

www.ATAF.ch

Bollettino

anno societatis XLIV
LUGLIO-SETTEMBRE 2014

ASSOCIAZIONE TICINESE AMICI DELLA FERROVIA



Indice

Riflessioni.....	3
05-LUG-2014 – giornata per soli soci.....	4
Velocità dei treni in scala.....	9
940 019.....	12
Sauschwänzlebahn.....	15
Un compleanno speciale.....	19
100 anni Briga-Oberwald-Gletsch.....	23
... e non finisce qui.....	40
Bahnerlebniswelt Gotthard.....	41
Messaggio del cassiere.....	45
Decisioni / informazioni del comitato.....	46
Cena sociale 2014.....	47
Notizie dell'ultima ora e comunicazioni in breve.....	48
Lo sapevate	50
Frivolezze fotografiche e non	51
Scadenze.....	52

Indirizzo

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

INTERNET: www.ataf.ch
 Conto: CCP 65-7644-4
 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
 Mappo, 14.SET.2014

Riccardo KHOYI, socio junor, alla guida della sua Locomotiva Elettrica in 5" costruita da Rolf Gienger di Wädenswil ZH

Riflessioni

Rodolfo Widmer

Andrea, Aramis, Christian, Gabriel, Kevin, Pascal, Patrik, Riccardo, Romano, Simone.

Ecco i nomi di alcuni giovani (chiedo scusa se ho dimenticato qualcuno) che stanno infoltendo i ranghi della nostra Associazione.

Sono ancora tutti minorenni e stanno terminando gli obblighi scolastici o stanno svolgendo un apprendistato. Alcuni frequentano attivamente ATAF da 6 e più anni, altri si sono iscritti da poco, uno (addirittura) abita in Germania e lo vediamo sul nostro circuito di Mappo solo durante le vacanze estive in Ticino.

Molti di loro hanno compreso subito come si svolgono le attività sia durante le giornate di lavoro sia il sabato pomeriggio e il giovedì sera, altri magari avranno bisogno di un po' di tempo e una qualche... spintarella. Impareranno (chi non ha già fatto questo passo) che a Mappo non c'è solo la circolazione durante la quale è bello guidare i treni, attività che comporta comunque anche una grande responsabilità, ma anche altri lavori, meno affascinanti, ma sempre necessari come la manutenzione e in generale la vita sociale che si sviluppa tra i vari soci.

Dobbiamo inoltre sempre tener presente e ricordare che:

- i primi responsabili di ogni giovane socio sono i loro genitori o detto in modo corretto "chi esercita l'autorità parentale"
- ATAF offre una meravigliosa opportunità sociale che permette di accomunare giovani e meno giovani nell'esercizio di una comune passione

Speriamo che almeno alcuni di questi giovani rimangano fedeli all'ATAF anche in futuro nonostante altri interessi e altre occupazioni che la vita offre o obbliga a considerare!



il modellismo ferroviario sa ancora affascinare giovani e meno giovani

[ndr] il signore e sua figlia non sono (ancora) soci 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.

05-LUG-2014 – giornata per soli soci

Il Comitato

Nell'ultimo Bollettino, apparso a fine giugno, avevamo invitato a Mappo i soci ATAF ad una giornata con il seguente programma:

- circolare
- pranzare
- chiacchierare
- divertirsi

Un ventina hanno aderito all'invito col seguente risultato:

- pranzato abbondantemente
- chiacchierato molto
- circolato ... abbastanza

Sull'ultimo punto, ossia "divertirsi", lasciamo ogni commento alle seguenti immagini.











Velocità dei treni in scala

Danilo Oppikofer

A tutti voi sarà capitato di vedere dei plastici sui quali corrono dei trenini a velocità pazzesche. Magari in curve così strette che i passeggeri a bordo di quelle carrozze possono essere solo degli aspiranti astronauti sottoposti alla prova di resistenza all'accelerazione. Da bambini si restava a bocca aperta ma poi, crescendo, ci si rendeva conto che la cosa non era reale.

Tenendo conto del rapporto tra la realtà e le varie scale, proviamo a fare un po' di calcoli.

Un treno passeggeri sulle rampe del S. Gottardo viaggia a 80 km/h, cioè a circa 22 metri al secondo (m/s). Questo si tradurrebbe in scala H0 a 25 cm/s ed in scala N a 13 cm/s, 48 cm/s in scala 0 e 68 cm per la scala 1. Per i modelli in scala TT invece sono 18 cm/s.

Questo calcolo però, velocità reale diviso la scala, va bene solo se applicato in impianti di grandi dimensioni, con lunghe tratte e lunghi tempi di percorrenza, nelle piccole costruzioni domestiche la velocità va ulteriormente ridotta, oppure vanno trovate delle alternative, ad esempio stazioni nascoste, dove i convogli possano sostare un po' di tempo prima di riapparire creando così un effetto temporale reale.

Ora, se fate delle prove e guardate il vostro modello da un paio di passi di distanza, vi accorgete che la sua corsa è molto più somigliante alla realtà.

Quindi sull'ovale in sede a Mappo questi calcoli portano alle seguenti conclusioni: guardate le indicazioni scritte sul bordo interno per regolare la velocità dei vostri mezzi e convogli, sempre tenendo conto della velocità di 80 km/h, come già detto velocità massima sulla tratta del S. Gottardo.

Non entro nel merito per quanto concerne i modelli in scartamento ridotto, basta andar ancora più piano...

Ricordatevi; è sempre una questione di compromessi!



Bellinzona 19.05.2014 - Danilo sorridente al lavoro

PS (post scriptum)

Del tema si è occupato anche un FORUM legato al Miniaturwunderland di Amburgo (vedi testo allegato).

Ho preferito lasciare il testo originale tedesco:

- per divertire nella lettura alcuni nostri soci d'oltr'alpe
- per motivare altri a venire a Mappo ad ascoltare la traduzione italiana

Vorbildgerechte Geschwindigkeit ?	
Hans	Ich habe eine Frage: Wie berechnet das Gros der Modellbahner die vorbildgerechte Geschwindigkeit? Einfach die Originalgeschwindigkeit in m/s durch 87 teilen? Oder rechnet Ihr die Wurzel aus Masstab mit hinein?
Jörg	Du wirst vielleicht jetzt eine andere Antwort erwarten, aber so viel arbeit mache ich mir nicht. Nur so pie mal Daumen, Muß halt realistisch aussehen und nicht, das Du bei einer Dampflok nur noch eine rotierende Scheibe siehst. Das Arbeiten des Gestänges sollte wohl noch deutlich zu sehen sein. Das Gegenteil wäre wohl der ICE. Der wäre ja in Bruchteilen von Sekunden über die Anlage hinweg gehuscht.
Peter	Ist doch logisch, bei einem Maßstab 1:87 ist alles 87 mal kürzer, also muss das Auto 87 mal langsamer fahren wie in echt. Also 50 km/h sind 13,9 Meter pro Sekunde. In 1:87 sind das 0,16 Meter pro Sekunde. Das sind 16 cm/Sekunde oder (weniger interessant) 0,58 Kilometer pro Stunde. Also einfache Formel: Originalgeschwindigkeit in km/h mal 0,3132 (= 3,6 mal 87 durch 1000) sind leichter handhabbare Zentimeter pro Sekunde im Modell. Oder andere Formel: Um eine Strecke von einem Meter im Modell (was 87 Meter in Natura entspricht) abzufahren benötigt ein Fahrzeug in Sekunden: 3132,0 durch Geschwindigkeit in km/h. Bei 50 km/h also etwa 6,3 Sekunden. PS: Die Zahl 3132 lässt sich besser merken als 3131 plus 1.
Hans	Alles 87mal kleiner ist eine Sichtweise. Aber es gibt eben noch eine andere, und daher meine Neugier. Als Beispiel: Ein Stein fällt von einem 100m hohen Turm und braucht dafür ca. 4.47s. Fällt er aber von einem 100m Turm im Masstab 1.87 (der ist dann ca. 1.14m hoch), dann dauert der freie Fall nur 0.49s. Also muss es auf der Eisenbahnlandschaft eine andere Zeit geben. Und deshalb könnte man auch sagen, dass die Zeit um Wurzel aus Masstab schneller vergeht, als im Vorbild. Als würde man alle Längenmasse 87 mal verkleinern, die Zeit und damit die Geschwindigkeiten nur um Wurzel aus 87. Daher meine Frage, aber aus reiner Neugier, nicht um hier eine Diskussion zu starten.
Peter	dann stellt sich vielleicht auch noch die frage, ob auf der modellbahn die gleiche erdbeschleunigung wirkt
Hans	Siehste, ist doch nicht alles so glasklar?!
Beat	durch den maßstab 1:87 hat die modell-erdkugel ja auch einen anderen durchmesser und somit auch eine andere masse. folglich muss auch die erdbeschleunigung anders sein, wobei dann auch wieder das zeitproblem auftritt, falls sich die modell-erde nicht genauso schnell wie das vorbild dreht.
Harry	Jo, denke ich auch. Wenn ich einen Stahlquader auf 1:87 verkleinere, kann ich genau berechnen, wie sich sein Gewicht verringert. Die Erdbeschleunigung bleibt dabei konstant. Wenn von einem 1:87 100m Turm etwas herunterfällt, dann geht es schneller, als wenn es beim Vorbild passiert. Deshalb glaube ich auch, dass die Zeit maßstäblich verkleinert wird. Aber das ist alles mehr etwas für ein Philosophie-Forum. Ich wollte eigentlich nur wissen: Wie schnell fahren die Modelle, wenn jemand sagt, er hätte die Geschwindigkeit auf dem Masstab umgerechnet. Reine Neugier. Ohne Diskussion.
Hartmut	Denke, nicht alles wirkt oder funktioniert, wenn man es auf 1:87 verkleinert. Die Alpen 1:87 auf einer H0 Anlage darzustellen wird ebenso unmöglich sein, wie ein Treppengeländer auf Haaresdicke zu verkleinern. Im Gegenteil, oft ist es optisch weitaus attraktiver, bestimmte Dinge in einem anderen Maßstab darzustellen. Zum Beispiel läßt sich mit Hintergrundmodellen im Maßstab TT oder gar N eine wesentlich größere Anlagentiefe vorgaukeln. Problematisch wird es immer dann, wenn sich 2 oder mehr Objekte im Blickfeld befinden, deren Größe man direkt beurteilen kann. Die Höhe eines Modellberges im Vergleich mit der Natur zu beurteilen, fällt schwer. Steht aber ein Preiserlein in H0 Größe direkt vor einem Gebäude in N, so stimmen die Proportionen nicht mehr. Fazit, jedenfalls für mich, es muß optisch stimmig wirken.
Peter	Zur Frage: Das mit der Zeit ist in der Tat ein Problem. Das gleiche Problem hat man übrigens auch mit Wellen

