFS è un grande favorito tra gli appassionati delle ferrovie e della modellistica. Riesce ad affascinare anche modellisti che lavorano con le più moderne tecnologie. Abbiamo incontrato un quartetto attratto dal cocodrillo in scala 1:11.



Il motto "il fine giustifica i mezzi" ben si addice a molti appassionati di miniferrovie e del vapore. Essi cercano di arrivare con ogni mezzo alla realizzazione di un modello attraente, raggiungendo spesso limiti tecnici e/o di conoscenze. Questo accade in particolare se si desidera costruire un modello in grande scala.

Ad esempio la trazione a bielle, la "snodabilità" degli avancorpi (musi) del Ce 6/8 porrebbe ad ogni costruttore che volesse costruire il coccodrillo FFS in scala 1:11 ostacoli non semplici da superare.

Ogni modellista o appassionato di ferrovie avendo fra le mani un piano originale 1:10 della locomotiva sa che la riduzione della scala a 1:11 rappresenta un'impresa di non poco conto. Il sogno di realizzare una grande locomotiva, pur essendo all'inizio di grande stimolo, spesso svanisce rimanendo per sempre tale.

Gruppo polivalente

Per caso, sul lago di Zurigo, si è formato un gruppetto di quattro persone che non ha soltanto sognato di realizzare un coccodrillo in scala 1:11 ma che sta concretizzando a pieno ritmo il progetto. E tutto questo con metodi poco convenzionali, con una perseveranza e professionalità tali da far dubitare della serietà del progetto se non si vedesse con i propri occhi la costruzione in stato avanzato. L'entusiasmo di voler raggiungere un ambizioso obiettivo induce spesso ad aprire nuove vie, spesso dimenticate e non solo nel campo dell'hobbistica.



da sinistra: Hans Isler, Walter Bernet, Rolf Gienger, Max Fuchs

Max Fuchs, attivamente coinvolto nella costruzione del grande impianto ferroviario in 3 ½" e 5" del club DMC-CH di Tüffenwies ZH, chiede un giorno al suo collega, Walter Bernet, noto per la sua esperienza in campo meccanico, se non sarebbe possibile costruire il coccodrillo in scala 1:11 per lo scartamento 5 pollici.

Solo dopo parecchie insistenze da parte di Max Fuchs, Bernet dà il suo consenso allo studio del progetto alla condizione di realizzarlo come vuole lui. Trattandosi di una nuova sfida meccanica desidera costruire il modello a modo suo. Il duo inizia a raccogliere materiale e a studiare a fondo il coccodrillo marrone di Erstfeld e quello verde del museo dei trasporti a Lucerna.

Ben presto il duo diventa un trio, visto che nel frattempo Hans Isler (amico di Bernet) si è lasciato convincere ad occuparsi della parte elettronica ed elettrica.

Severi requisiti

Gli esperti di meccanica, soprattutto se professionisti, non amano le "cose fatte a metà". Ancora meno se dispongono di un'officina ben attrezzata.

Per Walter Bernet fu subito chiaro che una trazione a catena, usata spesso nei modelli in grande scala, non era adatta. Pur essendo di facile realizzazione, il sistema a catena è spesso rumoroso e poco pulito (spruzzi di olio e grasso). Di conseguenza si sarebbe dovuto impiegare un riduttore meccanico completamente incapsulato, mosso da 2 motori elettrici di 800 Watt di potenza, alloggiati ognuno nell'avancorpo (muso), come nell'originale, per una potenza totale di 1.6 kW.

Per il collegamento del motore con l'albero del riduttore Walter Bernet cercava un tondino adatto. Bernet contatta Rolf Gienger, che conosceva per la sua attività nel campo della meccanica di precisione, chiedendogli informazioni per questo tondino.



da sinistra Rolf Gienger e Max Fuchs

Ben presto Rolf Gienger viene a conoscenza del progetto "coccodrillo" e visto che suo padre aveva avuto una formazione meccanica presso la Märklin a Göppingen, era evidente che il trio sarebbe diventato un quartetto.

Rolf pur condividendo il concetto meccanico di Walter, propone un metodo di produzione differente: il gruppo avrebbe così potuto disporre di tutta l'immaginazione di Gienger e della potenzialità dei suoi macchinari di precisione.

