

www.ATAF.ch

Bollettino

anno societatis XLV
LUGLIO-SETTEMBRE 2015

ASSOCIAZIONE TICINESE AMICI DELLA FERROVIA



Indice

Riflessioni.....	3
Messaggio del cassiere	4
A volte capita.....	5
La tettoia della stazione di Milano Centrale.....	8
Il Forte Apache di Mappo	14
Il Sentiero Sud	15
Sentiero avventura della ferrovia dell'Albula.....	18
Un videoamatore d'eccezione al DMC-CH di Zurigo.....	32
Pubblicazioni	34
Cena sociale 2015	36
Notizie dell'ultima ora e comunicazioni in breve	37
Lo sapevate	38
Frivolezze fotografiche e non	39
Scadenze	40

Indirizzo

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

INTERNET: www.ataf.ch

Conto: CCP 65-7644-4

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

Comitato 2015

Bruno Pini	Presidente	bruno.pini@ataf.ch
Pietro Mariotta	Segretario	pietro.mariotta@ataf.ch
Mirco Marchi	Cassiere	mirco.marchi@ataf.ch
Rodolfo Widmer	Giovani, Manifestazioni, Tecnica, Vicepresidente	rodolfo.widmer@ataf.ch
Gabriele Monticelli	Archivio e piccoli scartamenti	gabriele.monticelli@ataf.ch

Tasse Sociali 2015

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
Einsiedeln-SZ, 02.AGO.2015

Dominic PINI alla guida della New York Central J-3a "Hudson" 4.6.4 steam locomotive, costruita da Markus ITEN nello scartamento 7¼". Sulla destra Peter Flühmann (vedi Bollettino APR-GIU 2015), in basso a destra la e 3/3 Tigerli in legno, regalo della famiglia Pini per il 25.Giubileo MECE (vedi Bollettino LUG-SET 2010), realizzata da Thomas Jud di Mols-SG

Riflessioni

Bruno Pini

Sono sempre motivato a leggere articoli che, a parte il contenuto esposto, provocano la mia curiosità di saperne di più.

Solitamente chi scrive questi articoli è pure particolarmente attento nel carpire elementi che poi in una fase successiva cercherà di correlare fra loro, ricorrendo alla propria memoria o a quella di persone non necessariamente a lui note.

La base di tutto è sempre la curiosità. Questo modo di osservare e carpire elementi da correlare fra loro è estremamente contagiosa soprattutto per persone con alta capacità di analisi.

Questi soggetti sono elementi o potenziali elementi di una rete di informazioni importante, che permettono a quest'ultima di crescere in modo intelligente: è il mondo delle reti intelligenti.

Uso spesso questa parola: reti intelligenti. Chi mi conosce mi potrebbe tuttavia ricordare che un'altra parola ricorre spesso nel mio vocabolario: nodi intelligenti.

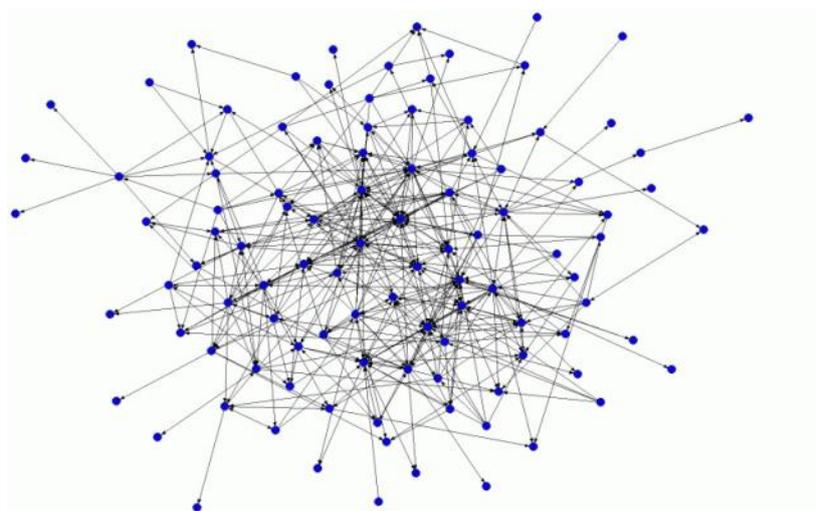
Anche se in modo non appropriato, definisco nodo intelligente, quella persona che può pensare e agire in modo autonomo, trasmettendo conoscenze pur incomplete, contagiando i propri vicini a accrescerle o a completarle. Affascinante è quando questi nodi riescono a provocare una sete di approfondimento in persone di diversa formazione, professione o con differenti attività del tempo libero.