	<p>(echtes Wasser schaut im Maßstab 1:87 einfach "falsch" aus).</p> <p>Ich denke dazu gibts Milliarden von Ideen, Tatsache ist aber nunmal, dass bei der Verkleinerung 1:87 die Naturkonstanten (z.B. die Lichtgeschwindigkeit) nicht mitverkleinert werden können. Und da es sowieso nicht geht, ist es das einfachste, es so natürlich wie möglich aussehen zu lassen.</p> <p>Wenn einem hierzu eine Idee einfällt, dann bitte Patentieren lassen, weil damit könnte man alle Probleme der Menschheit lösen.</p>																				
Heinz	<p>off topic on Zur Lichtgeschwindigkeit: man muss das Licht nur umleiten, sodass es "später" ankommt. off topic off</p> <p>Deswegen sage ich auch immer, dass wenn ein Modell genau nachgebaut ist und schlecht aussieht, ich lieber ein schlechtes Modell nehme, das gut aussieht; meinewegen verzichte ich auch auf die Hälfte der Details!</p>																				
Peter	<p>Licht umleiten: Das geht, nur müsste das Medium, welches die Modellanlage umgibt ein anderes sein. Also zum Beispiel Wasser oder Glas. Ich bin sicher es gibt Stoffe, die die Lichtgeschwindigkeit teilweise erheblich bremsen.</p>																				
Mike	<p>Wenn von einem 1:87 100m Turm etwas herunterfällt, dann geht es schneller, als wenn es beim Vorbild passiert. Deshalb glaube ich auch, dass die Zeit massstäblich verkleinert wird.</p> <p>Du schmeisst da Beschleunigung mit Geschwindigkeit durcheinander.</p> <p>Beschleunigung geht quadratisch und Geschwindigkeit geht proportional.: da liegt dein Problem.</p> <p>Am Besten betrachtet man die Umrechnung Massstabsneutral, in dem man sich nur überlegt, wie schnell sich die Räder drehen.</p> <p>Die Zeit ist nämlich unabhängig vom Massstab.</p> <p>Bsp.: (ich nehme bewusst Zahlen, die sich leicht rechnen lassen)</p> <p>Nehmen wir mal an im Original ist der Umfang eines Rades 5m, das bedeutet, dass der Durchmesser ca. 1,6m ist (LKW). Um 90km/h zu fahren, muss sich also das Rad 18000 in einer Stunde drehen, somit 5 Umdrehungen/Sekunde. Das ist nun genau der Wert den du wissen musst!</p> <p>Egal welchen Massstab du benutzt, das Rad muss sich 5 mal pro Sekunde drehen um eine Geschwindigkeit von 80km/h darzustellen.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Massstab</th> <th>Raddurchmesser</th> <th>Radumfang</th> <th>Geshwindigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1:1</td> <td>160,00cm</td> <td>500,0cm</td> <td>80,00km/h</td> </tr> <tr> <td>1:16</td> <td>10,00cm</td> <td>31,0cm</td> <td>1,08km/h</td> </tr> <tr> <td>1:48</td> <td>3,30cm</td> <td>10,3cm</td> <td>0,96km/h</td> </tr> <tr> <td>1:87</td> <td>0,19cm</td> <td>6,0cm</td> <td>0,49km/h</td> </tr> </tbody> </table> <p>damit steckt der Massstab nur im Durchmesser der Räder, dir Umdrehungsgeschwindigkeit bleibt gleich.</p> <p>PS: Alles nur überschlagsmäßig gerechnet, keine garantie für Nachkommastellen.</p>	Massstab	Raddurchmesser	Radumfang	Geshwindigkeit	1:1	160,00cm	500,0cm	80,00km/h	1:16	10,00cm	31,0cm	1,08km/h	1:48	3,30cm	10,3cm	0,96km/h	1:87	0,19cm	6,0cm	0,49km/h
Massstab	Raddurchmesser	Radumfang	Geshwindigkeit																		
1:1	160,00cm	500,0cm	80,00km/h																		
1:16	10,00cm	31,0cm	1,08km/h																		
1:48	3,30cm	10,3cm	0,96km/h																		
1:87	0,19cm	6,0cm	0,49km/h																		
Peter	<p>Da ist ein Rechenfehler drin: es müssten 90 bzw. 5.5 km/h sein.</p> <p>Und: Diese Rechnung soll zeigen, dass die Zeit konstant ist.</p> <p>Sie verwendet dazu eine Größe, die die Zeit enthält (km/h)</p> <p>Die Zeit wird in dieser Rechnung als konstant angenommen.</p> <p>Indem Du davon ausgehst, dass die Zeit sich nicht ändert, erhältst Du das Ergebnis, dass die Zeit sich nicht ändert.</p>																				
Felix	<p>Hallo also das was ihr hier ja macht geht ja schon fast in die Höhere Physik das ist ja schon fast wie Einstein habe wir denn keinen Physiker hier irgendwo? aber die Frage finde ich sehr interessant denn auf diese ide das sich die Zeit auf der Modellbahn eigentlich anders verhalten müsste bin ich ja noch gar nicht gekommen.</p> <p>Man müsste mal darüber nachdenken was bei einer Anlage so alles unter falschen "Zeitbedingungen steht"!!! Ich weiß es selber noch nicht aber ich werde mal darüber nachdenken und mal sehen ob man dazu irgendetwas in der Physik finden kann!</p>																				



940 019

Rodolfo Widmer



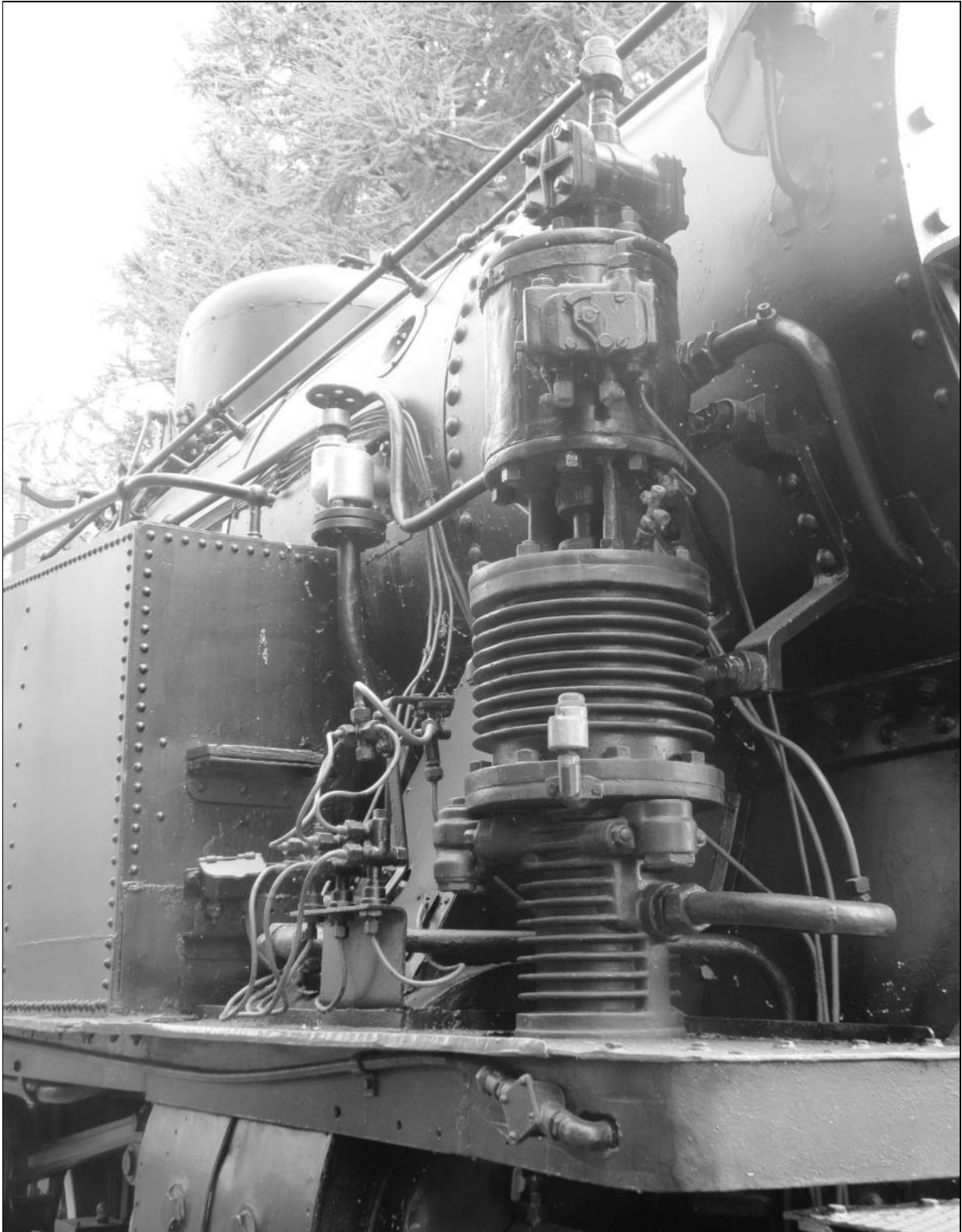
In una rivista fermodellistica italiana venne pubblicato, alcuni mesi orsono, un articolo sul gruppo 940, bellissima locotender con il rodiggio 1-4-1 che già da molti anni ha attirato il mio interesse. Nella rivista vi era pure un elenco delle locomotive conservate e della loro ubicazione. Lessi che un esemplare era esposto presso un parco pubblico a Ronco Briantino, comune sito nella provincia di Monza e Brianza.