Produzione di alta precisione

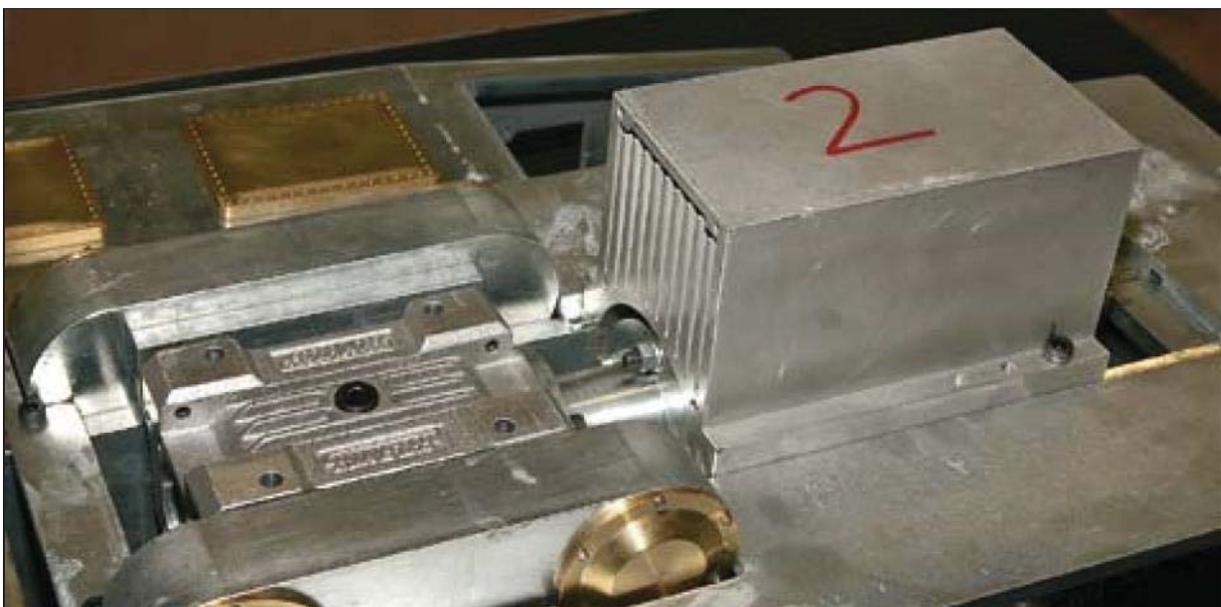
In breve tempo inizia la concreta progettazione del modello con l'aiuto di CAD/CAM, mezzi usati professionalmente da Rolf Gienger che afferma:

"La costruzione di utensili di precisione e le saldature: questi sono i veri nemici!"

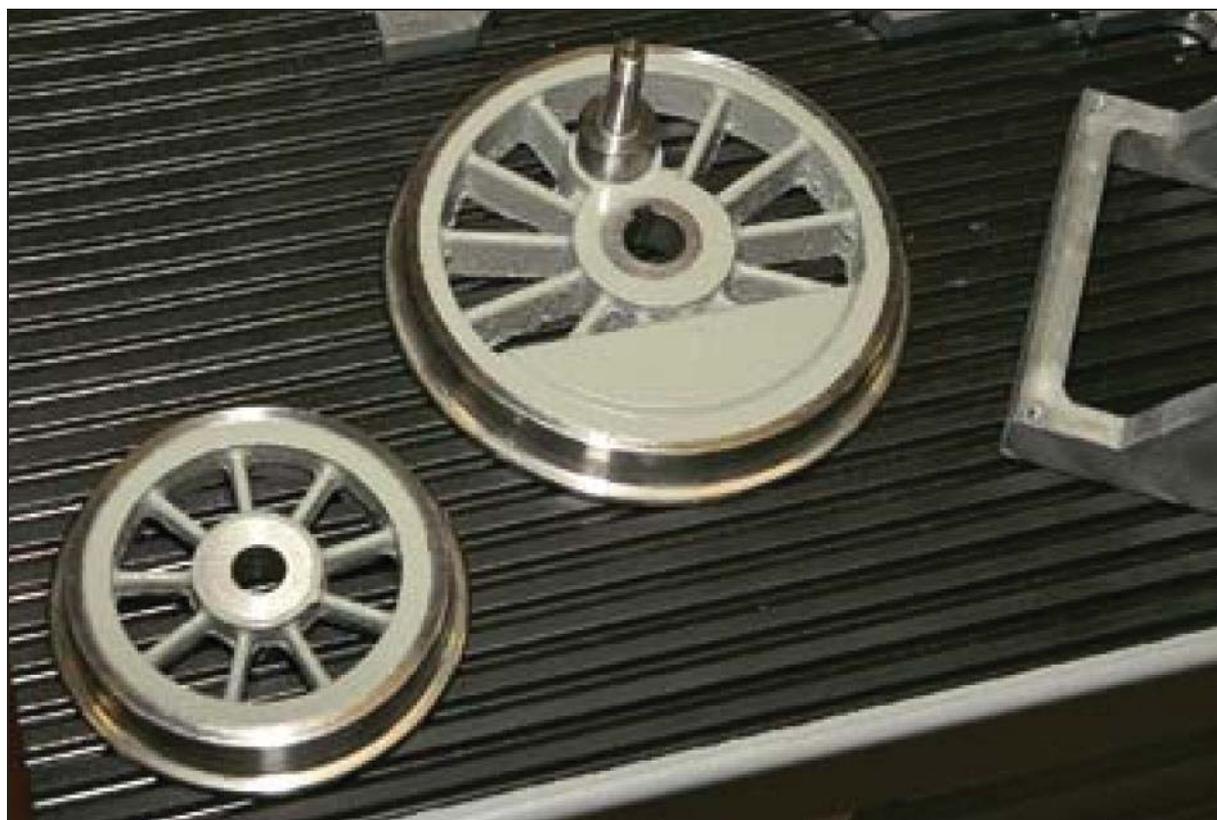
Così Rolf Gienger inizia a costruire i pezzi più grandi erodendo a filo massicci pezzi d'acciaio. "Questo lavoro, oltre alla precisione e all'avversione per le saldature, è anche un buon esercizio per i miei apprendisti" afferma Rolf Gienger osservando la parte centrale del cocodrillo composta solo da due pezzi avvitati assieme. Anche la scatola del riduttore, le parti massicce della carrozzeria e le bielle sono state realizzate ad elettroerosione.



blocco centrale prodotto con elettroerosione a filo



Stessa cosa per i blocchi di raffreddamento dei motori. Solo gli ancorpi sono stati saldati. Rolf Gienger, avendo oggi a disposizione fresatrici multiassiali, li rifarebbe fresandoli da un pezzo unico.