Inserendo in questo Bollettino alcuni articoli di Rodolfo (non arrossire!), ho percepito la sua curiosità nel volere correlare elementi che a prima vista non aveva notato o che da tempo aveva dimenticato. Questa sua ricerca di informazioni ha stimolato la mia curiosità a ricercare ulteriori elementi che potessero aggiungersi a quelli riferiti in questi articoli.

Trovo sempre interessante, quando vedendo o leggendo qualcosa, si è stimolati ad approfondire un argomento anche se non appartiene ai nostri interessi primari.

Oggi abbiamo l'opportunità di usufruire di un'immensità di informazioni grazie ad internet. Se sappiamo usare i giusti filtri riusciremo spesso a trovare quello che sapere.

E tutto questo ... grazie ai "nodi intelligenti".



Ogni articolo pubblicato è firmato dagli autori senza venire, anche parzialmente, censurato. Esprimono l'opinione dell'autore 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

Indicare sempre la vostra causale di versamento tramite una crocetta:

Causale del versamento
 Tassa sociale: Attivo Simp. Junior
 Contributo volontario
 Abbonamento EA
 Altro

**NON DIMENTICATE IL
PAGAMENTO DELLA TASSA SOCIALE 2015**



ATTENZIONE

1. Chi ritenesse di aver ricevuto un richiamo ingiustificato è pregato di contattarmi all'indirizzo: mirco.marchi@ataf.ch
2. Ricordo alcune scadenze relative alla Tassa sociale.
 - La cedola di pagamento per quota viene allegata al primo bollettino (fine Marzo).
 - Il primo richiamo viene normalmente inviato con il bollettino successivo (fine Giugno).
 - Un ulteriore richiamo viene eventualmente trasmesso con il bollettino a fine Settembre.
 - In caso di mancato pagamento, nel mese di DICEMBRE viene recapitata una lettera nella quale si chiede al socio se intende "pagare" la tassa sociale o "dimissionare".

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
	Occhiali da sole con logo ATAF	10.00	CHF / pezzo
	Cartoline con soggetti ATAF	1.00	CHF / pezzo

A volte capita...

Rodolfo Widmer

... che vengono a galla vecchi ricordi o cose a cui non si pensava più da tempo. Un sabato in sede sfoglio il numero di settembre 2015 della rivista "LOKI" e mi concentro sull'articolo sul fermodellista Romeo Pianezzi a pagina 47. Già, penso, quello che ha fondato la ditta "Swisstoy" che molti anni fa ha creato dei bei modelli (allora...). Bell'articolo, invero, che ha fatto venire a galla molti ricordi. Mi ricordo che un membro, di cui non indico il nome, possedeva di sicuro una Be 4/6 di Swisstoy. Correano i primi anni '70, appena dopo la nascita della nostra associazione, roba da sognare e basta.



