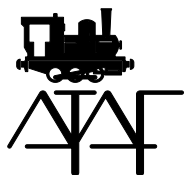


bbb



www.ATAF.ch

Bollettino

anno societatis XLIV
APRILE-GIUGNO 2014

ASSOCIAZIONE TICINESE AMICI DELLA FERROVIA



Indice

Riflessioni.....	3
Realizzato un desiderio per i soci.....	4
Hobby Model Expo a Novegro	14
Le vetrine di Mappo	16
Giornata porte aperte a Landquart (125.Giubileo RhB)	20
La Ae 6/6 11407 Aargau e l'ETR 470 a Bellinzona.....	29
Festival del vapore al Swiss Vapeur Parc a Bouveret	34
Messaggio del cassiere.....	43
ATAF su Facebook.....	44
Notizie dell'ultima ora e comunicazioni in breve	45
Lo sapevate	46
Frivolezze fotografiche e non	47
Scadenze	48

Indirizzo

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

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

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

Comitato 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	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 27.FEB.2014
REGOLAMENTO CIRCOLAZIONE	Approvato il 23.MAR.2008

Foto copertina
Bouveret VS, 22.GIU.2014

Sergio LUCIANO di Cuneo (Piemonte Italia) alla guida della BAYARD in 7 ¼" autocostruita. Alle spalle Hildegard PINI, moglie del Presidente.

Realizzato un desiderio per i soci

Vittorio Roggero

Or sono 14 anni, viene realizzato a Mappo-Minusio il grande impianto esterno nello scartamento 5" e 7 ¼, che portava la nostra Associazione a gestire unicamente modelli di dimensioni che andavano ben oltre quelle del trenino di casa tanto apprezzato dai soci fondatori. Ma questo non era il solo scopo della ATAF; anche chi non disponeva di una locomotiva di grandi dimensioni, aveva ancora il desiderio di far circolare i propri modellini in scale più piccole su un impianto simile a quelli che avevamo nei nostri appartamenti. Ma tutto questo ha avuto pure una storia: brevemente qualche ricordo.



Pontebrolla 1986 – Alberto venturi

Bollettino 1/89

Sono pervenuti i primi progetti per la sistemazione dell'impianto interno in scala 0 e alla demolizione dell'impianto in N, con le prove dinamiche del raggio delle curve.

Finalmente maturata la prima fase di ripristino della sede di Ponte Brolla, 3 progetti per la scala 0 usciti dal concorso di idee pubblicato 1 anno prima. Il comitato ha incaricato i "Zeroisti" di procedere con i lavori.

Bollettino 2/89

All'assemblea viene precisata la sistemazione dei futuri impianti interni.

Bollettino 3/90

E` fatta. Citazione.

All'inizio dei lavori per l'impianto in 0 nessuno avrebbe mai osato pensare di veder girare i primi treni. Il socio Danilo ha ritagliato la fossa per la rotonda del deposito.

L'impianto in N riprende la circolazione.



Bollettino 11/90

Terminato l'impianto elettrico della stazione in 0.

Bollettino 4/92

Prosegue la costruzione dell'impianto in 0, sorge qualche piccolo problema con l'impianto N.

Bollettino 5/93

Si smonta l'impianto in N dando più spazio a quello in 0.

Bollettino 2/94

Sull'impianto in 0 viene presentato il vagone della ditta "Richina" dei soci François e Gianmarco.



Bollettino 9/95

Impianto in 0 un poco arenato, progetti e lavori molto più intensi si profilano all'orizzonte, quasi terminata la rimessa in 0. Un periodo di pausa quasi forzata frena la continuazione dell'impianto in 0.

**SORGONO NUOVE IDEE
E ...
NUOVI PROBLEMI PER IL FUTURO**

1996 – 2012: Il futuro della società e la nuova sede

Grande impegno il trasferimento a Mappo e le nuove costruzioni previste (circuito, nuova sede ecc.), e tutto quanto fu inserito in essa con il trasloco da Ponte Brolla. L'arrivo di nuove locomotive e vagoni di grande scartamento (5" e 7 ¼) hanno dimostrato quanto lo spazio che inizialmente era tanto, alla resa dei conti erano insufficienti. I nuovi locali erano pieni senza possibilità di poter inserire un piccolo impianto. Delusione per alcuni, speranza per altri.

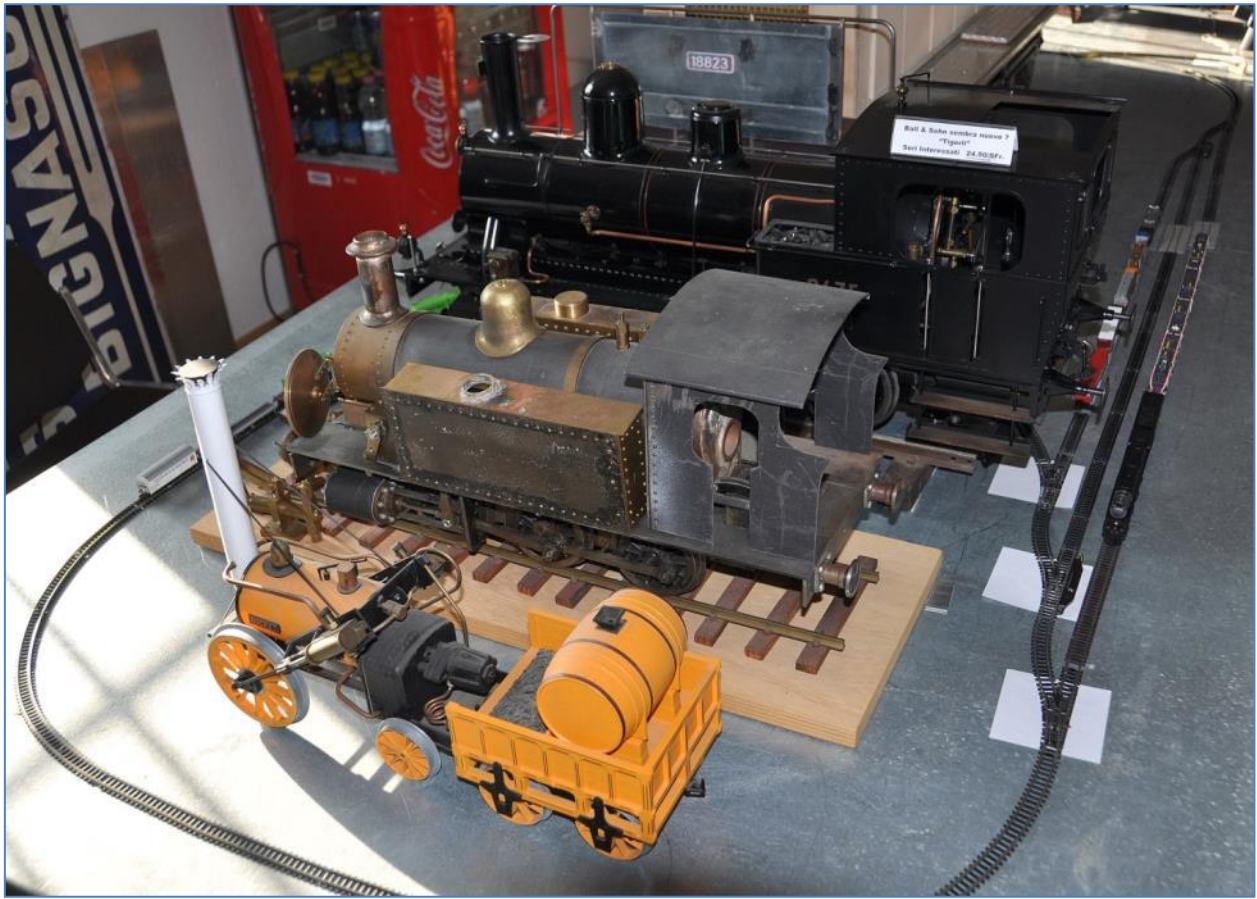
9.2008

Il socio Rodolfo, propone un circuito per far circolare materiale in 0.