Le fusioni delle ruote a raggi sono state acquistate e tornite in seguito, pressando poi a caldo i bandaggi d'acciaio, come nell'originale.

Tutto ciò che poteva essere costruito senza macchine CNC è stato preparato da Walter Bernet nella sua officina.

Pianificazione quasi professionale

La costruzione è iniziata nel novembre 2006. Nell'estate 2008, il coccodrillo è stato montato per la prima volta nella costruzione grezza, verificandone così tutto il funzionamento. Parallelamente sono stati costruiti alcuni vagoni, fra i quali il vagone comando a 4 assi con le batterie, il comando elettronico ed il compressore per l'aria compressa per i freni. Delle parti elettriche si è occupato Hans Isler. Probabilmente nei coccodrilli (prevedibilmente uno verde e uno marrone) verrà installata una batteria tampone per poterli manovrare senza il vagone comando. Nella primavera 2009 è pianificata l'inaugurazione presso il DMC-CH di Tüffenwies a Zurigo. Ai due coccodrilli seguiranno con ogni probabilità altri vagoni, tra cui un vagone Sputnik con cella frigorifera per bibite, ed un'altra imponente locomotiva. Siamo impazienti di vedere la conclusione di questo progetto e l'inizio di quelli che seguiranno.

Per ulteriori interessanti informazioni: www.knubi-modellbahn.ch



Ben Gienger collauda uno dei due coccodrilli a Mappo il 26.APR.2009

Alcune creazioni di Rolf Gienger & Co



Pascal Pini, Mappo 12.SET.2010



Xrot SBB a trazione diesel-idraulica



Sputnik con generatore di corrente per alimentare la lanterna rossa di coda



Decisioni / informazioni del comitato

Il comitato

Dimissioni di Francesco Vignolini dal Comitato

Con lettera datata 01.MAG.2013 Francesco Vignolini, membro del Comitato ATAF e Vice-presidente, ha comunicato di rassegnare le dimissioni con effetto immediato dal Comitato. Francesco ha riconfermato la sua decisione per email datata 08.GIU.2013 in cui precisa che le dimissioni sono dovute esclusivamente a motivi privati. Ha pure garantito, verbalmente, la sua piena disponibilità verso la società anche in futuro nel limite del tempo a sua disposizione.

Ci dispiace per la sua decisione, maturata tuttavia da tempo. Francesco aveva infatti sempre affermato che sarebbe rimasto in Comitato ancora 1-2 anni.

Dirti GRAZIE, caro Francesco, è poco per tutto quello che hai fatto e dato nella tua funzione di Membro di Comitato. Conoscendoti siamo sicuri che continuerai anche in futuro a darci il tuo prezioso e competente aiuto come socio ATAF.

Decisioni del Comitato del 06.GIU.2013

- Rimandare alla prossima AG Ordinaria eventuali proposte per nuovi Membri di Comitato
- Pietro Mariotta, segretario in carica, è nominato Vicepresidente
- René Lüthi, responsabile MANIFESTAZIONI, sarà inoltre responsabile a.i. TECNICA
- Francesco Vignolini rimane coordinatore del restauro della Bm 3/3

Gita sociale

Abbiamo previsto una gita sociale durante una domenica di Agosto 2013 in cui abbiamo in serba una circolazione pubblica. Troverete ulteriori dettagli in seguito.

11.AGO.2013 – Gita sociale 2013

il comitato

La gita sociale si svolgerà sulla sola giornata di domenica 11.AGO.2013 e prevede:

- **Viaggio Castione-Cama-Castione (Ferrovia Mesolcinese)**
- **Pranzo in un Grotto di Cama**

La ferrovia Bellinzona - Mesocco è una linea ferroviaria svizzera a scartamento ridotto metrico che percorre la Valle Mesolcina. Inaugurata nel 1907, fu chiusa al traffico passeggeri regolare dal 1972, attualmente è in uso come linea turistica nella tratta Castione – Cama e gestita dalla Società Esercizio Ferroviario Turistico SEFT.