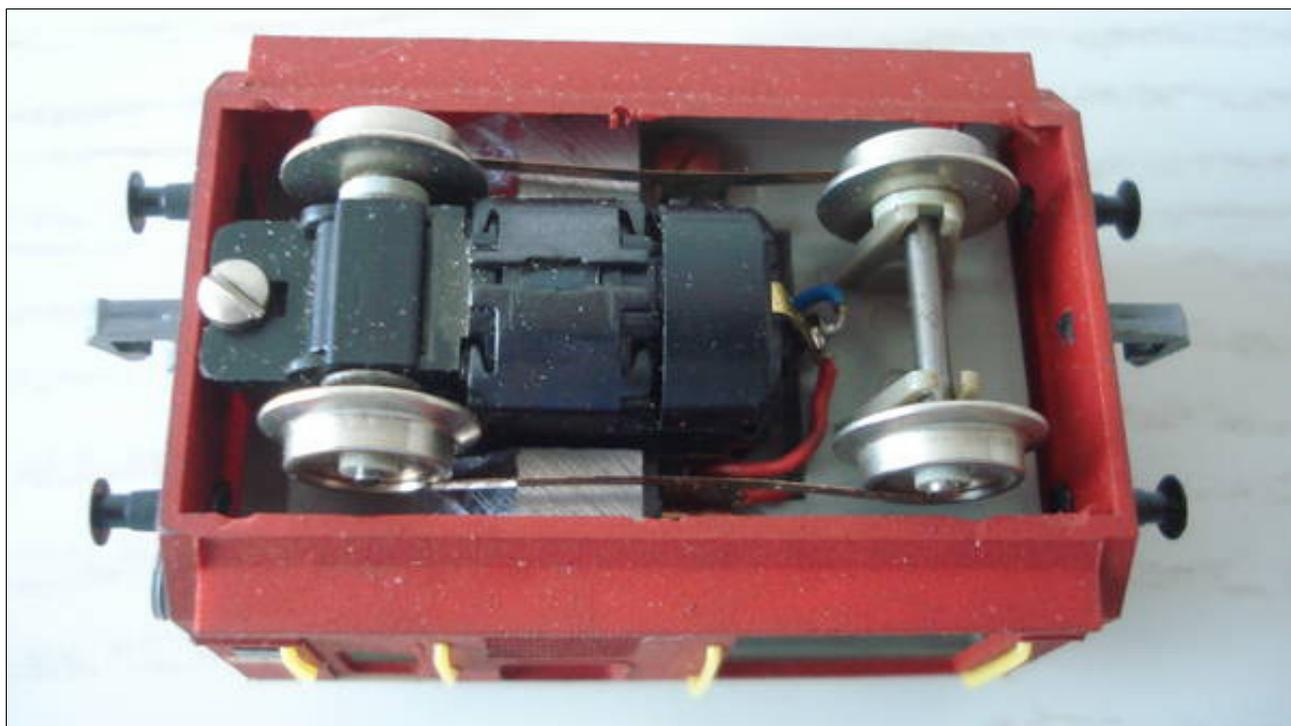
osservate il modello in basso a sinistra ... e sfogliate la pagina

Ma, come spesso accade, i sogni poi riportano alla realtà e allora scatta una certezza ... parto alla ricerca, in un qualche cassetto ci dovrebbe essere un esemplare del modello del Tm, il famoso trattore degli operai di linea. Il modello c'è ancora, è esposto addirittura in vetrina, vergogna, non l'avevo visto, sorvolato e basta...., lasciato nell'oblio. Mi sono ricordato che doveva essere legato a un qualche avvenimento ben preciso, doveva trattarsi di un regalo fatto all'ATAF, in quegli anno molto giovane.

Tolgo il modello dalla vetrina, lo giro tra le dita, ammiro la finezza della meccanica (e pensare che è stato costruito così tanti anni fa...) e poi scopro la dedica incisa sul tetto:

SVEA
Verbandsvorstand
in Locarno, 18+19 Mai 74

Ecco svelato ciò che la memoria nascondeva: ci era stato dato in omaggio poiché avevamo organizzato l'incontro di comitato dello SVEA.





Se ben mi ricordo, i due comitati si sono poi incontrati per un aperitivo presso il Ristorante Campagna (tutt'ora esistente sotto forma di pizzeria) che ai tempi era un bel ritrovo con tavoli di granito, viale con ghiaia e copertura tipo pergola coperta di viti (ma non sono più sicuro di questo dettaglio). Da aggiungere che allora il ritrovo era gestito da un certo signor Rudi Oppikofer, padre dell'amico Danilo. Inoltre, ogni volta che si apre il cancello del nostro posteggio, si tiene in mano un manufatto realizzato una quindicina di anni fa da Rudi, esperto fabbro.