2012 Solo un ovale in scala 0?

In questo lungo scorcio di tempo, molte possibilità sono state evocate ma l'attesa diveniva sempre più lunga. Finalmente nel timido ancora freddo febbraio un impianto provvisorio in scala 0 veniva approntato e messo in funzione, dando così la possibilità ai soci di valutare lo spazio necessario per un futuro circuito mobile da inserire nel locale sede. Contagiati e motivati anche dall'entusiasmo di alcuni soci, i giovani Dominic e Pascal, preparano un semplice ovale in scartamento N sul tavolo (locale officina) predisposto al montaggio della locomotiva Em 3/3 in 7 ¼" in fase di costruzione, mostrando ai curiosi le possibilità del "controllo digitale".



Un circuito in N racchiude la Rocket OS e la Tigerli di Gianluigi e l'incompiuta di ???



Vittorio sta contemplando una Bigboy in O, che sta per essere superata da una locomotiva in N cargo



16.05.2013

Il comitato, riprendendo una discussione avvenuta in Aprile, decide di studiare la possibilità di costruire un impianto smontabile, con pura funzione tecnica (nessun diorama) e aperto alle scale:

- G 45 mm usabile anche per lo scartamento 1
- 0 32 mm con 3 rotaie isolate fra loro, per il funzionamento in CC e CA
- H0 16.5 mm con 2 rotaie
- H0 16.5 mm con 3 rotaie per il funzionamento in CA
- H0m 12 mm usabile anche per lo scartamento TT
- N 9 mm con 2 binari paralleli collegati fra di loro tramite scambi

Affida lo studio al socio Gabriele Monticelli.

03.10.2013

Il socio Gabriele ha rotto i tempi e presentato un riassunto (frutto di numerose discussioni con Danilo e Rodolfo), con le dimensioni del plastico (m 5.20 x 3.60 ampliabile) e relativa lista con i tipi di binario. Tranne lo scartamento N nessun altro avrà degli scambi.

07.11.2013

Gabriele presenta il progetto definitivo con un preventivo.

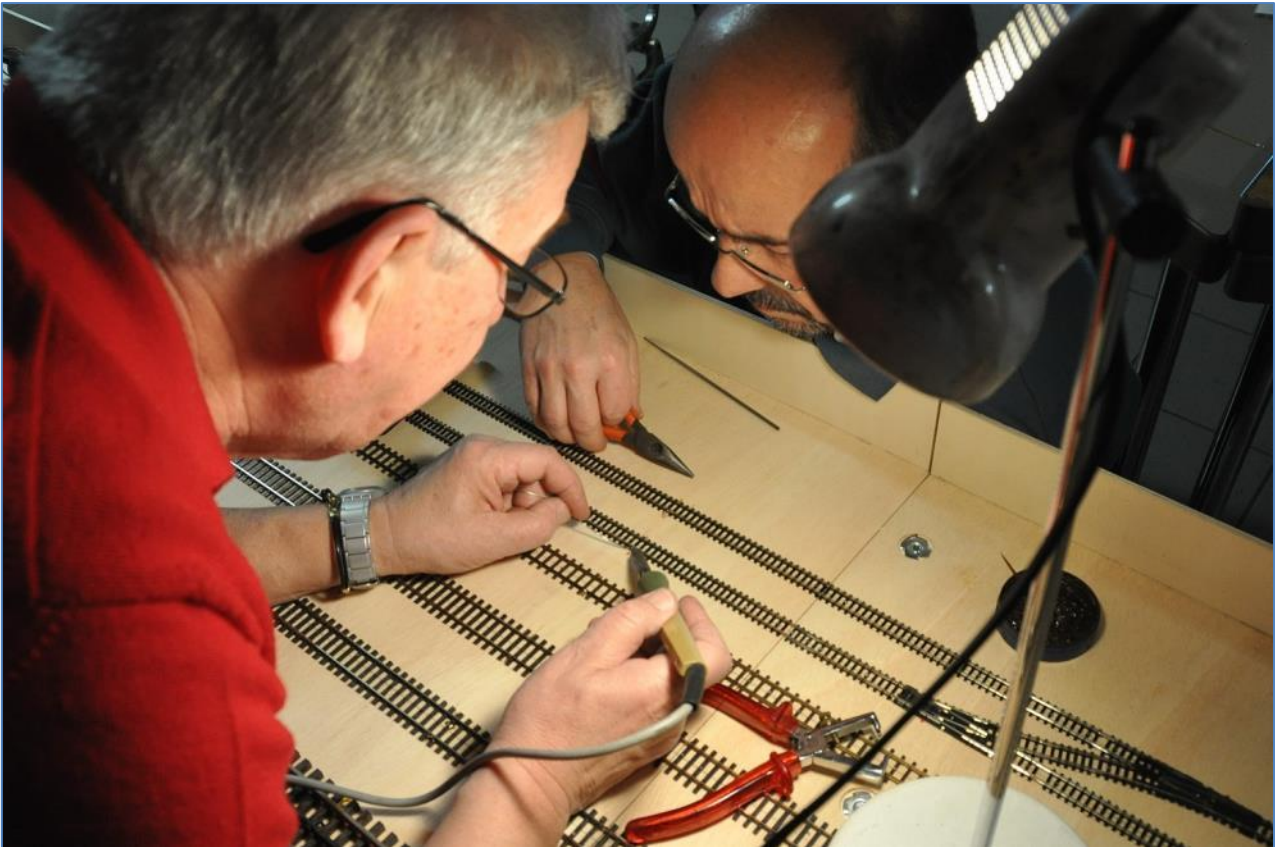
Tutti i piani cartacei dell'impianto con le relative misure preparate da Gabriele vengono verificate da Bruno, nostro Presidente, che utilizzando moderni programmi di disegno computerizzati (CAD), confermerà la correttezza di quanto calcolato a mano, riuscendo a tracciare al millimetro le posizioni dei binari in modo tale che treni di diversi scartamenti possano circolare contemporaneamente senza minimamente toccarsi.

Presentate ed accettate le spese per il futuro impianto (ca.2'500 CHF), si procede alla comanda del materiale. Pochi giorni dopo inizieranno i lavori per la costruzione.

16.11.2013

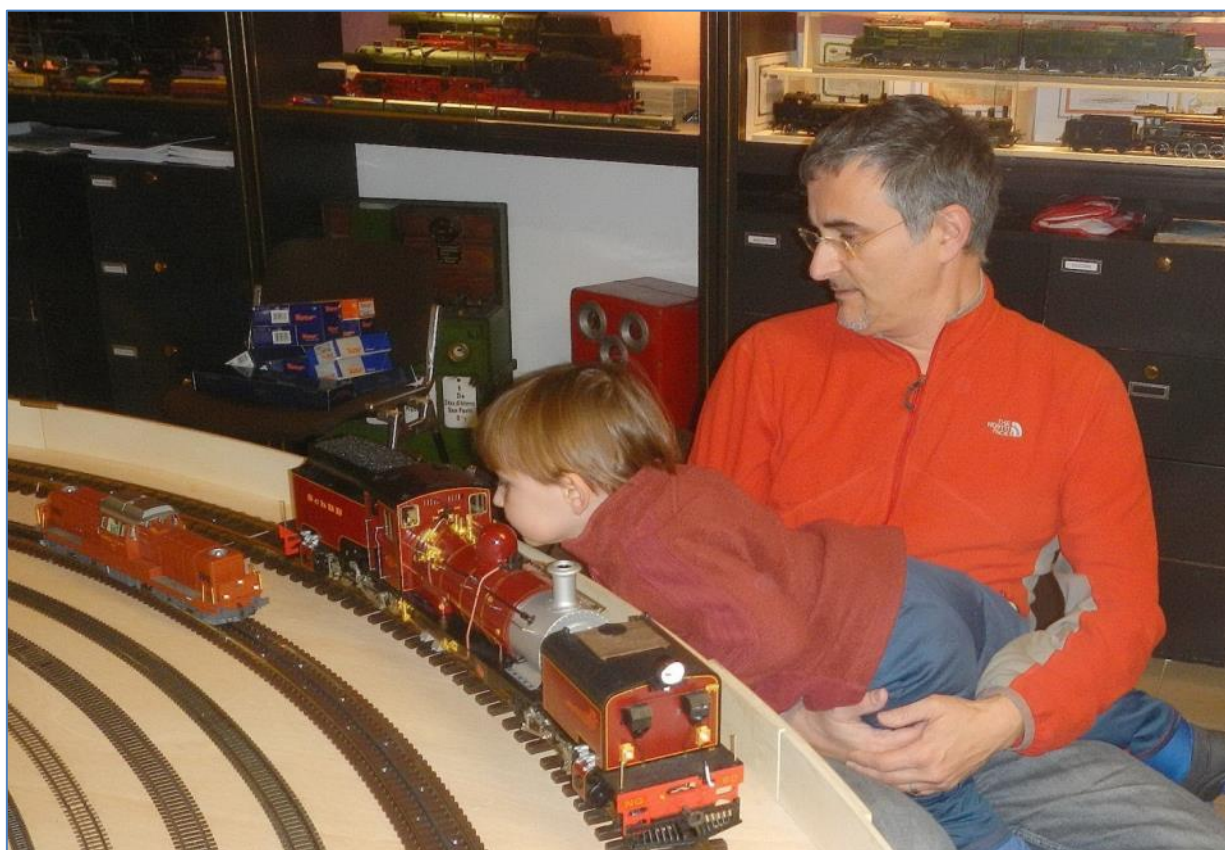
In un lungo sabato di lavoro, la sera al buio, vengono ritagliati sul piazzale esterno del parco, i settori circolari e dritti che dando così il via alla costruzione delle diverse tratte e curve che alla fine daranno un impianto di m 5.20 x 3.60 (dimensioni notevoli per un impianto smontabile interno) con la possibilità di ingrandirlo per l'esterno nelle misure di m 6.80 x 3.60.