Quindi, in occasione di una mia trasferta nella regione di Mantova, ho cercato il paesello e il relativo parco pubblico. Con grande piacere ho scoperto che la locomotiva in questione era ben mantenuta e degnamente esposta, peccato (ma comprensibile) che la cabina non era accessibile.

Evidentemente sarebbe molto più bello ritrovare una locomotiva funzionante, ma sappiamo che non si può avere tutto-

Dati generali	
Classificazione FS	940.001 - 053
Anni di costruzione	1922 - 1924
Costruttori	OMI, OMN, OM
Rodiggio	1'D 1' (1-4-1)
Apparato motore e generatore	
Numero cilindri (esterni)	2
Diametro x Corsa cilindri	540 mm x 700 mm
Sistema di distribuzione (esterno)	Walschaerts
Pressione massima caldaia	12 kg/cm ²
Tipo vapore	surriscaldato
Prestazioni e misure	
Potenza continuativa	720 kW (980 cv) a 45 km/h
Sforzo di trazione massimo	13,5 t
Velocità massima	65 km/h
Diametro ruote motrici	1.370 mm
Lunghezza totale	13.178 mm
Massa in servizio	87,3 t
Capacità	
Capacità acqua	10.000 l
Capacità carbone	3,5 t





[ndr] Locomotive del tipo 940 sono state usate anche in alcuni film, ad esempio:

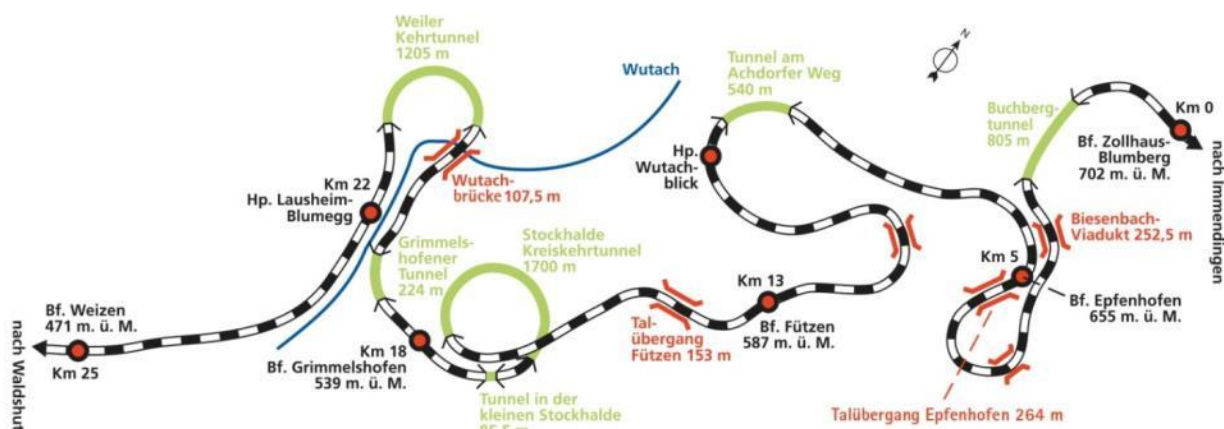
- La vita è bella, di Roberto Benigni
- Il padrino, di Francis Ford Coppola
- Superfantozi, di Paolo Villaggio

Sauschwänzlebahn

Rodolfo Widmer

Un freddo bestia, 10 gradi stabili giorno e notte, una pioggerellina fitta fitta degna dei mesi invernali, una nebbia persistente tipo "Pianura Padana".

Ecco che cosa ho trovato durante alcuni giorni passati nella regione del lago Bodanico all'inizio del mese di luglio. Nonostante questi notevoli inconvenienti atmosferici mi sono recato a Blumberg dove vi è una delle due stazioni di partenza dei treni storici a vapore che circolano su questa linea adibita unicamente a questo scopo.



Acquistati i biglietti, assieme a mia moglie, sono salito sulle carrozze tutte dotate di posti numerati. Ci siamo ritrovati quindi su una carrozza a tre assi tipo BD3yg delle ferrovie tedesche.



In testa al treno vi era una locomotiva gruppo Br 38, una locomotiva prussiana P8, ai tempi adibita a treni veloci, ma qui costretta a circolare a circa 30-40 km all'ora, povera lei...



Puntuale il treno si è messo in moto, scendendo lungo la bellissima linea con molte curve di largo raggio, ma poca pendenza (in effetti la linea fu costruita per motivi strategici) fino alla stazione terminale di Weizen.

La tanto pubblicizzata vista sui bei paesini lungo la linea è purtroppo stata spesso disturbata dalla nebbia, ma anche dalla vegetazione che secondo me in molti tratti è cresciuta un po' troppo e non è stata tagliata, nascondendo ancor più il paesaggio alla vista.

Durante il viaggio abbiamo potuto notare, come osservato da mia moglie, l'andatura poco usuale dalle nostre parti della carrozza a tre assi, secondo lei sembrava di andare in barca...

Ritornati in fine alla stazione di partenza, ho osservato le manovre della locomotiva che si è messa nuovamente in testa alle carrozze per affrontare un ulteriore viaggio. E' durante queste manovre che il macchinista, con un gran sorriso, ha permesso alla locomotiva di dimostrare le sue capacità di accelerazione, azione molto apprezzata dagli amatori presenti! Infatti le locomotive del gruppo Br 38 già ai tempi della loro gloria erano conosciute per la facilità con la quale riuscivano ad accelerare i convogli. Che spettacolo!





Un compleanno speciale

Bruno e Dominic Pini

Ad inizio di maggio abbiamo reso visita al Club DMC-CH di Zurigo. Oltre a poter circolare per due giorni sul bellissimo circuito in 5" nel quartiere di Tuffenwies, abbiamo avuto anche l'occasione di mostrare le possibilità di un Quadrocopter (Drohne) ed in particolare le riprese (foto e video) dell'intero circuito effettuate da un altezza massima di ca. 300 m.

Il presidente Norberto Toldo ci confida che vorrebbe festeggiare il suo prossimo compleanno alla guida della motrice BDe 4/4 Nr. 92 della "Zürcher Museums-Bahn" (www.museumbahn.ch), di cui è membro con incarichi speciali. Il viaggio previsto avrebbe avuto quale destinazione Biasca.

Chiede allora a Dominic: *"saresti disposto a filmare il convoglio con la "Drohne" durante il passaggio sulle gole del Piottino?"*.

Il 10.AGO.2014 ci prepariamo con il materiale necessario per effettuare le riprese, appostandoci ai piedi del grande ponte autostradale davanti alle gallerie elicoidali del Piottino.

Subito ci accorgiamo che la zona prevista era particolarmente difficile per il volo essendo la ricezione dei segnali GPS alquanto deboli.

Sapevamo inoltre che le previsioni del tempo non promettevano niente di bello. Cinque minuti prima del transito della BDe 4/4 inizia a piovere a dirotto.



la BDe 4/4 sulla Biaschina

Scattiamo ugualmente alcune foto e "rincorriamo" la comitiva fino al deposito delle ex Officine FFS di Biasca. Ritroviamo Serge Bourguinet (ex proprietario della Ae 4/7 Nr.10997

ceduta al Swisstrain di Christophe e Caroline Bachmann) e lasciamo il gruppo a festeggiare il compleanno nel deposito della Ae 6/6 Nr.11421 Graubünden.



arrivo a Biasca



traino con il locomotore diesel elettrico Tem 279 di Serge Bourguinet. Sulla sinistra la Re 4/4 10016 in fase di restauro



Norbert Toldo con la BDe 4/4 ai piedi della cascata di Sta.Petronilla



Serge Bourguinet con Norbert Toldo. Alle spalle la Ae 4/7 10961



Ae 6/6 11421 GRAUBÜNDEN, Dominic Pini, BDe 4/4 92, Ae 4/7 10961 (classic rail)

100 anni Briga-Oberwald-Gletsch

Bruno Pini

Non è la prima volta che giornali o riviste non specializzate presentano articoli di particolare interesse dedicati anche ad argomenti ferroviari. Fra queste riviste o giornali mi permetto citarne alcuni: "La Tessiner Zeitung", "Coopzeitung" (Cooperazione), "Brückenbauer" (Azione).

Mia moglie, sfogliando la rivista "Coopzeitung" Nr.29 del 15.07.2014, legge l'articolo intitolato:

Coopzeitung
Nr. 29 vom 15. Juli 2014

«Matterhorn Gotthard Bahn»

Eine Bahnstrecke feiert Geburtstag

Die Eisenbahnstrecke von Brig nach Gletsch ist eine Pionierleistung der Ingenieurskunst des 20. Jahrhunderts. Sie feiert den 100. Geburtstag.

ossia:

“Una tratta ferroviaria festeggia il compleanno
La tratta ferroviaria Briga-Gletsch è un’opera pionieristica dell’ingegneria del 20. secolo. Essa festeggia il 100. compleanno”

Mi dice allora:

- Lo sai che quest’anno la MFG (Matterhorn-Gotthard-Bahn) e la DFB (Dampf-Furka-Bergstrecke) festeggiano assieme il centenario del collegamento Briga-Oberwald-Gletsch ?
- Lo sai che ci sarebbe la possibilità di viaggiare con un treno storico a vapore ?
- Parteciperesti alla manifestazione anche senza i figli sono assenti (militare, sport, scout) ?