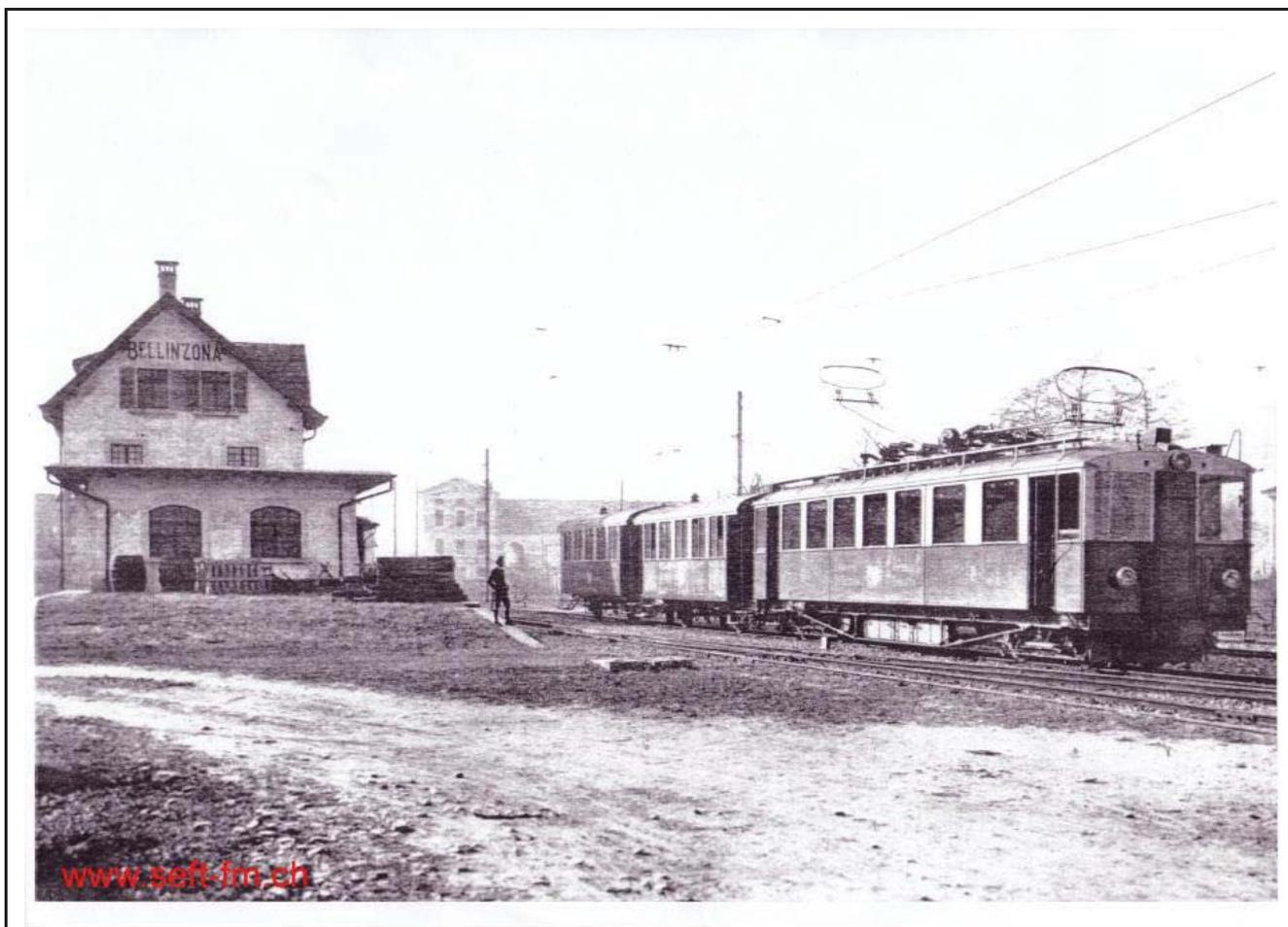


Per informazioni: www.seft-fm.ch

Proponiamo questa gita poiché da tempo si discute, si legge, si specula sul futuro della Ferrovia Mesolcinese. I seguenti articoli pubblicati negli ultimi anni dal Corriere del Ticino danno un'idea della situazione.

RISERVAZIONE

per i posti sul trenino e al Grotto



| | |
|-----------------------|---|
| Data: | domenica 11.AGO.2013 - 10:50 partenza da Castione stazione - 13:55 partenza da Cama stazione |
| Trasporto: | Castione-Cama-Castione (Ferrovia Mesolcinese) |
| Pranzo: | Grotto Cama |
| Costo viaggio: | max. 14.00 CHF |
| Scadenza: | 30.LUG.2013 |
| Informazioni: | Pietro Mariotta Tel. 079.444 3572 pietro.mariotta@ataf.ch |

Mesolcinese ancora sui binari

Rinnovata la concessione alla SEFT

BELLINZONA - La parte bassa della Mesolcina continuerà a disporre di un servizio ferroviario. L'Ufficio federale dei trasporti ha rinnovato alla Società esercizio ferroviario turistico (SEFT) la concessione per proseguire nelle sue attività fino al dicembre 2013. Il 2010 sarà pertanto il 16esimo anno di servizio turistico sulla tratta Castione-Cama. Si tratta di 13 chilometri di binari di quella che, fino al 27 maggio 1972, era la linea Bellinzona-Mesocco entrata in esercizio nel 1907 e rimasta parzialmente in servizio per il trasporto delle merci anche dopo la cessazione del traffico passeggeri. L'ottenimento del rinnovo della concessione è stato reso noto dalla stessa SEFT che ha visto premiata la serietà dell'attività svolta dal gruppo di appassionati che la costituiscono e che dal 1995 sono di fatto anche proprietari dell'intero tracciato ferroviario con concessione federale fino al 2020. La Società che finora ha trasportato quasi 36 mila passeggeri potrà così continuare a proporre i suoi apprezzati viaggi con il suo materiale rotabile d'epoca a trazione elettrica che fanno rivivere gli anni d'oro del trasporto ferroviario locale.

15.02.2010 - 20:00

Requiem per il trenino

La Castione-Cama chiuderà quasi certamente a fine 2013

CASTIONE - «Si romperà un bel giocattolo». Non si fa molte illusioni Mario Realini, responsabile della comunicazione della Società Esercizio Ferroviario Turistico (SEFT)-Ferrovia Mesolcinese, sul futuro della linea turistica Castione-Cama. «Alla fine del 2013 giungerà a scadenza la concessione per il trasporto di passeggeri a scopo turistico e quasi certamente l'autorità federale non ce la rinnoverà». Il motivo è presto detto: a Roveredo il progetto per la ricucitura del paese una volta conclusa la circonvallazione dell'A13 prevede lo smantellamento dei binari. I 13 chilometri della linea ferroviaria tra Castione e Cama si interromperanno bruscamente lì, all'incirca a metà percorso. Nonostante le nuvole nere che si stagliano all'orizzonte, la Ferrovia Mesolcinese non si perde d'animo: domenica riprenderanno le corse pubbliche.