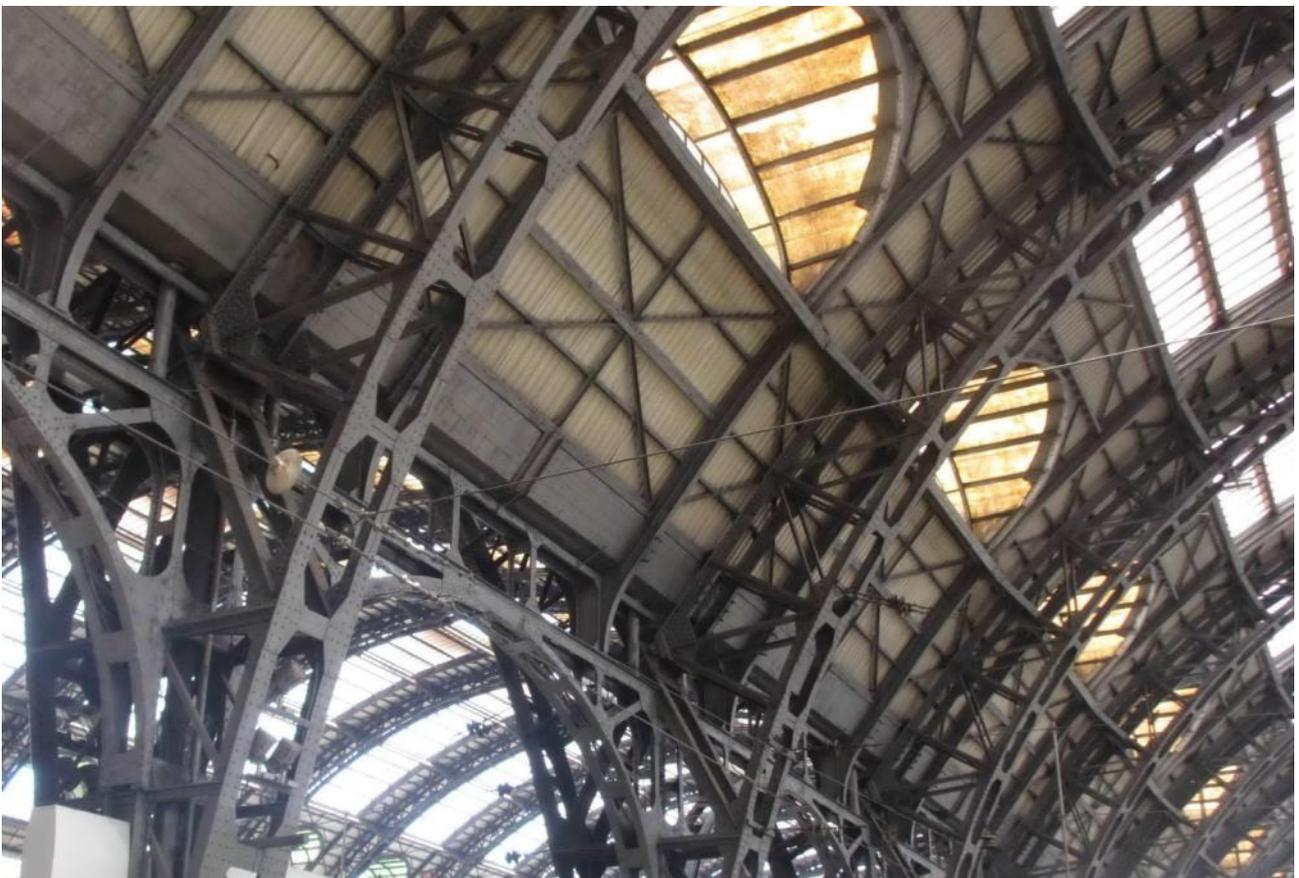
Per finire posso essere contento che il piccolo modello ha superato senza troppi problemi ben 40 anni di ATAF, tranquillo, silenzioso, rannicchiato in un angolo di una delle tante vetrine, quasi dimenticato da tutti.

[ndr] la Swisstoys citata nell'articolo non è da confondere con l'esposizione Swisstoy che si tiene annualmente in autunno a Berna (www.suisstoy.ch).

La tettoia della stazione di Milano Centrale

Rodolfo Widmer

Con mia moglie ero in attesa di una coincidenza e mentre stavamo pazientemente aspettando, ho iniziato a osservare e fotografare alcuni dettagli della tettoia, nome invero poco adatto a un'opera ingegneristica di quel tipo.





Al ritorno a casa ho visto le foto sullo schermo dell'ordinatore e mi sono ricordato che doveva esserci nei molti ripiani della mia biblioteca ferroviaria un fascicolo concernente appunto la stazione di Milano Centrale. Detto fatto ecco che il fascicolo è stato ritrovato, datato luglio-agosto 1993, quindi piuttosto vetusto.

Aperto il fascicolo, edito da "tutto Treno", vi ho trovato parecchie informazioni. La tettoia è formata da cinque sezioni che a causa dei punti di appoggio, non sono di apertura uguale, quelle sui lati sono di apertura minore. La sezione centrale ha una luce di 72 metri, le due seguenti di 45 metri mentre le ultime due ai lati di 12 metri. Le altezze misurano rispettivamente 33, 22 e 12 metri. Ho arrotondato questi numeri, i centimetri non mi sembrano così importanti.