Molte giornate e sere di intenso lavoro, per un pleiade di appassionati, discussioni, progetti, montaggio binari, collegamenti elettrici e digitali, attività su grandi scartamenti come pure su piccoli ove le giovani leve con il vantaggio dell'ottima vista hanno posato i binari con viti quasi invisibili.



13.02.2014

Il lavoro è terminato: ben riuscito e ben funzionante. L'impianto è a disposizione dei soci che potranno far circolare i propri treni nelle diverse scale.



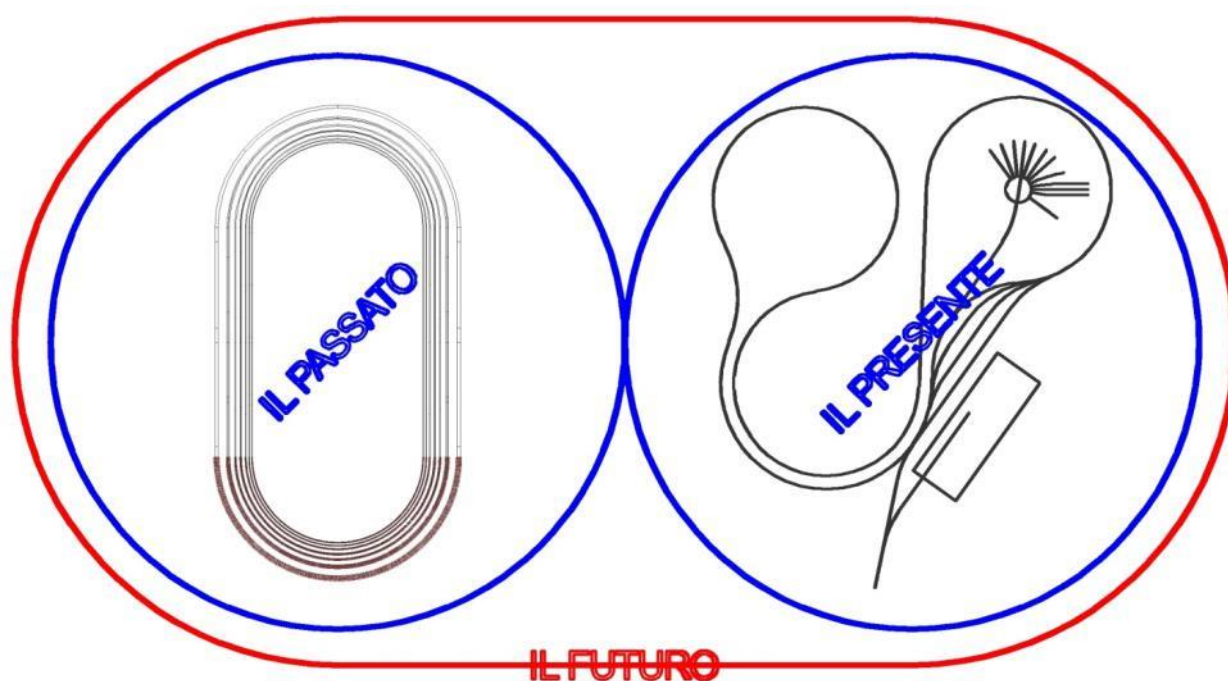
CONCLUDENDO

Inizia con entusiasmo la circolazione dei piccoli treni. Soci che hanno tolto dai loro impianti, dalle vetrine o dalle scatole una notevole quantità di locomotive e vagoni da presentare con un pizzico di orgoglio sciorinano vantaggi, svantaggi e prerogative varie dei diversi modelli e marche.

La realizzazione viene molto apprezzata dai soci presenti all'assemblea generale del 27.02.2014, rievocando discussioni dei tempi di Ponte-Brolla (e anche prima), ricordando le vicissitudini degli impianti progettati, iniziati e non terminati.

Oggi disponiamo non solo di scartamenti (5" e 7 ¼") che ci permettono di trasportare delle persone, ma pure di altri che favoriscono il divertimento senza remore di età.

Se pure gli anni vengono accolti con mestizia o allegria dagli attivi della nostra Associazione, bene consolidata è l'idea di continuare nello sviluppo dell'attuale sede, consapevoli che fra le giovani leve vi sia forse un senso di debolezza, o fiacchezza, o leggerezza verso l'impegno richiesto. Molti diversivi sono loro offerti e un onere continuo non è più nella visione della loro gioventù. Pazienza e fiducia, ciò che oggi si allontana ritornerà e per trovare una nuova sede più grande con molti circuiti e scartamenti, con la possibilità di mostrare all'amica quanto è pure divertente e istruttivo il modellismo ferroviario: Allora chi è avanti con gli anni e con i dolori che li accompagnano, potrà raccontare con un senso di orgoglio le fatiche e i sacrifici dovuti all'ingrandimento e quanto oggi nella nuova sede avremo costruito per loro, nel pensiero che tutto questo sia il futuro dell'ATAF.



**Solo chi sa essere paziente
potrà forse vedere il suo desiderio realizzato,
anche se le rughe del tempo
solcheranno la fronte
come linee ferroviarie personali.**

Hobby Model Expo a Novegro

Pietro Mariotta e Gabriele Monticelli

La mattina del 9 marzo scorso abbiamo avuto il piacere di ricevere a Mappo il proprietario della Fiera di Novegro e del circuito di vapore vivo arch. Gabriele Pagliuzzi, accompagnato dagli amici vaporisti Giorgio Bandinu e Lorenzo Lobbia.

Per l'occasione abbiamo messo in servizio la composizione con la Ge 4/4 RhB. Fra una chiacchiera e l'altra è arrivato mezzogiorno e, sempre discutendo del nostro hobby preferito, abbiamo gustato assieme una semplice ma saporita spaghetтата. Per motivi d'impegno, dopo una breve passeggiata fino al lago, gli ospiti sono ripartiti alla volta di Milano.