Alla mia risposta affermativa si dà da fare e, usando tutte le informazioni ancora contenute nella rivista citata, inizia a contattare gli organizzatori della MGB (Matterhorn-Gotthard-Bahn) riuscendo “misteriosamente” (tutto era esaurito da mesi!) a trovare ancora due posti liberi sull’ultimo treno a vapore in partenza da Briga per Gletsch.

Ottenuti i biglietti, avevamo ancora alcuni punti aperti:

- Quando partire da Bellinzona per essere puntuali alla partenza a Briga ?
- Come proseguire da Gletsch, visto che la fermata ferroviaria non si trova su una tratta ufficialmente servita dalla MGB ?



Dopo discussioni, verifiche e molti telefoni, riserviamo un Hotel nelle vicinanze della stazione di Briga dove arriviamo giovedì sera dopo un viaggio di ca. 3 ore via Locarno, Domodossola. Anche per il rientro da Gletsch non avremmo avuto problemi. Un ultimo treno a vapore della DFB avrebbe raggiunto Realp, dopo ca. 2 ore di viaggio.

Poco prima delle otto di venerdì mattina 18.08.2014 ci troviamo sul marciapiede della ferrovia MGB dietro la stazione FFS di Briga.

Dalle caratteristiche delle ca. 170 persone presenti e dal loro equipaggiamento, deduciamo che il punto di partenza era esatto. Poco più tardi la conferma: un fumo nero ed un fischio annunciano l'arrivo del convoglio storico della DFB (Dampfbahn-Furka-Bergstrecke) trainato dalla HG $\frac{3}{4}$ B.F.D. Nr.9.



Tempi e costi

- comanda biglietti:	12.08.2014 (martedì)
- ricevuto i biglietti (per posta):	14.08.2014 (giovedì)
- pt Bellinzona:	14.08.2014 17.15
- ar Briga, via Locarno, Domodossola:	14.08.2014 20.16
- pt Briga (vapore):	15.08.2014 08.32 (venerdì)
- ar Gletsch:	15.08.2014 12.50
- pt Gletsch (vapore):	15.08.2014... 14.20
- ar Realp	15.08.2015 16.15
- ar Bellinzona, via Andermatt, Göschenen:	15.08.2014 18.53
- Costo biglietto Brig-Gletsch:	190.00 CHF /persona
- Costo biglietto Gletsch-Realp:	45.60 CHF / persona (soci DFB)

Su ogni finestrino e su ogni posto a sedere notiamo i cartelli indicanti i nomi dei viaggiatori. Leggendo il nostro deduciamo che la riservazione era confermata.

Puntuale alle 08.32 il convoglio si avvia. Prima fermata a Grengiols. Scendiamo per scattare alcune immagini. Arriva poco dopo la locomotiva HGe 4/4 Nr.15 (locomotore elettrico della VZ) con agganciato un vagone cisterna riempito d'acqua. Ci seguirà quale convoglio antiincendio fino ad Oberwald.



Grengiols 09:08, HGe 4/4 della VZ

I due treni ripartono per affrontare la prima galleria elicoidale (ca. 600 m). Grazie anche alla velocità ridotta del convoglio riusciamo a gustare la bellezza del paesaggio malgrado la caduta intermittente di fini goccioline di pioggia, scoprendo ai lati dei binari gli appassionati inseguitori armati di macchine fotografiche.

D'un tratto, all'imbocco di un ponte, il treno si arresta: caduta della pressione del vapore!.

Raggiungiamo Lax, dove sarà effettuata una fermata tecnica per il rifornimento d'acqua e per lasciarci sorpassare dal Glacier Express partito da Zermatt alle 07:52. Fra il pubblico rivediamo visi noti: Hanspeter Landenberger e i loro due figli ci dicono di seguire la "carovana" ferroviaria quali semplici appassionati e non come in passato quali macchinisti di locomotiva a vapore storiche.



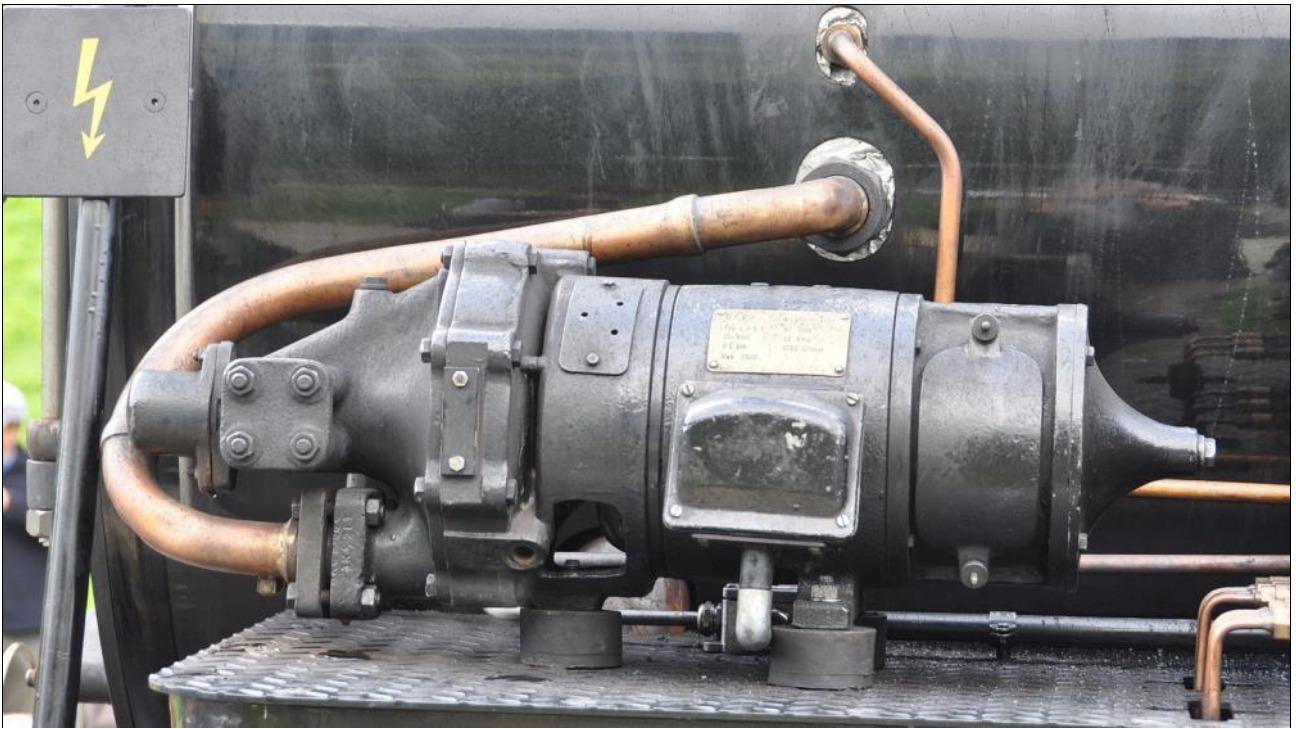
Lax 09:30, sulla sinistra un addetto al rifornimento d'acqua



Lax 09:46, il Glacier Express ci supera



Lax 09:51, sulla destra Hildegard con HP Landenberger (macchinista di locomotive a vapore storiche)



Turbogenerator tipo LOSF, 25V 20A 500W 3750 U/min

Riprendiamo il viaggio. Prossima fermata Reckingen, conosciuta da molti anche per la piazza di tiro della DCA e per la valanga che travolse la baracca che ospitava gli ufficiali di un corso di ripetizione. La fermata prolungata ci permette di rifocillarci e di usufruire dei servizi igienici (tutti i vagoni erano sprovvisti di WC). Saremo superati nuovamente da un Glacier Express partito questo da Briga due ore dopo di noi .



Reckingen 11:07, a sinistra la composizione antincendio



Reckingen 11:14, il secondo Glacier Express ci supera



Reckingen 11:14, la coda dek Glacier Express

Ad Oberwald, centro della manifestazione per il giubileo, vediamo diversi convogli a vapore impegnati a trasportare gli ospiti tra Gletsch, Reckingen e Briga.

Sopra Oberwald, lungo il tracciato della DFB, arriva sbuffando un treno partito dal Furka. La linea è ora libera anche per noi.

Ripartiamo ed iniziamo ad affrontare la ripida salita che grazie anche ad una galleria elicoidale (578 m) ci porterà a Gletsch, stazione d'arrivo situata a 1759 m s.l.m.



Gletsch 12:55, arrivo del convoglio storico

Alle 14.20, dopo una pausa pranzo presso il Grand Hotel Glacier du Rhône (costruito ca. nel 1850 dalla famiglia Seiler), una visita alla "anglikanische Kapelle" ed alla piccola centrale idroelettrica "Glacier du Rhone" (1942), riprendiamo il viaggio con un nuovo convoglio a vapore, questa volta trainato dalla HG $\frac{3}{4}$ F.O. Nr.4 del 1913, che ci porterà a Realp dopo aver percorso ca. 13 Km.

A metà percorso, dopo aver attraversato la vecchia galleria del Furka (ca. 2 Km), che separa i cantoni Vallese e Uri, arriviamo alla stazione Furka (2160 m s.l.m.) dove possiamo nuovamente approfittare di una breve pausa.