6.07.2011 - 16:34

La Mesolcinese non ci sta a morire

La Società ferroviaria si oppone allo smantellamento

BELLINZONA - La Società esercizio ferroviario turistico (SEFT) non intende accettare i piani di chi vorrebbe vederla sparire nel 2016 quando Berna le ha concesso l'uso della linea Castione-Cama fino al 2020. Il Comune di Roveredo e l'Ufficio federale delle strade prevedono che i binari sui quali tutte le estati circolano i suoi convogli storici vengano smantellati nell'ambito dei lavori di ricucitura del paese previsti dopo l'apertura della nuova circonvallazione autostradale. Ma la SEFT (nota ai più ancora come Ferrovia mesolcinese) non intende morire e rivendica di poter continuare la sua missione tenendo in vita gli ultimi 13 chilometri della linea a cavallo tra Ticino e Grigioni. Pertanto la società si batterà per proseguire nelle proprie attività che, complice forse anche il diffondersi delle voci riguardanti la sua scomparsa a fine 2013, stanno conoscendo un successo senza precedenti.

Di recente la SEFT ha adottato due decisioni di principio. Da un lato si rifiuta di entrare nel merito di un'eventuale cessazione spontanea delle attività. Dall'altro ha stabilito che l'anno prossimo chiederà a Berna il rinnovo della concessione d'esercizio convinta che, con la buona volontà e con un coinvolgimento che finora non c'è stato, sarà possibile trovare una soluzione per sistemare il centro di Rorè mantenendo i binari.

5.08.2011 - 05:00

Il trenino ferma la stazione

Castione, sospeso l'iter dell'area d'interscambio

CASTIONE - Non è solo a Roveredo che ci sta rendendo conto che la Ferrovia mesolcinese e i suoi treni storici non sono un aspetto secondario del quale è possibile fare astrazione. Lo stesso avviene a Castione dove la lotta del trenino per non scomparire sta bloccando la sistemazione di tutta l'area della stazione. Dallo scorso dicembre è diventata capolinea TILO, ma non dispone ancora delle infrastrutture collaterali necessarie: in particolare terminal dei bus e parcheggi. Secondo i programmi del Cantone i lavori sarebbero già dovuti entrare nel vivo, ma nulla si è mosso. L'evasione dei ricorsi contro i piani non è neppure iniziata. Tutta la procedura di approvazione del progetto che nel frattempo ha accumulato almeno un anno di ritardo è sospesa.

Ad ostacolare la realizzazione del progetto è il ricorso inoltrato dalla Società esercizio ferroviario turistico. Ha portato anche il Cantone a rendersi conto che progettando l'area della nuova stazione si dava per scontato che la Ferrovia mesolcinese sarebbe sparita in tempi brevi. Nulla ostacolava quindi a cancellare dall'area della stazione TILO il capolinea del trenino e i suoi binari. Invece non è affatto detto che vada a finire così e si attendono chiarimenti da Berna dove si è verificato un inghippo che pesa tanto sulla ricucitura del paese di Roveredo quanto sulla stazione di Castione.

25.08.2011 - 06:00

Mesolcina, per il trenino è capolinea

Roveredo vuole ricucirsi e chiede alla Ferrovia retica di smantellare i binari

ROVEREDO - Prepararsi a scendere, ultima fermata per la linea turistica Castione - Cama. Tutto fa credere che quel che resta di quella che fu la storica ferrovia retica in Mesolcina sia destinato a scomparire. Lo fanno pensare le necessità legate alla ricucitura di Roveredo e uno scritto del Comune alla Ferrovia retica dove si chiede di smantellare i binari entro metà 2016. Lo lasciano supporre i termini della concessione alla Società esercizio ferroviario turistico (SEFT) che utilizza l'infrastruttura e il fatto che l'Ufficio federale delle strade (USTRA) stia valutando di rilevare in anticipo i terreni. Lo si deduce, infine, dai piani per il rifacimento della stazione TiLo di Castione. Tutti questi elementi inducono a convincersi che al più tardi entro metà 2016, quando sarà finita la circonvallazione autostradale in galleria, almeno il tratto di Roveredo (dal confine con Grono fino al Ponte al Sassello) verrà smantellato. Forse i lavori inizieranno già a fine 2013, quando scadrà la prima concessione della quale gode la SEFT, quella per l'esercizio turistico.

16.11.2011 - 05:34

Il trenino viene abbandonato

I Comuni chiedono di revocare in anticipo la concessione per la Mesolcina

MESOLCINA - Non è più solo Roveredo a chiedere la fine anticipata dell'esercizio ferroviario e turistico tra Castione e Cama. Ora ci sono anche San Vittore, Grono, Leggia e Cama, ovvero gli altri Comuni attraversati dai binari della vecchia ferrovia retica. La scorsa fine di gennaio i cinque sindaci si sono rivolti mezzo lettera all'Ufficio dell'energia e dei trasporti del Canton Grigioni chiedendo espressamente di intervenire «con sollecitudine e determinazione» affinché entrambe le concessioni delle quali gode la Società esercizio ferroviario e turistico (SEFT) scadano entro la fine del 2014.