Il 5 aprile ci siamo recati alla manifestazione HOBBY MODEL EXPO SPRING EDITION presso il Parco Esposizioni Novegro (Milano). Purtroppo lavori urgenti di manutenzione necessari prima dell'apertura stagionale al pubblico della nostra miniferrovia non hanno permesso ai nostri soci di partecipare numerosi alla trasferta. La fiera del modellismo spaziava dal ferromodellismo ai modelli di aeroplani, alle automobili, con tanti interessanti "stand" con prodotti di nicchia. Dopo un giro della fiera ci siamo poi spostati sull'adiacente parco in cui era in servizio una miniferrovia. I circuiti in 5 e 7 ¼ pollici, solo in parte con binari in comune, sono molto estesi e, trovandosi in un parco verde, si ha l'impressione di percorrere una vera ferrovia. Come al solito l'accoglienza è stata molto calorosa, con giri sui loro convogli, pranzo preparato presso il deposito e tanti scambi di idee e di impressioni. Ringraziamo gli amici di Novegro per la bellissima giornata trascorsa assieme, con il proposito di mantenere vivi i contatti anche in futuro.





Il raduno internazionale per appassionati della ferrovia con scartamenti 5" e 7 1/4", all'interno del Parco Espositivo , è stato organizzato dal gruppo Novegro Railway Vapore Vivo:

www.novegro railway.altervista.org

Alcuni dati:

- organizzatori: Giorgio Bandinu e Lorenzo Lobbia
- collaudo impianto: 2013
- lunghezza: 720 m in 5" e 600 m in 7 1/4" di cui 420 m in comune
- scambi: funzionamento pneumatico
- deposito: 66 mq con 6 binari al coperto e 1 non coperto
- altro: piattaforma, elevatore, ponte per manutenzione

[ndr] Il più importante appuntamento fieristico in Italia dedicato al modellismo:

Hobby Model Expo

26-28.SET.2014

presso il Parco Esposizioni Novegro MI
(vedi www.parcoesposizioninovegro.it)

Le vetrine di Mappo

Dominic Pini

Può essere un pregio per una società avere vetrine come quelle di Mappo. La grande superficie espositiva, illuminata con lampade LED a basso consumo, dà ad ATAF l'opportunità di essere anche conosciuta: sono un nostro biglietto da visita per ogni visitatore.

Ad inizio anno ho proposto al Comitato, che prontamente ha accettato, di affidarmi la gestione della parte espositiva delle vetrine.

Riassumendo il mio compito è:

- la pulizia delle vetrine (la pulizia degli oggetti esposti è compito dei proprietari!)
- la pianificazione delle esposizioni (cosa, chi, quale periodo)

Ho pianificato 4 esposizioni all'anno. I temi espositivi sono definiti in modo da non essere monotoni e tenendo in considerazione i suggerimenti dei soci o dei visitatori.

Non è tuttavia escluso che alcuni oggetti restino esposti più a lungo, sempre che il proprietario sia d'accordo e che l'interesse dei soci o dei visitatori lo giustifichi.

È inoltre possibile che singoli oggetti vengano messi o tolti al di fuori del periodo pianificato.

Non tutto, tuttavia, potrà essere esposto anche se problema... non è il trasporto!



Di seguito alcune foto con gli oggetti esposti nel periodo marzo-giugno 2014.



Vetrina1

Sopra: diverso materiale in N come una BR 01, una Ae 6/6, una Em 3/3, una C 6/8, una Ae 7/14 una Bm 6/6 e una Ae 4/7.

Sotto locomotiva americana in 3 1/2 " della OS. Appoggiato davanti vediamo degli accessori autocostruiti in 5", ma anche in 7 1/4 ", come anche un mini oliatore funzionante in 1:11 Holzapfel, una Ge 4/4 e una pompa a vapore della ditta Link



Vetrina 2

Sopra garratt Drakensberg della Schinznach Baumschulbahn in 1:22,5 LBG/ASTER prodotta in metallo in una serie limitata di 600 pezzi

Sotto E 3/3 "Tigerli" in 5" della ditta BALSON di Stein am Rhein e un "tappo" di ispezione di una caldaia di una locomotiva a vapore in servizio presso la Verbano Express.



Vetrina 3

- Sopra da sinistra Ed 3/5 in 1 vapore vivo Aster, Ed 3/5 in 0 LEMACO e Ed 3/5 in N con vecchi vagoni tre assi SBB e una Gem 4/4
- Sotto DB 23005 in 1, Te 2/2, Ed 2x3/3 in 0, E 3/3 "tigerli" in 0 e C 5/6 "elefante" in 0 LEMACO.



Vetrina 4

- Sopra big boy in 0 e big boy in H0
- Sotto treno MOB in H0m, Ae 7/14 in 0 prodotta dalla ditta Hermann, A 3/5 in 1 vapore vivo SPRING



Vetrina 5

- Sopra Rocket in 3 1/2 " OS, B 3/4 in 1 vapore vivo
- Sotto in 0: Ae 6/6 verde, Ae 6/6 rossa, Bm 6/6, Tm 2/2, Be 3/6, un vagone pullmann,
in H0: Em 3/3 con un vagone regalato dall'AFC, Tm 2/2

VENITE A TROVARCI a Mappo

... almeno ogni 3 mesi.

Ne vale la pena

Ogni socio che desiderasse esporre qualcosa in vetrina o avesse delle proposte è pregato di contattarmi:

Dominic Pini
+4179.437.07.32
dominic.pini@ataf.ch

Giornata porte aperte a Landquart (125.Giubileo RhB)

Bruno Pini

Stefan Engler, Presidente del Consiglio di Amministrazione della ferrovia retica, ex Consigliere di Stato del Cantone Grigioni, Consigliere agli Stati e Hans Amacker, Direttore della ferrovia retica hanno scritto:

"125 anni sono trascorsi da quando, nel lontano 9 ottobre 1889, i nostri antenati inau-gurarono la tratta che da Landquart si inerpicava fino a Klosters, segnando in tal modo la nascita della nostra ferrovia di montagna. Dapprima ancora con il nome di Ferrovia Landquart–Davos (LD) e in seguito, dal 1895, con quello di Ferrovia retica (RhB). 125 anni sono un lungo lasso di tempo, durante il quale il fascino e la marcata accettazione della RhB in tutto il cantone dei Grigioni si sono notevolmente accresciuti.

125 anni sono però anche un lungo periodo testimone di numerosi cambiamenti: la RhB si è gradatamente trasformata in una ferrovia di montagna moderna e possente, con prodotti apprezzati in tutto il mondo, come il Glacier Express e il Bernina Express".

Rhätische Bahn

Sonderbeilage

125 Jahre RhB

Am 10. Mai 2014 Tag der offenen Türe in Landquart

Seit 125 Jahren ist die Rhätische Bahn unterwegs in Graubünden. Was 1889 mit der Eröffnung der Strecke von Landquart nach Klosters begann, ist heute ein 384 Kilometer langes Streckennetz mitten im schweizerischen Hochgebirge. Am Samstag, 10. Mai 2014, öffnet die RhB ihre Türen in Landquart für Jung und Alt – feiern Sie mit!
www.rhb.ch/125-jahre

125

JAHRE ANNI ONNS
 1889 + 2014

graubünden

Durante tutto il 2014 ci saranno festeggiamenti per il 125. della Rhätische Bahn.

Assieme a Pascal, ho partecipato il 10.MAG.2014 ad uno di questi festeggiamenti: la giornata delle porte aperte delle Officine Principali RhB a Landquart.

Situate vicino alla Stazione FFS e RhB, le Officine hanno potuto accogliere più di 12'000 visitatori venuti da ogni angolo della Svizzera.