Furka 15:02, arrivo del convoglio trainato dalla HG 2/3 Weisshorn proveniente da Realp



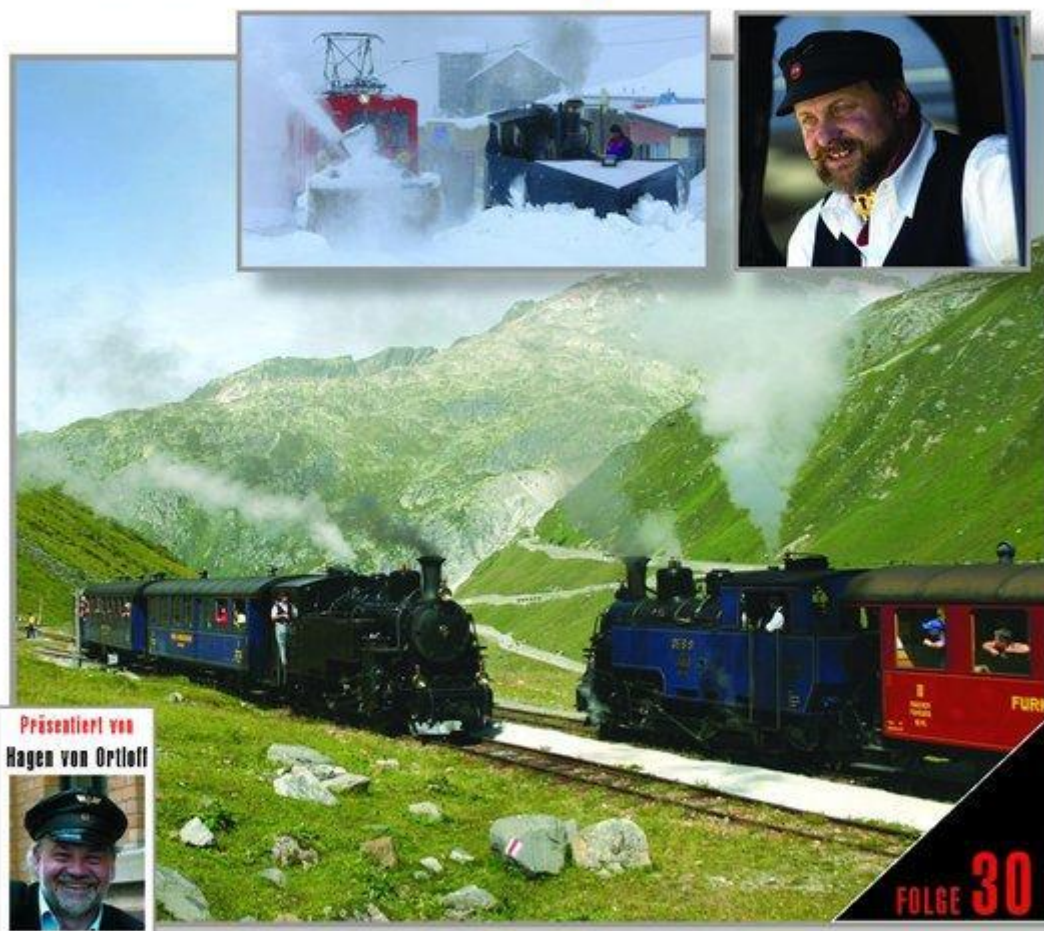
Furka 15:05, Hildegard davanti alla F.O. 4

Riosservando la HG $\frac{3}{4}$ riconosco il macchinista Martin Horat, personaggio conosciuto nel mondo del vapore (Rigi, Furka, ecc.) e protagonista di un bellissimo film edito da Eisenbahn Romantik.

Bahnparadies Schweiz

Furka-Abenteuer, Rigi-Dampf und alte Technik

Die Leidenschaften des Dampflokführers Martin H.



Edition Eisenbahn-Romantik



80 Minuten Laufzeit

RIOGRANDE-Video

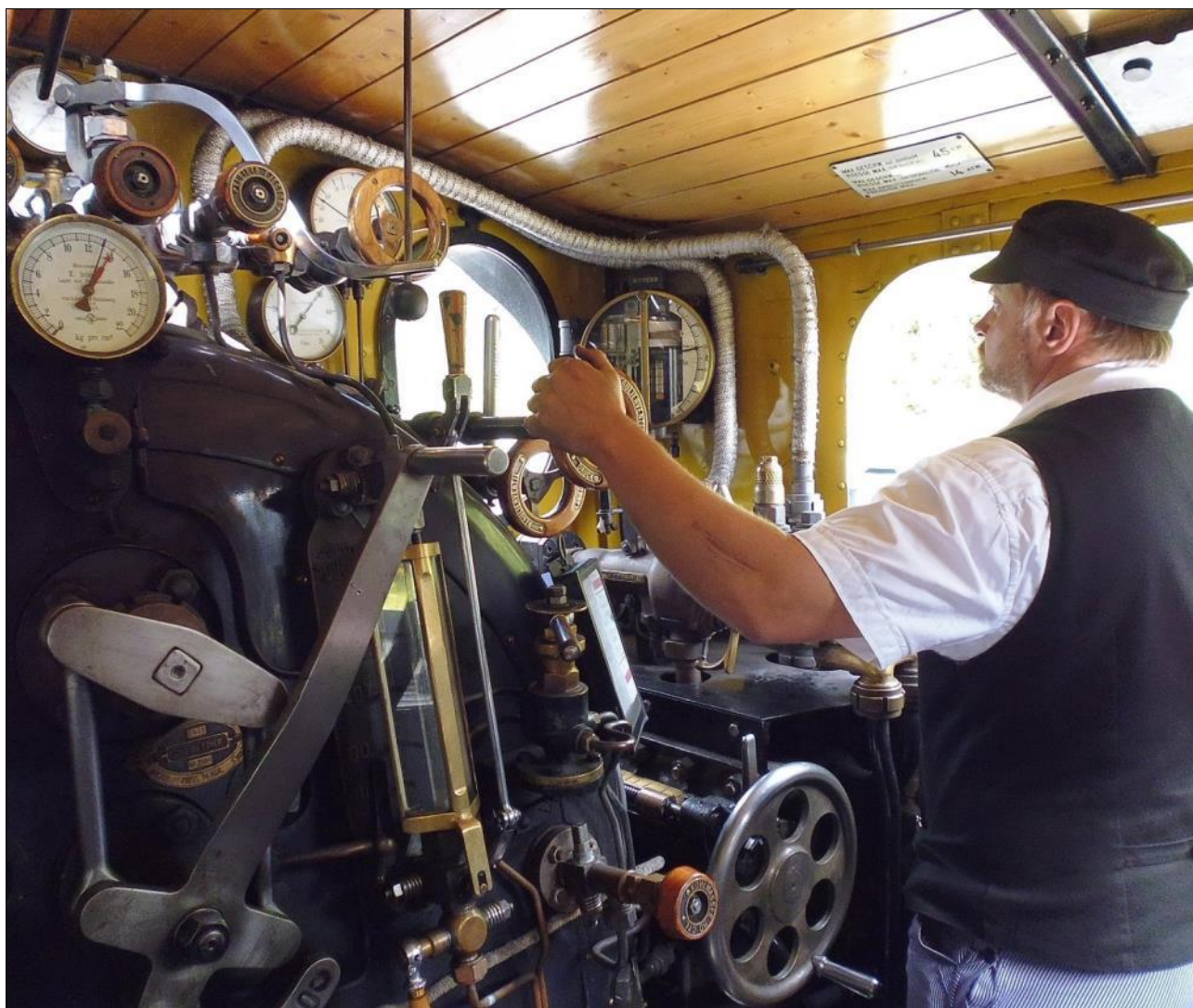


Nel 2013, volendo offrire a Dominic la possibilità di frequentare un corso di fuochista su una locomotiva a vapore, mia moglie aveva cercato di contattare Martin Horat senza mai raggiungerlo. Le dico allora: "vieni te lo presento".

Iniziamo a chiacchierare ed a raccontarci di questo e di quello. Dopo un po' (sottovoce) Martin dice a mia moglie: *"alla prossima stazione facciamo una fermata tecnica di alcuni minuti. Raggiungete la locomotiva camminando lungo il treno dal lato opposto al marciapiedi. Potrete viaggiare con noi in cabina fino a Realp"*.

È così fu.

Meccanica pura, tutto in movimento, uno scuotimento continuo, una potenza del vapore gestita con bravura d'altri tempi dal macchinista e dal fuochista: un regalo ottenuto grazie alla capacità comunicativa e sociale di mia moglie.



Martin Horat alla guida della HG ¾ F.O. Nr.4

Non ancora sazi dell'avventura ferroviaria, incontriamo a Göschenen dopo aver attraversato le gole della Schöllenen ed aver rivisto il ponte del diavolo con il monumento dedicato al generalissimo Suworov, Serge Bourguinet (ho già spiegato ci è...), restando assieme fino a quasi mezzanotte, chiacchierando, "pettegolando", su tanti argomenti anche non legati (pensate un pò...) al mondo ferroviario.