16.02.2012 - 06:06

Via il trenino, Coira dice ni

Il Cantone risponde ai Comuni mesolcinesi che vorrebbero togliere i binari

MESOLCINA - Coira prende posizione... senza prendere posizione. Nelle scorse settimane l'Ufficio dell'energia e dei trasporti del Canton Grigioni ha risposto alla lettera inviata a fine gennaio da Roveredo, Grono, Leggia, Cama e San Vittore nella quale gli veniva chiesto di intervenire «con sollecitudine e determinazione» per togliere il trenino dalla Mesolcina. I cinque Comuni vorrebbero anticipare al 2014 la scadenza delle concessioni delle quali gode la Società esercizio ferroviario e turistico (SEFT). Nella sua risposta il Cantone si chiama fuori. Inoltre specifica che le concessioni sono competenza dell'Ufficio federale dei trasporti. Nello scritto, le autorità retiche sottolineano i diritti dei quali gode la SEFT e, senza esprimere un sostegno chiaro, si dice comprensivo nei confronti dei Comuni. Coira ribadisce però che la questione deve venir risolta rispettando le procedure e che in questo contesto va tenuto conto delle legittime rivendicazioni di chi ora opera sul tracciato. Senza dimenticare gli indennizzi.

30.03.2012 - 05:55

Il trenino si prepara al riposo

L'esercizio turistico tra Castione e Cama cesserà a fine 2013

CASTIONE/CAMA - Quella che si aprirà domenica 1. Luglio sarà la penultima stagione per lo storico trenino che collega Castione a Cama. Creato nel lontano 1907, il collegamento ultracentenario cesserà la sua attività alla fine del prossimo anno. Lo farà assecondando le richieste dell'Ufficio federale delle strade (USTRA) che, oltre a realizzare entro il 2016 la circonvallazione di Roveredo, vuole ricucire il paese di ora tagliato in due dall'autostrada. La Società esercizio ferroviario e turistico (SEFT) che garantisce le corse e si occupa della manutenzione di locomotive, binari e vagoni è dunque pronta a rinunciare al diritto che vanta sull'infrastruttura. Oltre alla concessione sull'esercizio ferroviario che scadrà a fine anno prossimo conformemente ai bisogni del Comune e dell'USTRA, la SEFT gode di una concessione sull'infrastruttura fino al 2020. Nessuna decisione sulla revoca è arrivata da Berna, ma la SEFT, come ci hanno confermato i suoi rappresentanti, si prepara a dismettere l'attività e anticipare la scadenza per la seconda concessione. Lo farà però solo a determinate condizioni e solo se verrà pagato un giusto e congruo risarcimento.

28.06.2012 - 15:15

Braccio di ferro sui binari

Non c'è accordo con l'USTRA per i terreni sui quali passa il trenino mesolcinese

MESOLCINA - I terreni sui quali corre il trenino mesolcinese rimangono contesi. Qualche mese fa l'Ufficio federale delle strade (USTRA) ne ha chiesto l'espropriazione dei sedimi e durante la seduta di conciliazione tenutasi ieri a Roveredo ha nuovamente incassato l'opposizione della Società esercizio ferroviario turistico (SEFT) che, forte della concessione sull'esercizio e di quella sull'infrastruttura valida fino al 2020, non vuole saperne di cedere. Ieri davanti alla Commissione federale di stima le parti non hanno trovato un accordo. Da un lato chi vuole far vivere lo storico trenino mesolcinese, dall'altro coloro che vogliono ricucire Roveredo (tagliata in due da quattro decenni) e finalizzare il cantiere autostradale. Toccherà quindi all'istanza circondariale pronunciarsi in merito. In un secondo tempo si tratterà di discutere i risarcimenti: la SEFT (che ha comunque già fatto sapere di abbandonare il servizio passeggeri con la fine del 2013) non vuole smantellare i binari senza venir indennizzata.

14.08.2012 - 06:00

Mesolcina, il trenino perde i binari

La circonvallazione di Roveredo ha la priorità sull'esercizio della linea

BELLINZONA - Niente da fare per la Ferrovia Mesolcinese e tutti i suoi sostenitori in valle e fuori. La Commissione federale di stima ha respinto l'opposizione presentata dalla Società esercizio ferroviario turistico (SEFT) che gestisce la linea dal 1995 contro l'espropriazione richiesta dall'Ufficio federale delle strade (USTRA) che abbisogna di parte dei terreni occupati dai binari per realizzare la circonvallazione autostradale di Roveredo. Il prossimo anno i soci della SEFT (tutti attivi a titolo volontario) potranno ancora far ancora circolare i treni storico-turistici tra Castione e Cama, ma dal 1. gennaio 2014 l'USTRA potrà occupare alcune delle parcelle per procedere alla demolizioni di sottopassaggi e passaggi a livello e alla costruzione di nuovi ponti e strade. La SEFT ha facoltà di inoltrare ricorso al Tribunale federale amministrativo. Nel frattempo dovrà però anche cominciare a valutare se proseguire le proprie attività limitandole alla tratta Castione-San Vittore.

9.10.2012 - 06:00

Perdita dei binari, la SEFT non ci sta

Circonvallazione di Roveredo, la Ferrovia Mesolcinese ricorre

BELLINZONA - Prosegue il braccio di ferro in corso in Mesolcina tra auto e treno. Due vettori di trasporto che a Roveredo si trovano in conflitto. Da una parte c'è l'Ufficio federale delle strade (USTRA) che dal 2014 abbisogna di alcuni terreni sui quali si trovano i binari della vecchia Bellinzona-Mesocco per completare la circonvallazione A13. Dall'altro la Società esercizio ferroviario turistico (SEFT) che intende continuare a far circolare i suoi convogli storici tra Castione e Cama sulla linea a scartamento ridotto per la quale dispone di una concessione federale fino al 2020. Il primo round della prova di forza (come riferito dal CDT lo scorso 9 ottobre) è andato all'USTRA di fronte alla Commissione federale di stima. La SEFT non si dà per vinta e per far valere le sue ragioni ha deciso di ricorrere al Tribunale amministrativo federale. Ma non solo. Ritenendo che la decisione della Commissione sia illegittima la SEFT ha chiamato in causa l'Ufficio federale dei trasporti.