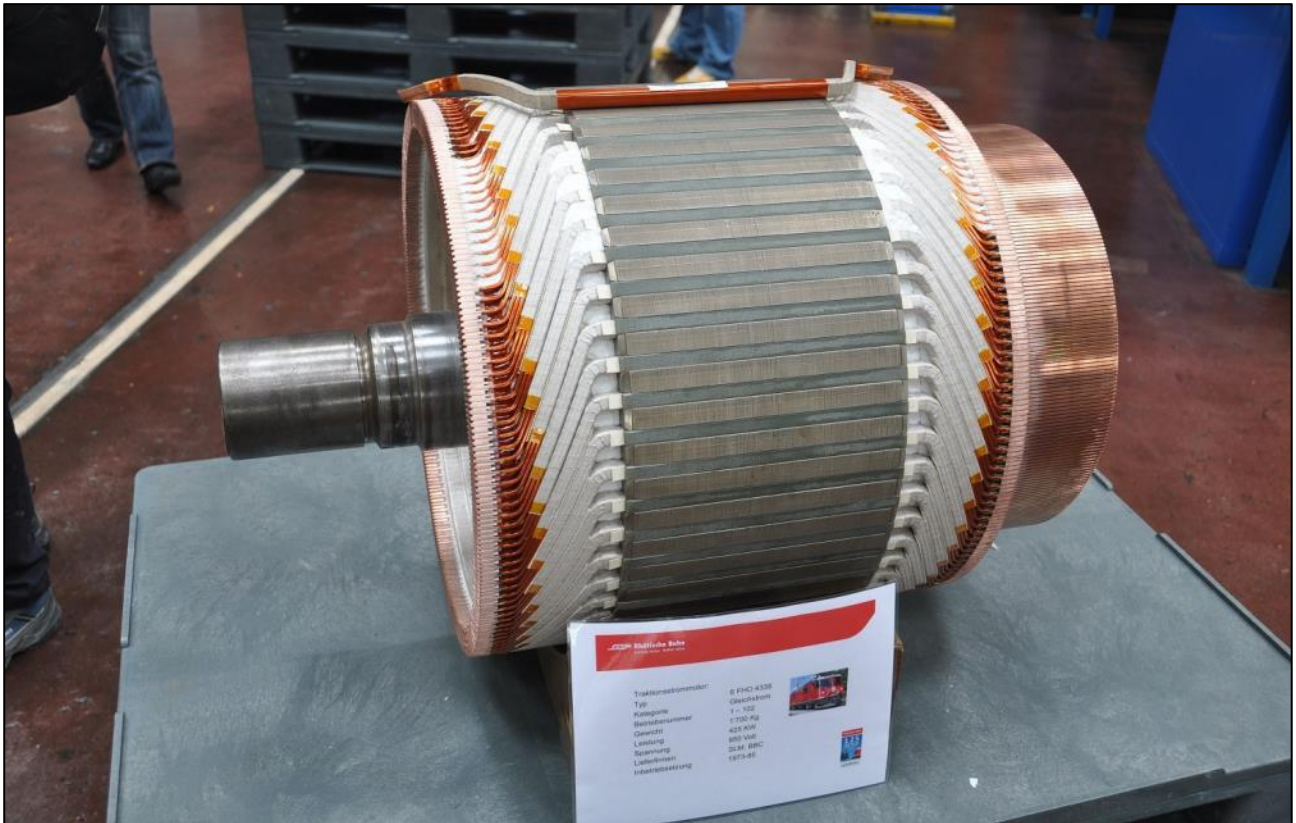
Su un binario, a pochi passi dall'entrata, si trovava già in pressione pronta per brevi trasporti fino allo scalo merci situato poco distante, la locomotiva a vapore G3/4 Rhätia, prima locomotiva acquistata dalla LD (Landquart-Davos Bahn).



G3/4 Rhätia – prima locomotiva della LD (Landquart-Davos Bahn)



All'interno abbiamo potuto vedere tutto quanto viene costruito o riparato, una mostra fotografica, modelli in scala H0m.



Rotore da 425 KW – Peso 1700 Kg



Fuori, oltre al convoglio ABe 8/12 "Allegra" usato per la formazione dei macchinisti, abbiamo potuto vedere la parata di tutte le locomotive più rappresentative della RhB. Questa esposizione di locomotive, iniziata con la G 4/5 Nr.108 e la Ge 6/6 (coccodrillo retico) e proseguita con le altre locomotive elettriche, si è svolta attorno alla piattaforma girevole con il commento di esperti ferroviari che ne raccontavano le caratteristiche e la storia.



ABe 8/12 "Allegra" per la formazione dei macchinisti

[ndr] "Allegra" è una forma di saluto nella lingua retoromanca, riduzione di „Cha Dieu ans allegra!“ (deutsch: möge Gott uns erfreuen!)



Pascal alla guida della Allegra ?

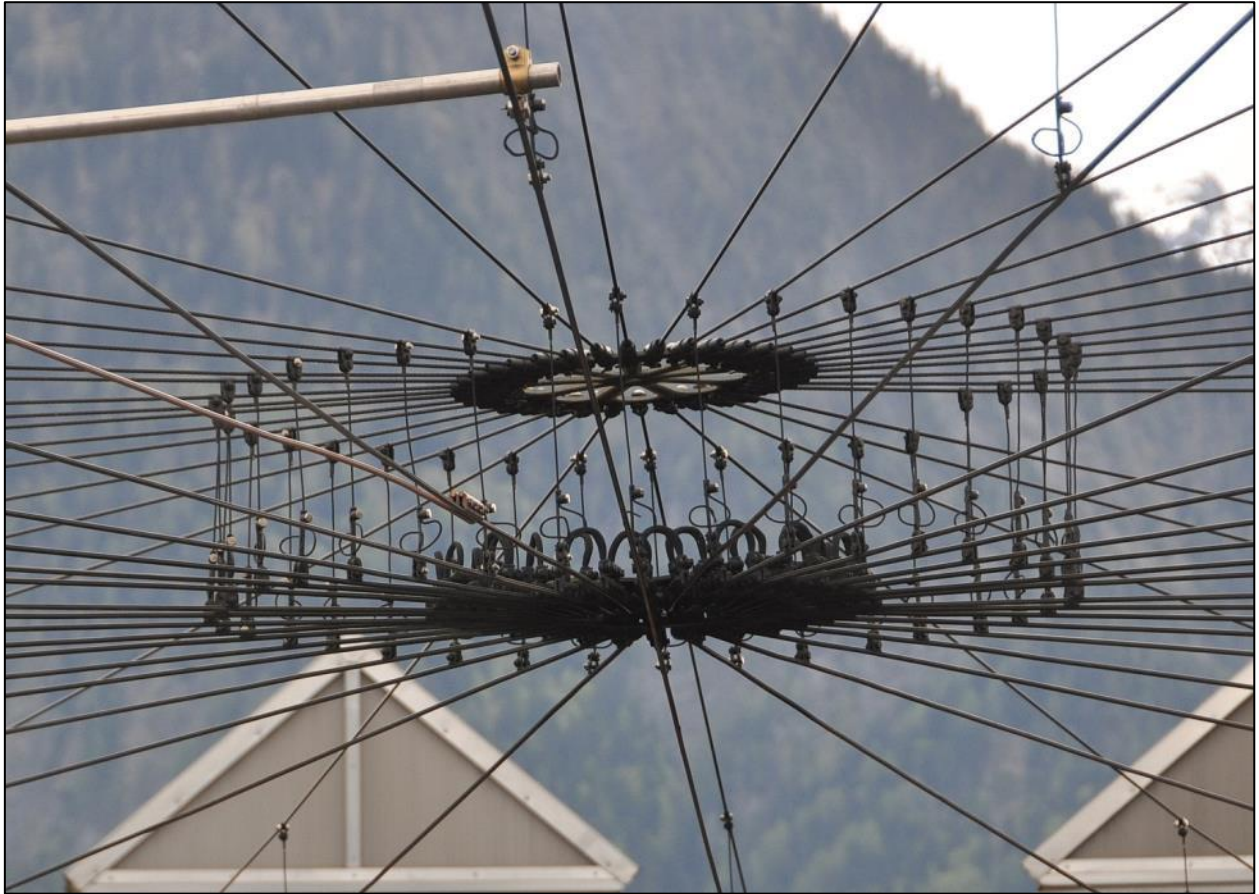




le locomotive escono, salgono sulla piattaforma che ruoterà lentamente di 360 gradi, e rientrano nel deposito.



G4/5 Nr.108 del 1906



particolare della linea di contatto sopra la piattaforma



G4/5 Nr.107 del 1906 in restauro – con la giacca rossa, il Direttore della RhB Hans Amacker

Difficile muoversi fra tanta gente e con difficoltà siamo riusciti a mangiare qualcosa (tempi di attesa di 40 minuti).



Tuttavia l'impresa più difficile è stata quella di trovare una persona venuta apposta dalla Germania il cui telefono mobile non funzionava. La sera prima ci eravamo sentiti per telefono dicendoci "ci vediamo alle Officine di Landquart". Dove ci siamo poi casualmente ritrovati? Vicino alla Rhätia!