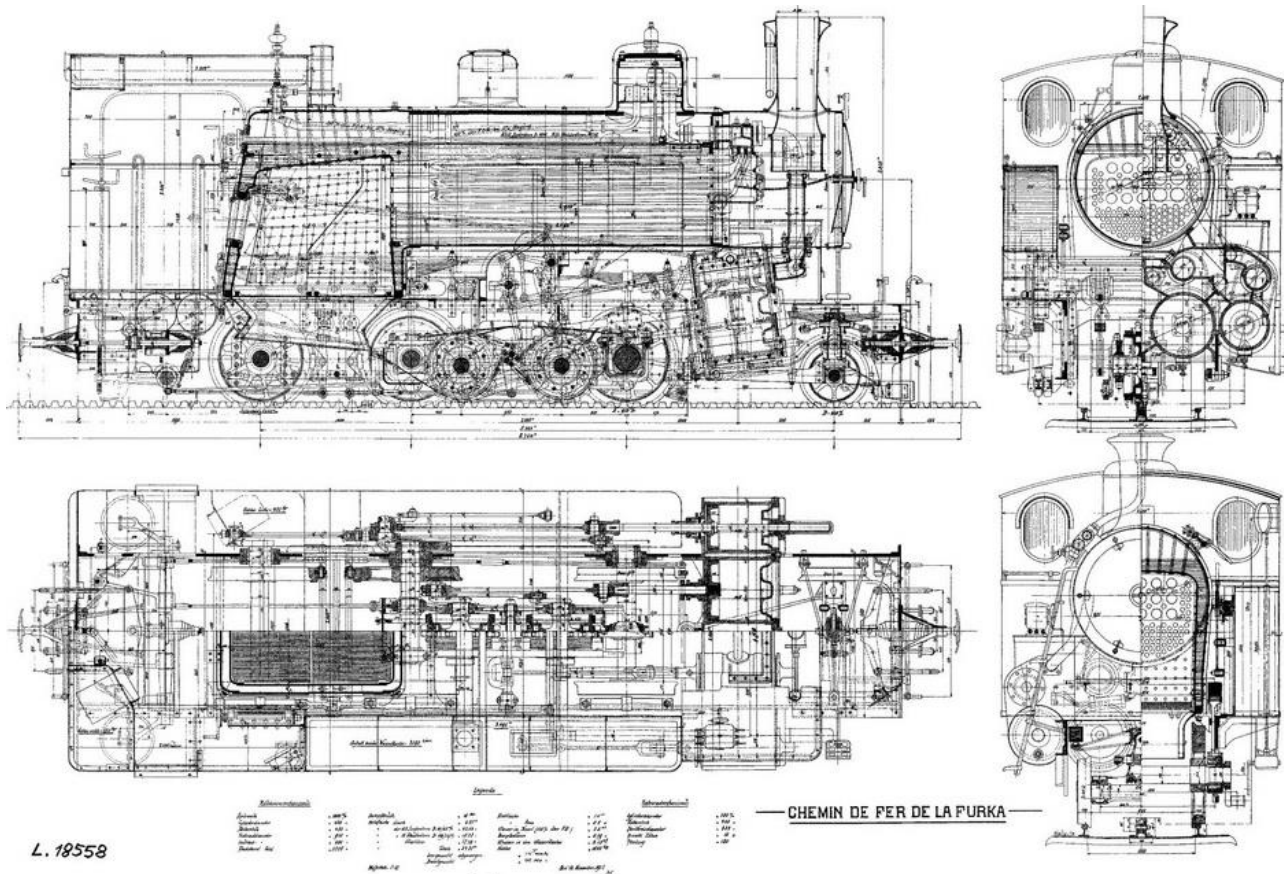
Composizione del convoglio storico Brig-Gletsch

- locomotiva vapore (Gletschhorn)
- 1 vagone passeggeri/bagagliaio a 2 assi , 20 po
- 1 vagone passeggeri a 2 assi, 40 po
- 1 vagone passeggeri a 4 assi, 56 po
- 1 vagone passeggeri a 4 assi, 56 po

HG $\frac{3}{4}$ (SLM, 1914, BFD – Nr.9)
 BD 2502 (SIG, 1914, BFD – C 202)
 B 2210 (SIG, 1914, BFD - C 210)
 B 4233 (SIG, 1890, VZ – C4 33)
 B 4222 (SIG, 1890, VZ – C4 42)

Dati della locomotiva HG $\frac{3}{4}$ BFD Nr.9

Costruttore	SLM Winterthur
Data costruzione	1914
Potenza	600 CV
Funzionamento	2 cilindri (adesione), 4 cilindri compound (cremagliera)
Peso a vuoto	42 t
Velocità	45 km/h (adesione), 20 km/h (cremagliera)
Sistema cremagliera	Abt



Dati della locomotiva HGe 4/4 Nr.15

Costruttore	SLM Winterthur / MFO Oerlikon / SWS Schlieren
Data costruzione	1929
Potenza	736 kW
Peso a vuoto	47 t
Velocità	50 km/h (adesione), 25 km/h (cremagliera)
Sistema cremagliera	Abt

Breve storia della ferrovia Briga-Furka-Disentis

La concessione per la costruzione della ferrovia Briga-Furka-Disentis (BFD), iniziata nel 1911, fu rilasciata nel 1910 alla Compagnie Suisse du Chemin de fer de la Furka con predominanza di capitali francesi.

Le autorità federali intervennero quando la società cercò di introdurre il sistema di trazione Hanscotte, simile al sistema Fell, non contemplato nei piani originali. Fu così obbligata ad usare per la trazione con forti pendenze il sistema Abt in servizio ancora oggi.

La prima tratta Briga-Gletsch, costruita dalla parigina Société des construction des Bati-
gnolles, fu inaugurata nel 1915.

Nel 1924, dopo il fallimento della società concessionaria causata anche da grandi difficoltà nel traforo della galleria del Furka, la nuova società Furka-Oberalp-Bahn (FO), grazie al sostegno della Confederazione e dei Cantoni interessati, rilevò tutti gli impianti. Nel 1926 fu attivato il servizio con trazione a vapore tra Briga e Disentis.

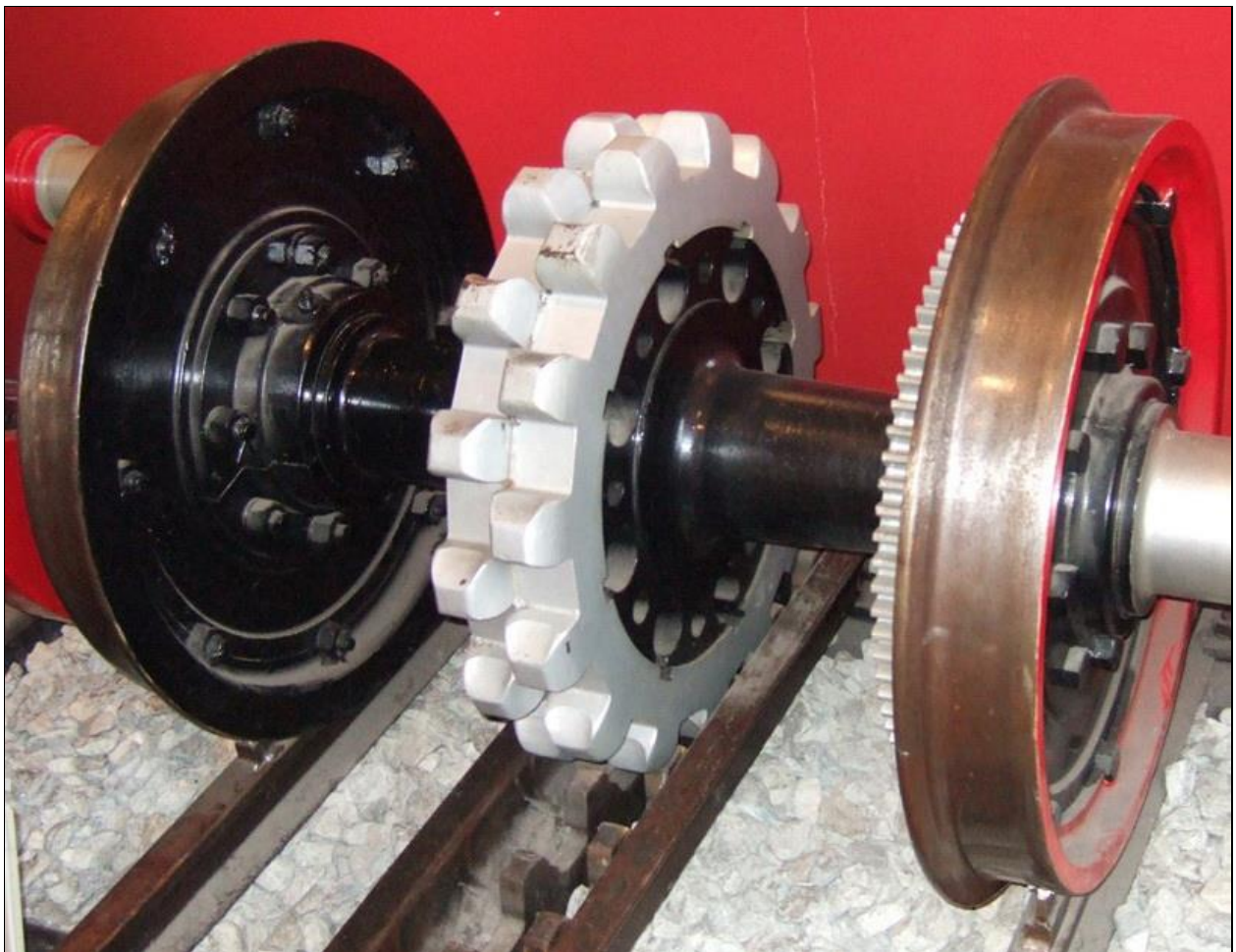
<p>VZ – Visp-Zermatt</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1891: inaugurazione Visp-Zermatt - 1930: inaugurazione Brig-Visp - 1962: cambiamento nome in BVZ (Brig-Visp-Zermatt)
<p>BFD – Brig-Furka-Disentis</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1915: inaugurazione Briga-Gletsch - 1925: passaggio alla FO (Furka-Oberalp)
<p>FO – Furka-Oberalp-Bahn</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1925: passaggio della BFD (fallita) alla FO - 1961: integrazione della SchB (Schöllenen-Bahn) con la FO)
<p>MGB – Matterhorn-Gotthard-Bahn</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2003: fusione BVZ mit FO

Tracciato Briga-Oberwald-Gletsch:

- Scartamento 1000 m, parzialmente a cremagliera (sistema Abt)
- Pendenze massime 40 ‰ (adesione), 118 ‰ (cremagliera)
- Briga-Oberwald 41.3 Km
- Oberwald-Gletsch 4.946 Km
- Gletsch-Realp 12.891 Km



cremagliera secondo il sistema Abt



Informazioni dettagliate si possono trovare nel libro:

Furka Bergstrecke
di Ralph Schorno
Zürich 1991
ISBN 3-905111-01-2



[ndr] Ralph Schorno è stato uno dei responsabili del progetto "back to switzerland", il rimpatrio delle locomotive della DFB dal Vietnam. È inoltre possessore di diverse locomotive Bm 6/6 ex SBB con motore diesel Sulzer, rimesse a nuovo e circolanti.