5.11.2012 - 06:00

La Mesolcinese va a Losanna

La Ferrovia turistica gioca la sua ultima carta: ricorso al Tribunale federale

BELLINZONA - La Ferrovia Mesolcinese non si dà per vinta. Vuole continuare ad esistere e a circolare sui binari da Castione a Cama. Per farlo ha deciso di giocare la sua ultima carta. Una carta che porta dritta a Losanna, fermata di Mon Repos. La Società Esercizio Ferroviario Turistico (SEFT) si è appellata ai massimi giudici contestando l'autorizzazione che dal 2014 permetterebbe all'Ufficio federale delle strade (USTRA) di occupare con il cantiere per la circonvallazione A13 parte dei terreni di Roveredo sui quali si trovano i binari. Per la SEFT sarebbe un durissimo colpo. La perdita di quel tratto di binario causerebbe una cesura di quanto resta della gloriosa Bellinzona-Mesocco. I treni potrebbero circolare da Castione a San Vittore nonché da Grono a Cama. Ciò che, oltre a ridurre notevolmente l'attrattiva dell'offerta turistica, provocherebbe non poche difficoltà operative alla Società il cui deposito si trova a Grono, a monte dell'interruzione.

7.05.2013 - 06:00

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

Il Comitato e la Redazione

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.

Digitalizzazione Film e Foto

Francesco Vignolini ha digitalizzato su DVD tutte le cassette VHS (un centinaio) con filmati ferroviari di Eisenbahn Romantik.

Inoltre ha digitalizzato tutte le foto, diapositive, negativi presenti nell'archivio ATAF rendendo il tutto di facile consultazione tramite i mezzi multimediali presenti nella sede ATAF di Mappo.

A nome di tutti i soci GRAZIE Francesco per l'immenso e utilissimo lavoro realizzato in modo impeccabile.

Cena sociale 2013

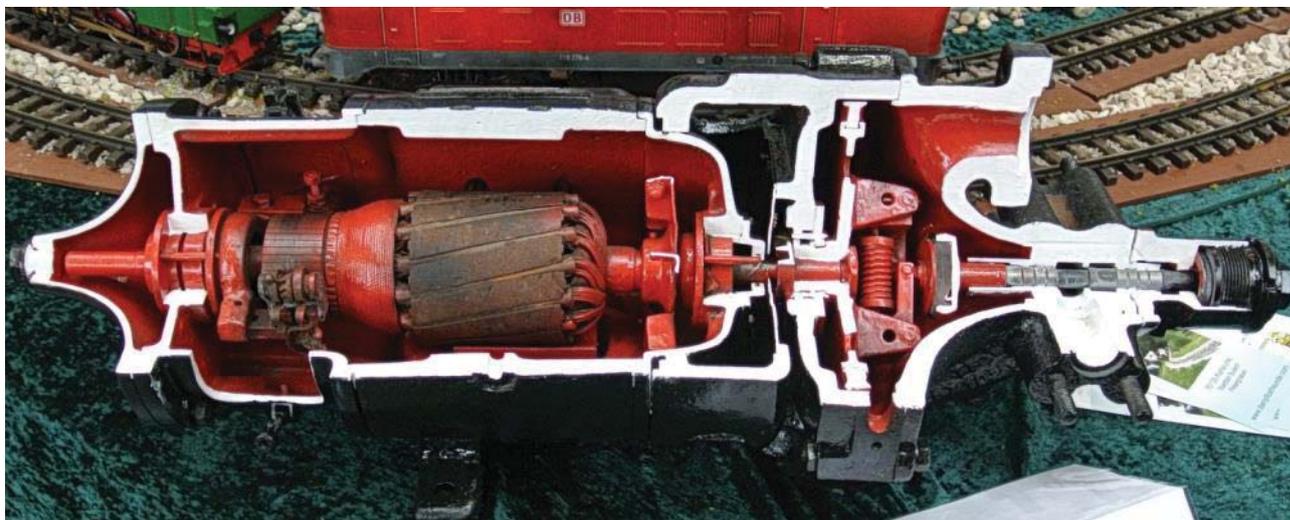
Abbiamo prereservato per la cena sociale la data di sabato 09.NOV.2013 dopo l'ultima circolazione soci del 2013.

Lo sapevate ...

diversi soci

che ...

il particolare mostrato nell'ultimo Bollettino appartiene ad un generatore di corrente (Turbogenerator) usato per l'illuminazione nelle locomotive a vapore. Una turbina a vapore integrata muoveva una dinamo della potenza di ca. 500 W. Fra i più conosciuti c'era quello prodotto dalla AEG del peso di ca. 80 Kg.



che ...

nella città tedesca di Bruchsal era attiva un'importante industria, la Maschinenfabrik Schnabel & Henning ? Fondata nel 1869, aveva come obiettivo la produzione di installazioni di sicurezza per le ferrovie. In seguito la società si chiamò Maschinenfabrik Bruchsal AG e nel 1941 fu acquisita dalla Siemens und Halske (S&H). L'attuale proprietario, Nokia Siemens Network, ha deciso la chiusura definitiva per il 30.NOV.2013. Il 29.GIU.2013 sarà messo fuori servizio a Bad Zurzach l'ultimo sistema di sicurezza per il controllo dei segnali e degli scambi del tipo Bruchsal G ancora in funzione in Svizzera.