Un particolare ha attirato la nostra attenzione. Abbiamo visto all'esterno molte persone che correvano quasi impaurite. Vicino al deposito esterno degli assi appena torniti si vedevano sciami di insetti che si muovevano attorno ad una massa indefinita. Pascal si avvicina a questa massa indefinita che aumentava lentamente di volume mettendo al massimo lo zoom della NIKON D90.

Cos'era questa "cosa strana"? Era una sciamatura di api che stavano costituendo una nuova colonia. Pascal sapeva da suo nonno apicoltore che difficilmente le api di uno scame pungono. Esse sono infatti talmente piene di miele che non riescono ad inarcare l'addome per fare fuoriuscire il pungiglione.



La Ae 6/6 11407 Aargau e l'ETR 470 a Bellinzona

Bruno Pini

Il 24.MAG.2014 mio figlio Dominic stava rientrando dal Servizio Militare per un congedo.

Poco prima di arrivare a Bellinzona, attorno a mezzogiorno, mi comunica che aveva appena superato un convoglio storico trainato dalla Ae 6/6 11407 Aargau diretto a Locarno.

Il tempo di arrivare in stazione, che già arriva sul binario 2 l'ICN con a bordo Dominic. Ci salutiamo e qualcuno ci chiama: è Theo Lüthi, socio ATAF, che aspetta un suo amico che dovrebbe arrivare col convoglio storico.

Ci scambiamo quattro parole, l'ICN riparte per Lugano e già sul binario 3 arriva ETR470 (Pendolino).

Dominic grida allora: *"guardate nella cabina del macchinista. C'è Yves Marclay, Presidente degli Amici del Swiss Vapeur Parc di Bouveret"*.



Yves Marclay

"Ciao, ciao, cosa fai?, cosa fate?" ed Yves risale a bordo per ripartire (puntuale???) in direzione di Lugano.



Bellinzona 12:30 - partenza dell'ETR 470 – a sinistra Theo Lüthi e Dominic Pini

E alla fine... tutti ad aspettare l'arrivo sul binario 2 del preannunciato treno storico.

A velocità ridotta (e non alla folle velocità di transito di alcuni treni CARGO emuli dei "Shinkansen" giapponesi) vediamo alla fine entrare in Stazione un convoglio con una decina di vagoni storici trainati dalla bellissima Ae6/6 Aargau che sembrava appena uscita di fabbrica.



Bellinzona 12:36 - Ae 6/6 11497 Aargau – a destra Dominic Pini

[da WIKI] Shinkansen, (新幹線) è la rete ferroviaria giapponese di treni ad alta velocità sulla quale viaggiano i cosiddetti "Treni proiettile" (in giapponese dangan ressha 弾丸列車). Il termine Shinkansen designa la linea e non il singolo convoglio e letteralmente significa "nuovo tronco ferroviario". I treni che la percorrono sono detti "Super Espresso". Il 26.07.1996 il treno Classe 955 "300X" è sfrecciato sulla Tōkaidō Shinkansen a 443 km/h.

L'Associazione Mikado 1244 aveva infatti da poco terminato il restauro della Ae 6/6 ed aveva organizzato il viaggio Schaffhausen-Winterthur-Zürich-Baden-Brugg-Locarno e ritorno per la sua 2.inaugurazione (la 1.inaugurazione era avvenuta 58 anni prima, il 24.05.1956), pianificando una breve fermata poco dopo mezzogiorno a Bellinzona.

Dal sito www.mikado1244.ch (testo di Hans-Peter Moser)

2. Jungfernfahrt der Ae 6/6 11407 "Aargau"

Während den vergangenen zwei Jahren hat der Verein Mikado 1244 die Ae 6/6 11407 "Aargau" mit grossem finanziellem und personellem Engagement restauriert und so weit als möglich in den Auslieferungszustand von 1956 zurückversetzt. Dabei wurden sämtliche Chromteile neu beschichtet und die gesamte Maschine im originalen dunklen Grün mit hellgrauem Fahrwerk neu lackiert. Diverse während der Betriebszeit vorgenommene Änderungen wurden rückgängig gemacht, so erhielt die Lokomotive beispielsweise wieder ihre originale Stirnbeleuchtung zurück. Im Innern der Maschine wurden umfangreiche Revisionsarbeiten an den mechanischen und elektrischen Komponenten ausgeführt. Nun steht die Lokomotive in neuem Glanz bereit für Einsätze vor historischen Sonderzügen. Ihre zweite Jungfernfahrt durfte die 11407 am 24. Mai 2014 erleben, also exakt 58 Jahre nach der ursprünglichen Einweihungsfahrt. Sie führte ins Tessin nach Locarno.

Die erste Jungfernfahrt fand am 24. Mai 1956 statt. Die Lokomotive führte damals einen Extrazug mit Schülern aus dem gesamten Kanton Aargau über den Gotthard ins Tessin. Im Rahmen der zweiten Einweihungsfahrt führte die mittlerweile historische Lokomotive wiederum einen Extrazug über den Gotthard. Der Zug bestand aus 10 klassischen Reisezugwagen. Neben komfortablen ehemaligen SBB-Wagen für den internationalen Verkehr und einigen Einheitswagen wurde ein ehemaliger CIWL-Speisewagen aus den 20er Jahren in den Zug eingereiht. Dieser Speisewagen mit der wundervollen Holzausstattung bot ein ganz besonderes Ambiente, da die Speisen noch auf dem originalen Kohleherd zubereitet werden.

Die Fahrt am 24. Mai 2014 begann mit unserer Ae 4/7 in Schaffhausen und führte über Winterthur, Zürich und Baden nach Brugg, wo dem Zug die einzuweihende Ae 6/6 und die Wagen für die Ehrengäste beige gestellt wurden. Von Brugg ging die Reise bei sonnigem Wetter und angenehmen Temperaturen über die Südbahn via Wohlen und Arth-Goldau nach Bellinzona und Locarno. Am Abend fuhr der Zug den gleichen Weg zurück.

Die Fahrt verlief zur Zufriedenheit, unser 10-Wagen-Zug war erfreulich gut besetzt und die Reisenden genossen die Kehren der Gotthardstrecke sowohl im Norden als auch im Süden bei Sonnenschein. Für eine Reisegruppe, die die S22 Richtung Bülach erreichen musste, konnten wir einen ausserplanmässigen Halt in Neuhausen am Rheinfall einlegen, so dass auch dieser Anschluss klappte.

Scattiamo alcune foto ... "Hei, hei" gridano Roland Ravelli e Philippe Zaugg. Accompagnavano il treno essendo soci della Associazione Mikado 1244. Abbiamo saputo in seguito che sul treno c'era anche Zeno Biland del DMC-CH di Zurigo.

Un'ultima informazione: il macchinista della Ae 6/6 è lo stesso che solitamente conduceva le locomotive a vapore storiche assieme a Hanspeter Landenberger del Katzensee.



vedendo uscire fumo dal camino, Dominic chiede al cuoco: "come funziona la stufa?" "A carbone" risponde



Festival del vapore al Swiss Vapeur Parc a Bouveret

Bruno Pini

Da anni partecipo al Festival del Vapore al Swissvapeur Parc a Bouveret VS. All'inizio tutto era concentrato su un fine settimana (sabato e domenica). Da alcuni anni la manifestazione si estende da un fine settimana al seguente. All'inizio tutta la famiglia partecipava all'evento, ora, crescendo i figli ed aumentando i loro impegni, diventa sempre più difficile organizzare la trasferta della famiglia. Ed ogni anno mi dico non scrivo nessun articolo sulla manifestazione, essendo questa una ripetizione di quella dell'anno prima. Ma ogni anno mi ricredo, scoprendo e vivendo ogni anno qualcosa di unico, particolare, interessante.

Pascal, terminata mercoledì 18.GIU.2014 la scuola d'obbligo, ha manifestato il desiderio di voler partecipare al Festival di Bouveret per circolare con la nostra locomotiva a vapore in 5" costruita dalla SOB. Quale riserva abbiamo anche caricato sul furgone anche la piccola trattrice ad accumulatori in 5".