Modelli in scala della serie HG $\frac{3}{4}$



Scala	1:4
Scartamento	7 $\frac{1}{4}$ "
Costruttore	Balson Stein am Rhein
Proprietario	Swiss Vapeur Parc Bouveret
Originale	presso DFB (F.O. Nr.1)

[ndr] la cremagliera usata per i modelli non corrisponde al sistema Abt come negli originali ma al sistema Strub usato ad esempio dall'Appenzellerbahn o dalla Jungfrauochbahn



Scala	1:5
Scartamento	7 ¼"
Costruttore	Hans-Ulrich Aeberhardt, 1965
Custode	famiglia Landenberger (Dampfbahn Katzensee)
Originale	Ferrovia museo Blonay-Chamby (F.O. Nr.3)

Altri modelli in scala H0m sono stati prodotti dalla BEMO e dalla FERROSUISSE.



BEMO H0m

... e non finisce qui

Bruno Pini

"Totgesagte leben länger": così intitolava la rivista Prellbock Nr.4/14 l'articolo redatto dopo la decisione della deconcessione (parziale) della Ferrovia Mesolcinese.

Abbiamo tempo fa pubblicato un articolo sulla ferrovia mesolcinese gestita dalla SEFT (società esercizio ferroviario turistico) riguardante una possibile revoca della concessione valida fino al 31.12.2020.

La Mesolcinese, pur avendo molti sostenitori (non solo nella regione), rappresenta un elemento di disturbo (non primariamente fonico...) per molti comuni, per molti privati, per il progetto "nuova Stazione di Castione", per il progetto della circonvallazione di Roveredo.

Dopo molte discussioni e prese di posizione degli interessati, l'Ufficio Federale dei Trasporti (UFT) ha proposto provvedimenti che avrebbero avuto conseguenze sul futuro della ferrovia mesolcinese.

Il 04.AGO.2014 la Consigliera Federale Doris Leuthard ha firmato la proposta dell'UFT.

Riportiamo di seguito quanto deciso e registrato nella Banca Dati dell'UFT:

Nr. RT	2014 216a
Data decisione	04.08.2014
Indirizzo decisione	Società Esercizio Ferroviario Turistico
Contenuto	Revoca della concessione n. 5145 per la costruzione e l'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria per la parte tra Castione-Arbedo e il passaggio a livello ubicato al chilometro ferroviario 12.210 della Società Esercizio Ferroviario Turistico (SEFT)

Concretamente:

1. È stata deconcessionata la parte inferiore della linea fino al km 12.210 ossia fino al passaggio a livello del ponte Calancasca (Grono).
2. Non è toccata dalla decisione la parte superiore della linea fra il passaggio a livello del ponte Calancasca e Cama
3. Rimarrebbero ca. 4 Km concessionati nella parte alta del tracciato
4. L'alimentazione in corrente continua verrà a mancare, trovandosi a Roveredo sull'infrastruttura in fase di smantellamento
5. Il deposito di Grono rimane nella parte ancora concessionata

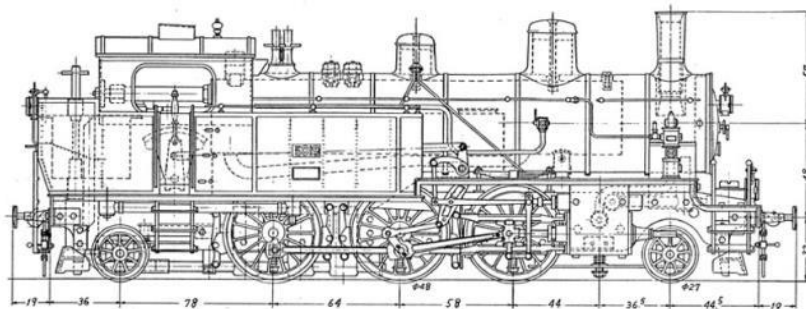
[ndr] Il km 0 era il capolinea iniziale di Bellinzona (piazza Mesolcina)

Bahnerlebniswelt Gotthard

Bruno Pini

Sono da anni anche membro del Club del San Gottardo (www.clubsangottardo.ch) e da anni, anche se in modo passivo, seguo con attenzione l'attività di questo Club.

La mia famiglia è legata al Club anche alla locomotiva a vapore Eb 3/5. Da piccolo, la ricordo a Bellinzona sul binario 4 o 5 in servizio sulla Bellinzona-Luino. Mia moglie, originaria dell' "untere Toggenburg", la ricorda ancora quale monumento presso la stazione di Degersheim.



Un gruppo relativo piccolo di appassionati del CSG hanno investito e stanno investendo un'immensità di tempo libero nel restauro e nella gestione del materiale storico ferroviario, comprendente tra l'altro tre locomotive a vapore (due E 3/3 e una Eb 3/5). È sempre stato un Club con grandi ambizioni. Molte decisioni sono state nel passato da alcuni criticate perché spesso azzardate o avvenute in modo discutibile.

Ma il Club è riuscito a resistere alle ... intemperie e a non perdere l'ambizione di avere in Ticino locomotive storiche 1:1 in grado di circolare per un pubblico di appassionati.

Bisogna inoltre riconoscere che, indipendentemente dalle accese discussioni passate, il Club è riuscito anche a conservare praticamente tutto il materiale storico di maggior valore. E questo ... non è cosa da poco.

Da un paio d'anni, il Comitato si è rinnovato nominando quale Presidente Marco Nimis, ex pilota Swiss, che ha voluto e saputo farsi affiancare da nuove valide persone. Il comitato si è dato subito da fare per sviluppare e concretizzare concetti che potrebbero traghettare il Club del San Gottardo verso un ambizioso futuro.

L'ambizioso futuro è contenuto nel progetto "Bahnerlebniswelt Gotthard" concepito dalla fondazione SBB-Historic ed appoggiato dal Club del San Gottardo.

Quale preparazione a questo progetto, il Comitato ha preparato in modo professionale due Business-Plan:

- Business Plan Coccodrillo
- Business Plan Eb 3/5

Il progetto "Bahnerlebniswelt Gotthard" vuole dare una risposta concreta alla domanda: *"cosa succederà al tracciato della vecchia linea ferroviaria del San Gottardo dopo l'apertura della nuova trasversale alpina ad alta velocità?"*

Erstfeld e Biasca (nuova sede del CSG ? – *leggete il CdT del 14.07.2014!*) potrebbero rivivere una nuova "renaissance" dopo quella avvenuta a partire 1880. Gli investimenti previsti sono imponenti. Il progetto potrebbe dare ottime opportunità di sviluppo (non solo turistico) ai Cantoni alpini, sempre che questi sappiano agire in modo comune e coordinato. E tutto questo, possiamo dirlo, anche grazie alle ferrovie storiche.

Non voglio raccontare altri dettagli. Seguendo le indicazioni:

www.ffs.ch

- a. Tempo libero e vacanze
- b. Vacanze e viaggi brevi in Svizzera
- c. Regioni
- d. San Gottardo
- e. Programma San Gottardo 2010 => di più (=> www.gottardo.ch)
- f. Progetti => 2
- g. Bahnerlebnis Gotthard

troverete:



Nel 2016, con l'apertura del tunnel di base del Gottardo, saranno pochi i treni passeggeri che attraverseranno la ferrovia di montagna del Gottardo; si creeranno in questo modo nuove possibilità da sfruttare turisticamente.

La SBB Historic (Fondazione per il patrimonio storico delle FFS) e il club del San Gottardo hanno sottoscritto una lettera d'intenti al fine di realizzare la "Bahnerlebniswelt". Il progetto ha l'obiettivo di attribuire al percorso di montagna del Gottardo un significato storico tutto da scoprire. Prevede la creazione di pacchetti e offerte con treni storici tra Erstfeld e Biasca. Nelle stazioni finali, presso i depositi di Erstfeld e Biasca, verrà mostrata la storia della ferrovia del Gottardo in modo da consentire ai visitatori di poterla rivivere.

Promotore del progetto

- SBB Historic
- Club del San Gottardo

Presso la sede ATAF o navigando in internet potrete trovare la seguente documentazione:



www.akademien-schweiz.ch

- pag.127 – Schicksal der historischen Bergstrecke
- pag.131 – Bahnerlebniswelt Gotthard – Coccodrillo

<p><i>Urner Wochenblatt</i> <i>SBB Historic plant Millionenprojekt in Erstfeld</i> <i>04.01.2014</i></p>
<p><i>ICOMOS suisse</i> <i>Eine Zukunft für die historische Verkehrslandschaft Gotthard</i> <i>Symposium 06./0.7.09.2013 in Altdorf</i></p>
<p><i>NZZ</i> <i>Pflicht oder Kür am Gotthard</i> <i>21.08.2013</i></p>
<p><i>ERSBV - Ente regionale per lo sviluppo Bellinzonese e Valli</i> <i>Preso di posizione dell'ERS-BV sul futuro della linea ferroviaria di montagna del San Gottardo e sul progetto "Treno Gottardo"</i> <i>05.03.2014</i></p>
<p><i>UFT – Ufficio Federale Trasporti</i> <i>Bericht zur künftigen Nutzung der Gotthard-Bergstrecke. Einladung zur Stellungnahme</i> <i>06.01.2014</i></p>
<p><i>Bericht des Bundesrates</i> <i>Über Motionen und Postulate der gesetzgebenden Räte im Jahr 2013</i> <i>07.03.2014</i></p>
<p><i>Curia Vista – Atti Parlamentari</i> <i>Postulat Baumann P12.3521</i> <i>Tratta di montagna del San Gottardo</i> <i>14.06.2012</i></p>
<p><i>Curia Vista – Atti Parlamentari</i> <i>Postulat Ratti-Simioneschi P99.3561</i> <i>Avenir de la ligne ferroviaire historique du Saint-Gothard</i> <i>08.10.1999</i></p>
<p><i>La Regione</i> <i>Un Coccodrillo salverà il Gottardo</i> <i>24.04.2013</i></p>
<p><i>Corriere del Ticino</i> <i>Biasca, treni storici al deposito FFS</i> <i>14.07.2014</i></p>

Messaggio del cassiere

Mirco Marchi

Cari soci,

nel foglio d'accompagnamento del bollettino ho inserito come l'anno scorso il formulario dei dati personali.