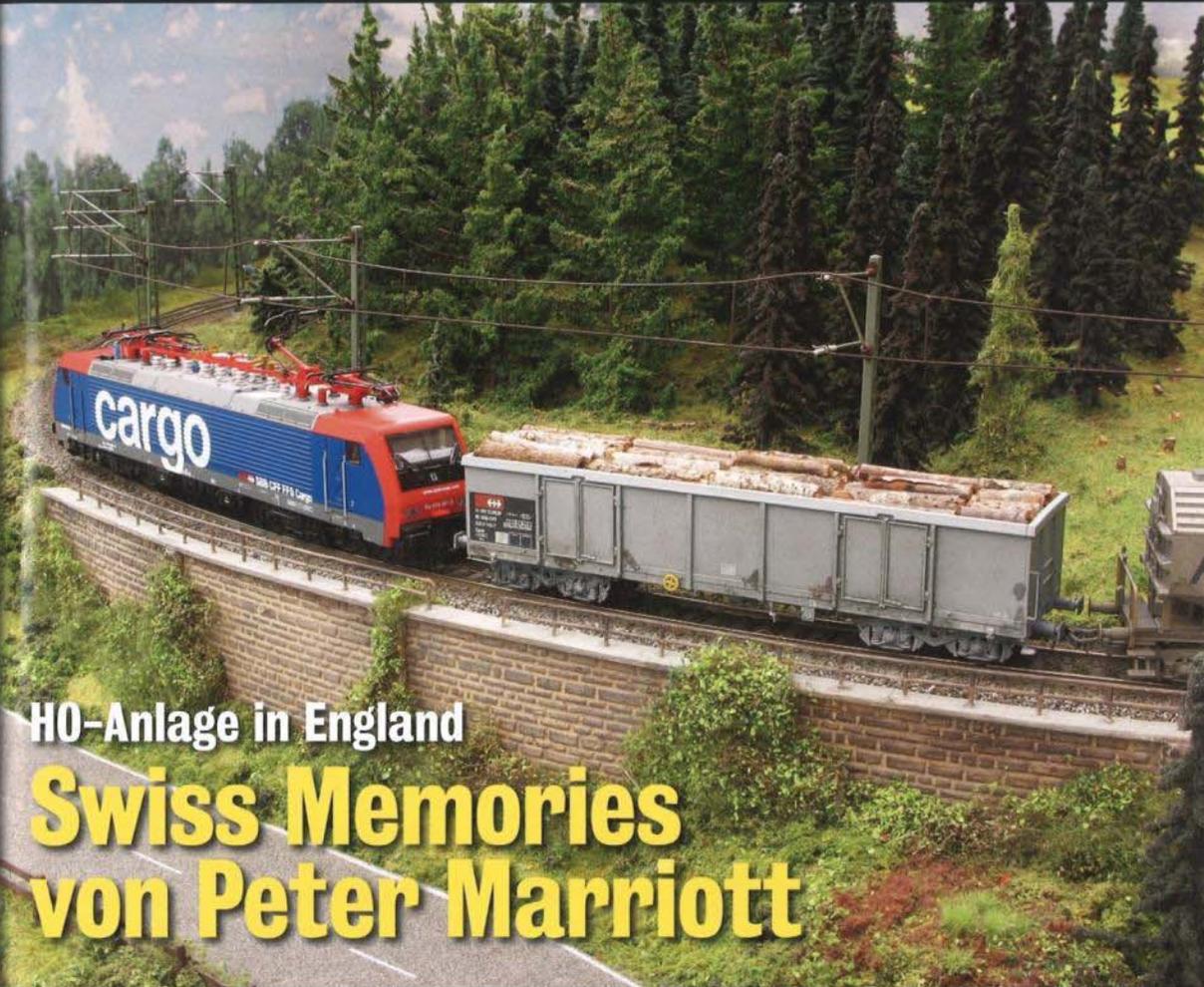
Frivolezze fotografiche e non ...

LOKI

Nr. 4|2013
www.loki.ch



Das Schweizer Magazin für den Modellbahnfreund



H0-Anlage in England

Swiss Memories von Peter Marriott



Porträt

Martin Stamm und seine
speziellen Bahnbilder



Modellbau

Der Weg zur persönlichen
Methode: Beispiel Viadukt



Messe Nürnberg

Jahresneuheiten 2013
von Nichtausstellern

... che il nostro segretario Pietro Mariotta stia scrivendo le sue memorie sotto uno pseudonimo inglese ?

Scadenze



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

Locarno — ATAF (Mappo) — Tenero — Bellinzona - Lugano

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

Siamo in Sede ogni giovedì a partire dalle 20.30

Circolazione soci + lavori manutenzione

- 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

Festival Int.Ysebähkli 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

Festival Internazionale Bouveret VS

- 13-22.GIU.2014
- 5" + 7¼"
- Presidente: Yves Marclay
- www.swissvapeur.ch

Modellbau D-Friedrichshafen

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

Messe D-Karlsruhe

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

*Kreativität ist
der produktive Umgang mit Spannungen*

*Johakim Scharfenberg 1927-1996
deutscher Theologe und Psychoanalytiker*

*La creatività è
la gestione produttiva delle tensioni*

*Johakim Scharfenberg 1927-1996
teologo e psicoanalitico germanico*