Partiamo giovedì, festa di Corpus Domini, dopo che mia moglie, sempre critica quando alloggiamo in Hotel, ci aveva confermato la riservazione di un "bed and breakfast" presso un famiglia di "vignerons".

Dovendo ritirare la chiave della stanza ad un'ora fissa ed essendo partiti in ritardo, era comprensibile un certo nervosismo. Era previsto uscire ad Airolo per valicare la Nufenen.

Infatti mi sono ricordato di uscire ad Airolo... quando arrivavo a Wassen. Sull'altra corsia un serpente di auto attendeva di passare la galleria in direzione sud. Era chiaro che non potendo ritornare ad Airolo, dovevo continuare per il Passo del San Gottardo per poi proseguire sul Passo del Furka. Sempre più scocciato, avevo la tendenza di arrabbiarmi con Pascal, senza accorgermi che la colpa era solo mia.

Il navigatore mi annunciava che il ritardo della deviazione era poco più di mezzora. Ho scoperto più tardi che il calcolo ottimista era stato effettuato considerando il trasporto del veicolo tramite il treno navetta Realp-Oberwald presupponendo inoltre "zero" minuti di attesa per il carico.

Tutto ciò porta ad un incremento della pressione del piede destro sul corrispondente pedale del veicolo. Conseguenza possibile: velocità forse ancora nella norma, ma non appropriata al contenuto trasportato. Dopo le prime curve sul Furka, un colpo di qualcosa che si è mosso nel vano del furgone. Arresto il veicolo su uno spiazzo in salita e scopro che la locomotiva a vapore di 130 Kg, pur essendo fissata, non ha retto all'accelerazione laterale. Il camino ha frenato sì la corsa, ma il tubo che fissava il fischio si era rotto. Per rimetterla al suo posto ho dovuto strisciare all'interno del furgone e mentre con fatica raddrizzavo e rifissavo la locomotiva, Pascal mi grida: "*papà, stanno arrivando due Ferrari e una Porsche da corsa*". Pur essendo appassionato di auto sportive e pur apprezzando la musica dei motori, ero talmente scocciato di tutto quello che era successo che non ho dato risposta.

Abbiamo poi ripreso ripreso il viaggio, ma, essendo abbastanza autocritico, mi sono "tirarmi assieme" velocemente senza "stimoli" esterni. Quindi:

- riconoscendo che Pascal non poteva subire un nervosismo che era solo mio
- che in ogni caso non arrivavamo a tempo all'appuntamento
- che il viaggio sul passo era piacevole
- che potevamo fermarci a bere o mangiare dove volevamo
- che forse potevamo rivedere i bolidi che ci avevano superato
- che il danno alla locomotiva era forse facilmente riparabile

dico a Pascal: "*godiamoci il viaggio e arriviamo con calma in Vallese*".

Così abbiamo rivisto i "bolidi", abbiamo visto e fotografato da vicino una marmotta e Pascal... ha chiesto in inglese ai tre giovanotti delle "sportive" da dove venissero.

I tre erano inglesi (il volante a destra tradiva la loro provenienza) e rientravano da una visita alla fabbrica Ferrari di Modena. Dopo un lungo "snack" e un pranzo a base di Wienerli in bollitura da ore abbiamo atteso la partenza delle tre sportive. Dalla cima del Passo potevamo vedere in fondo alla valle Gletsch e sulla destra le curve del Passo del Grimsel. I bolidi erano piccoli come mosche, quasi invisibili... ma la musica dei loro motori ci ha permesso di seguirli fino in fondo alla valle. Poco dopo Pascal mi dice: *"avrei dovuto chiedere ad uno di loro se mi accompagnava fino a Gletsch per continuare in seguito con te"*. Rispondo: *"forse li rivedremo e potrai chiedere se ti accompagnano fino a Bouveret"*.



Dopo 8 ore di viaggio, arriviamo a Vouvry. Essendo il paese bloccato dalla "fête de dieu" (= Corpus Domini) parcheggiamo in una strada non sbarrata e a piedi seguiamo le indicazioni del navigatore GPS. La famiglia che ci avrebbe ospitato abitava poco distante. Seguiamo con testardaggine il navigatore. Camminiamo per più di un chilometro per ritrovarci al punto di partenza e scoprire che dovevamo solo prendere la strada accanto. Questo succede quando ci fidiamo più della tecnica che del nostro buon senso.

Consegnata la chiave proseguiamo per Bouveret dove scaricheremo il materiale rotabile.

A letto alle 22:30, colazione alle 08:30.

Saliamo la mattina per ripidissime scale di legno. Si apre davanti a noi una mansarda enorme usata secoli prima come granaio. Antico e moderno era accoppiati in modo sapiente. La volumetria era impressionante. La signora che ci aveva accolti partecipa alla colazione assieme a noi. Dopo aver notato una grande stufa in pietra ollare del tipo

TULIKIVI, di provenienza finlandese e simile alla nostra, scopriamo che la signora è finlandese appartenente alla minoranza svedese. Venuta in Vallese da giovane conosce un "vigneron" con il quale forma poi la famiglia.



Dominic in posa a fianco di un antichissimo torchio in disuso

Ogni giorno abbiamo non solo gustato la colazione, ma anche le interessanti discussioni aperte su ogni argomento. Un giorno avevamo al nostro tavolo una delle figlie, che parlava svedese con la madre, un altro giorno un sardegnolo che lavorava nella Romandia per mantenere la famiglia in Italia, un altro ancora un "bricoleur" del paese che riparava alcuni apparecchi elettrici. Grazie ai treni, grazie a mia moglie, abbiamo conosciuto nuove persone provenienti da altre culture, scoprendo che i valori in cui crediamo e teniamo maggiormente non hanno confini geografici.

Dominic, venendo congedato da militare a Thun sabato pomeriggio, decide di non rientrare in Ticino ma di venire direttamente a Bouveret. Mia moglie parte allora da Bellinzona, riprende Pascal, rientra con lui in Ticino, ritorna domenica in Vallese per riportare Dominic in Caserma a Bière lunedì (1'200 Km!).

Al Swissvapeur Parc, oltre alle persone che ritroviamo solitamente, abbiamo conosciuto un signore di Biella che per la prima volta veniva a Bouveret.

Era accompagnato dalla moglie e da una fantastica locomotiva autocostruita in 7 ¼":

la BAYARD della Napoli-Portici del 1839



Questo modello fedele nei minimi dettagli all'originale, esposto al Museo nazionale Ferroviario di Pietrarsa (Napoli), esige un'abilità non comune per poterla condurre. Questo signore sapeva gestire ogni rubinetto, ogni leva in modo magistrale. Mai è rimasto bloccato sul circuito di Bouveret anche se le difficoltà di guidare una locomotiva leggera (ca.65 Kg) con due passeggeri in tratte in salita su binari ricoperti di olio e grasso è impresa alquanto difficile.

Per ore ed ore abbiamo discusso. Discusso di tutto... di locomotive, di tecnica, di motori, di paracadutismo, di deltaplani, di militare e di tante altre cose.

Sergio Luciano e Marinella si chiamano. Appassionato di tutto, raccontava su come aveva costruito questo e quello, su come aveva risolto problemi usando materiali semplici. Una persona che, pur essendo al beneficio della pensione, ha ancora lo spirito curioso di un giovane. Di tutto ha fatto. Quando parlavamo delle comuni passioni i suoi occhi luccicavano (probabilmente luccicavano anche i miei). Curioso è stato quando abbiamo scoperto di essere nati lui il 09.09 ed io il 10.10 dello stesso anno.

Non riuscirei a raccontare tutto quello che ci siamo detti. Pure mia moglie, colpita dalla cordialità dei personaggi, ha voluto provare l'ebbrezza di un paio di giri con la BAYARD.

Continuo a ripetere che se dopo una visita ad un'esposizione o manifestazione riusciamo a portare a casa 3 esperienze positive, allora possiamo dire che il tempo è stato investito bene. E quest'anno almeno 3 esperienze positive le abbiamo vissute.