Vi prego di dargli un'occhiata e di comunicarmi le correzioni e/o aggiunte.

Il motivo? Vogliamo semplicemente tenere aggiornata la nostra cartoteca.

Soci Junior: i numeri di telefono dei genitori potrebbero servirci in caso di necessità.





IMPORTANTE: fateci pervenire la vostra e-Mail. Potremo così trasmettervi in modo più celere eventuali importanti comunicazioni.

Se avete domande non esitate a contattarmi:

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

Decisioni / informazioni del comitato

Il comitato

Inviti a club ospiti a Mappo

Da quest'anno i club ospiti verranno a Mappo su invito e solo durante un unico fine settimana ad inizio Ottobre.

Riassetto binario uscita stazione

Il binario all'uscita della stazione sarà riassetato. I lavori dovrebbero iniziare dopo il 19.OTT.2014 (fine circolazione pubblica) e terminare entro il 07.DIC.2014 (festa dell'albero).

Gita sociale 2014

Visto che i fine settimana fino a metà novembre sono occupati dalla manutenzione del binario 1 e da altre manifestazioni (Friedrichshafen, ecc.), si rimanda al 2015 la gita sociale.

Iscrizione soci per la circolazione pubblica

Le iscrizioni possono essere fatte su invito tramite il programma "doodle" o tramite la tabella esposta all'albo (sede di Mappo). Per la statistica presenze fa stato la tabella dell'albo che sarà aggiornata al termine di ogni giornata di circolazione.

Ampliamento sede

Entro fine Ottobre sarà inoltrata la domanda di costruzione per l'ampliamento delle sede (Progetto FUTURO).

Assemblea SVEA 2017

L'associazione mantello Schweizerischer Verband Eisenbahn-Amateur a cui ATAF è affiliata ci ha chiesto di organizzare in Ticino l'Assemblea dei Delegati 2017. Dopo aver verificato la fattibilità ed elaborato un programma di massima abbiamo già dichiarato la nostra disponibilità. In ottobre presenteremo per approvazione al Comitato SVEA quanto previsto.

Circolazione 2015

La circolazione estiva avverrà la sera di domenica e di giovedì (in luogo del martedì).

Cena sociale 2014

Il comitato ATAF invita i soci alla **cena sociale 2014**

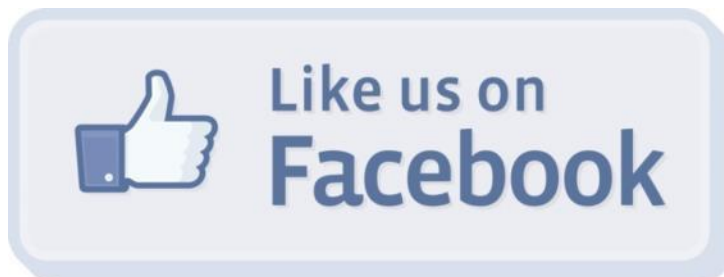
Quando:	sabato 25 ottobre 2014, 19.00 dopo la giornata circolazione soci sull'impianto di Mappo-Minusio
Dove:	sede ATAF Mappo
Menu	il cuoco Severino ci preparerà uno squisito menu: <ul style="list-style-type: none"> - piattino di antipasti ticinesi - grande bollito misto (manzo, testina, zampone, cotechino, patate bollite, salsa verde e mostarda) - dessert della casa a sorpresa
Quanto:	30.00 CHF / persona, bibite comprese da <u>anticipare</u> sul CCP 65-7644-4 oppure in contanti al cassiere
Iscrizione:	entro domenica 19 ottobre 2014 (data ultima circolazione pubblica) ATTENZIONE <ul style="list-style-type: none"> - Posti limitati a 30 (fa stato la data del pagamento) - Comunicare iscrizione anche al segretario Pietro Mariotta
Informazioni:	Pietro Mariotta, tel. 079.444 3572, pietro.mariotta@ataf.ch

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

Il Comitato e la Redazione

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!

pascal.pini@ataf.ch
sandro.pioda@ataf.ch
romano.gatto@ataf.ch

Le vetrine di ATAF

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

dominic.pini@ataf.ch

La fondazione SBB-Historic trasloca

Il 17.FEB.2014 aveva ufficializzato che dal 06.SET.2014 al 01.FEB.2015 tutto l'archivio ed il materiale storico depositato da anni a Berna non sarebbe stato più accessibile al pubblico.

L'archivio SLM a Winterthur, gestito da SBB-Historic, tuttavia rimane aperto.

In questo periodo di chiusura tutta la SBB-Historic traslocherà dal domicilio attuale di

Bollwerk 12, 3000 Bern 65

al nuovo domicilio di

Lagerstrasse, 5210 Windisch (presso Bahnhof Brugg AG)

La riapertura a Windisch è prevista per il 02.FEB.2015.

[ndr] Windisch è un comune del Canton Argovia di 6.657 abitanti. In epoca romana era chiamato Vindonissa.

Il positivo collaudo di un "gioiello"

Abbiamo scoperto con piacere che la New York Central J-3a "Hudson" 4-6-4 steam locomotive, costruita con passione dal nostro socio Markus Iten nello scartamento 7 ¼" (scala 1:8), è stata collaudata con successo nel mese di Settembre sull'impianto del Club MECE di Einsiedeln SZ.

Nel sito www.modellismo.ch potete tra l'altro:

- vedere alcune foto e video del collaudo
- vedere i dettagli dei pezzi costruiti da un "artista"
- leggere le caratteristiche tecniche

Locomotive a vapore, in miniatura

Sulla rivista Cooperazione N.40 del 30.SET.2014 della Coop Svizzera possiamo leggere un articolo sul Swiss Vapeur Parc di Bouveret VS.

Vedi www.cooperazione.ch/Locomotive+a+vapore_in+miniatura

Progetto "Modelleisenbahn Lenzerheide"

Il progetto (vedi Bollettino 2012.01 GEN-MAR) prevedeva la costruzione di un parco simile al Swiss Vapeur Parc di Bouveret nelle vicinanze del campeggio TCS Lenzerheide. Tuttavia diverse opposizioni e altre difficoltà hanno bloccato finora la realizzazione dello stesso.

La prossima scadenza importante sarà il 08.MAR.2015. In quell'occasione i cittadini di Vaz/Obervaz GR potranno votare democraticamente sulla revisione parziale del piano regolatore la cui approvazione è necessaria per poter realizzare il progetto "Modelleisenbahn Lenzerheide".

Vedi www.lenzerheide-modelleisenbahn.ch

"Prossima fermata Bellinzona"

Documentario teatrale sul tema dell'importanza sociale della ferrovia per Bellinzona.



Un progetto di Flavio Stroppini e Monica De Benedictis - 110 minuti - Produzione Teatro Sociale Bellinzona - prima: gennaio 2015

www.teatrosociale.ch

www.flaviostroppini.com

Lo sapevate ...

diversi soci

<p>che ...</p>	<p>la RhB (Rhätische Bahn – Ferrovia Retica) è nata anche a causa della moglie di un olandese. Infatti quando la moglie di Wilhem Jan Holsboer (banchiere olandese 1834-1898) si ammalò di una grave malattia polmonare, decise di trasferirsi nel 1867 a Davos nella speranza che la sua sposa guarisse.</p>  <p>Anche se sua moglie morì ancora nello stesso anno, Holsboer decise di rimanere a Davos. Iniziò allora ad occuparsi della costruzione della prima casa di cura per poi passare al settore alberghiero. Riconobbe subito che un allacciamento di Davos alla rete ferroviaria esistente avrebbe dato ulteriore slancio alle attività turistiche ed economiche della regione. Dopo aver trovato gli appoggi politici e finanziari necessari si fece promotore della costruzione della linea ferroviaria Landquart-Klosters, estesa poi fino a Davos. Il primo treno giunse a Klosters il 09.10.1889 e un anno più tardi anche a Davos. La ferrovia a scartamento ridotto della LD (Landquart-Davos) era nata. Il suo sforzo di estendere la rete ferroviaria metrica continuò fino al 1895 quando la LD passò alla RhB (ferrovia retica)</p>
<p>che ...</p>	<p>la Rhätia è circolata sulla tratta della ex Bellinzona-Mesocco (BM) nel 1997. La situazione era anomala perchè la BM non ha mai posseduto locomotive a vapore. Era infatti già dall'inizio elettrificata.</p>  <p>La Rhätia che vedete in immagine sulla tratta della BM è stata la prima locomotiva della società LD (Landquart-Davos)</p>
<p>che ...</p>	<p>non tutte le ferrovie a scartamento metrico in Svizzera sono alimentate in corrente continua. La RhB usa infatti corrente monofase alternata con una tensione di 11 kV, ossia 4 kV meno della rete FFS, e con una frequenza di 16.7 Hz, uguale a quella delle FFS.</p>

Frivolezze fotografiche e non ...



utilizzando mezzi di trazione meno cari i costi d'esercizio diminuiscono ...

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 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

Swiss-Toy a Berna
- 01-05.OTT.2014
www.suisstoy.ch

Faszination Modellbau D-Friedrichshafen
- 31.OTT-02.NOV.2014
www.faszination-modellbau.de

*Neue Ideen drücken oft ebenso
wie neue Schuhe*

Lothar Schmidt *1922

Wirtschaftswissenschaftler,
Politologe

*Spesso le nuove idee sono scomode
come lo potrebbero essere le scarpe nuove*

Lothar Schmidt *1922

Economista,
politologo