Troveremo il modo di ritrovare queste persone che abbiamo avuto il piacere di conoscere.

Ulteriori informazioni e curiosità:

- "La mia Bayard a vapore vivo" (Sergio Luciano)
Descrizione della costruzione del modello in 7 ¼"
www.clamfer.it/03_Modellismo/Bayard/BayardVapore.htm
- Clamfer – Cub Amici della Ferrovia (Napoli)
www.clamfer.it



francobollo commemorativo 1939

Seguono alcune foto scattate durante la manifestazione.



G 2/2+2/3 del 1896 costruita in 7 ¼" da Hans-Ulrich Gubler



fumo con i Pini brothers



Bruno & Hildegard



presenza femminile alla manifestazione... da sinistra Marianne, Marinella, Hildegard, Susi



l'automotrice (sperimentale?) gialla circolava effettivamente (elettricamente), quella a destra NO



la Mallet di Stolle



vale per tutti: bisogna sempre prestare attenzione ai passaggi a livello!



Rudi Straub, Club Sindelfingen



Hanspeter Landenberger

PS: visti anche gli ATAF's René, Nicole, Markus & Lillo, Gabriele & Rossana.

Messaggio del cassiere

Mirco Marchi

Ad ogni pubblicazione del Bollettino mi permetto, quale Cassiere, riassumere alcuni punti riguardanti la Tassa Sociale:

- L'Assemblea Generale di fine Febbraio ha deciso di lasciare invariate le Tasse Sociali
- Chi non avesse ancora pagato la Tassa sociale 2014, riceverà un 1.richiamo e una polizza di versamento allegata al presente Bollettino.

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"/> Junor
<input type="checkbox"/> Contributo volontario	
<input type="checkbox"/> Abbonamento EA	
<input type="checkbox"/> Altro	

Dimenticate il richiamo se nel frattempo avete già versato il dovuto.

**NON DIMENTICATE IL
PAGAMENTO DELLA TASSA SOCIALE 2014**







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

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

ATAF su Facebook

Pascal Pini

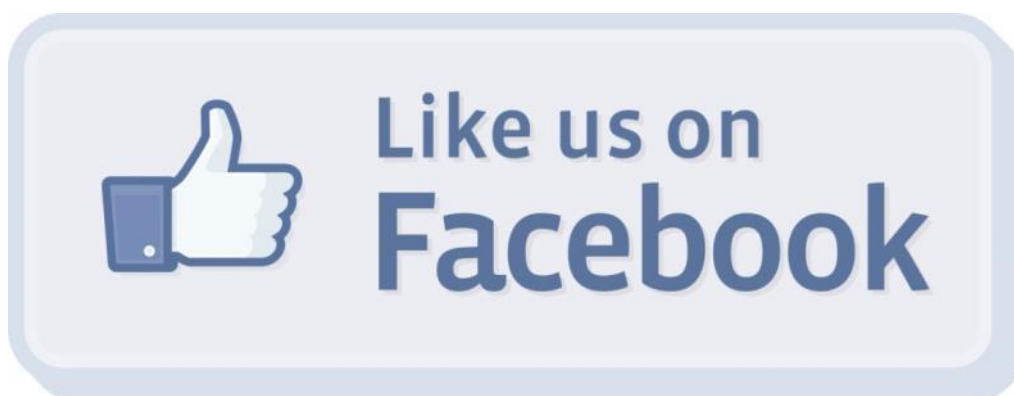
Più volte avevo detto a mio papà che anche ATAF avrebbe dovuto "modernizzarsi" aprendosi ai "social networks". Alla fine ce l'ho fatta!

Ora anche ATAF è presente su Facebook.



Chiunque è iscritto su Facebook potrà seguirci sul "social network" e leggere/vedere le ultime novità/foto.

Mettete anche voi **"mi piace"** alla pagina ATAF!



E diffondetela tra i vostri amici!

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

Il Comitato e la Redazione

Progetto FUTURO



modellino della nuova sede costruito da Walter Saxer

Alcuni Giubilei 2014 con festeggiamenti

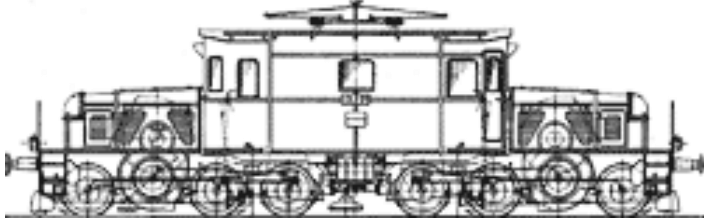


- 125.Giubileo Pilatusbahn (1889-2014) - www.pilatus.ch



- 125.Giubileo Ferrovia Retica (1889-2014) - www.rhb.ch/125-jahre
- 100.Giubileo Tratta Brig-Oberwald-Gletsch (1914-2014) - www.dfb.ch

Lo sapevate ...

diversi soci

<p>che ...</p>	<p>anche in Ticino si poteva ammirare un "Seetal Krokodil" in scala 1:1 ? Dove ? Quando ? Perché ?</p>  <p>[ndr] non avendo ancora risposto alla domanda posta nel Bollettino LEG-SET 2013 abbiamo deciso di riproporla. Daremo le spiegazioni prossimamente.</p>
<p>che ...</p>	<p>la RhB (Rhätische Bahn – Ferrovia Retica) è nata anche a causa della moglie di un olandese?</p> 
<p>che ...</p>	<p>la Rhätia è circolata anche in Ticino? La situazione era anomala: perche?</p> 
<p>che ...</p>	<p>non tutte le ferrovie a scartamento metrico in Svizzera sono alimentate in corrente continua?</p>

Frivolezze fotografiche e non ...



circolazione soci del 17.MAG.2014 poco prima di pranzo: cosa sta facendo Walter?

VIGNALI ALDO ESTIVA SRL	
VIA GOBETTI,318	
VIGNOLA,MO	
PRODOTTO : DURONI	
VARIETA' : FERROVIA	
CALIBRO : 26+ mm	CATEGORIA : I
ORIGINE ITALIA	LOTTO 2501-M
	
8 032947 954582	PESO NETTO 0.500kg

FERROVIA è pure una varietà di ciliegie

Scadenze



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



**I NOSTRI TRENI CIRCOLANO:
UNSERE ZÜGE FAHREN:
NOS TRAINS CIRCULENT:**

solo con bel tempo / nur bei schönem Wetter / seulement avec beau temps



Orario Fahrplan Horaire 2014

Aprile	6 / 20	14.30 – 17.30
Maggio	11 / 25	
Giugno	8	
Giugno	22	20.00 – 21.30
Luglio	8 / 13 / 15 / 20 22 / 27 / 29	
Agosto	5 / 10 / 12	
Agosto	24	14.30 – 17.30
Settembre	14 / 28	
Ottobre	5 / 19	
Dicembre	7	14.00 – 16.30

Siamo in Sede ogni giovedì a partire dalle 20.30

Circolazione soci + lavori manutenzione

- sabato 25.OTT.2014

Club Ospiti a Mappo

- 04-05.OTT.2014

Festival Int.Ysebähkli am Rhy BL

- 25-27.LUG.2014
- 5" + 7¼"
- Hannibal Wohlschlegel
- www.ysebaehkli-am-rhy.ch

Circolazione a Einsiedeln MECE

- 01-03.AGO.2014
- 5" + 7¼"
- Presidente: Thomas Minder
- www.mece.ch

Circolazione a Münsingen

- 23-24.AGO.2014
- 5" + 7¼"
- Presidente: Adrian Keusen
- www.dampfbahn-aaretal.ch

Swiss-Toy a Berna

- 01-05.OTT.2014
- www.suissetoy.ch

Faszination Modellbau D-Friedrichshafen

- 31.OTT-02.NOV.2014
- www.faszination-modellbau.de

*Am besten nimmt man di Menschen als das,
was sie selbst zu sein glauben*

*William Faulkner 1897-1962 amerikanischer Romancier,
Nobelpreisträger*

*Forse si dovrebbe prendere le persone
per quello che credono di essere*

*William Faulkner 1897-1962 romanziere americano,
premio Nobel*