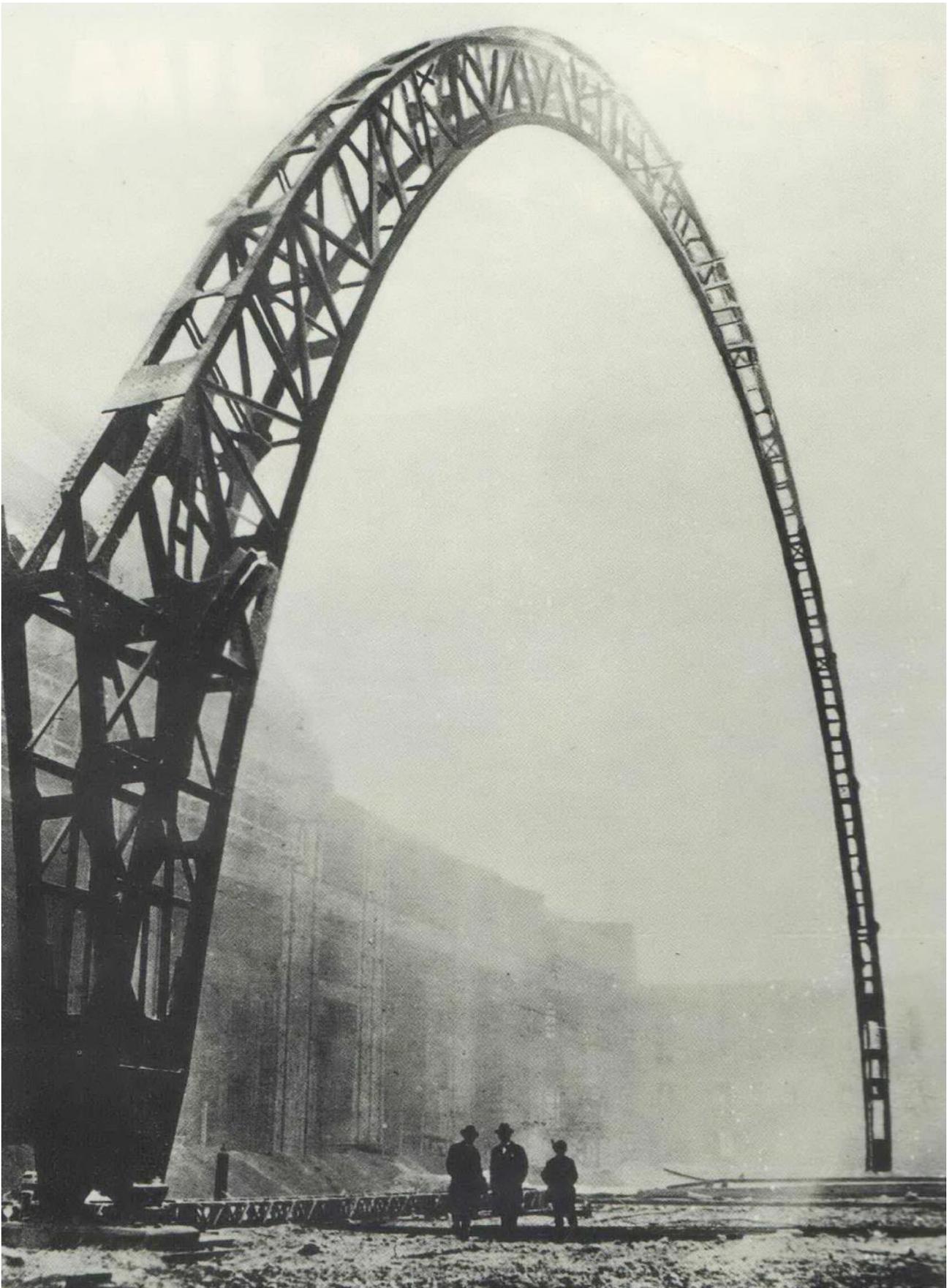
La soprastruttura di copertura è costituita da lastre molto sottili di cemento ad alta resistenza, retinata, e la luminosità interna è assicurata mediante vetri retinati.

La tettoia che copre i ventiquattro binari, è lunga 341 metri ed è opera dell'ingegnere Alberto Fava.

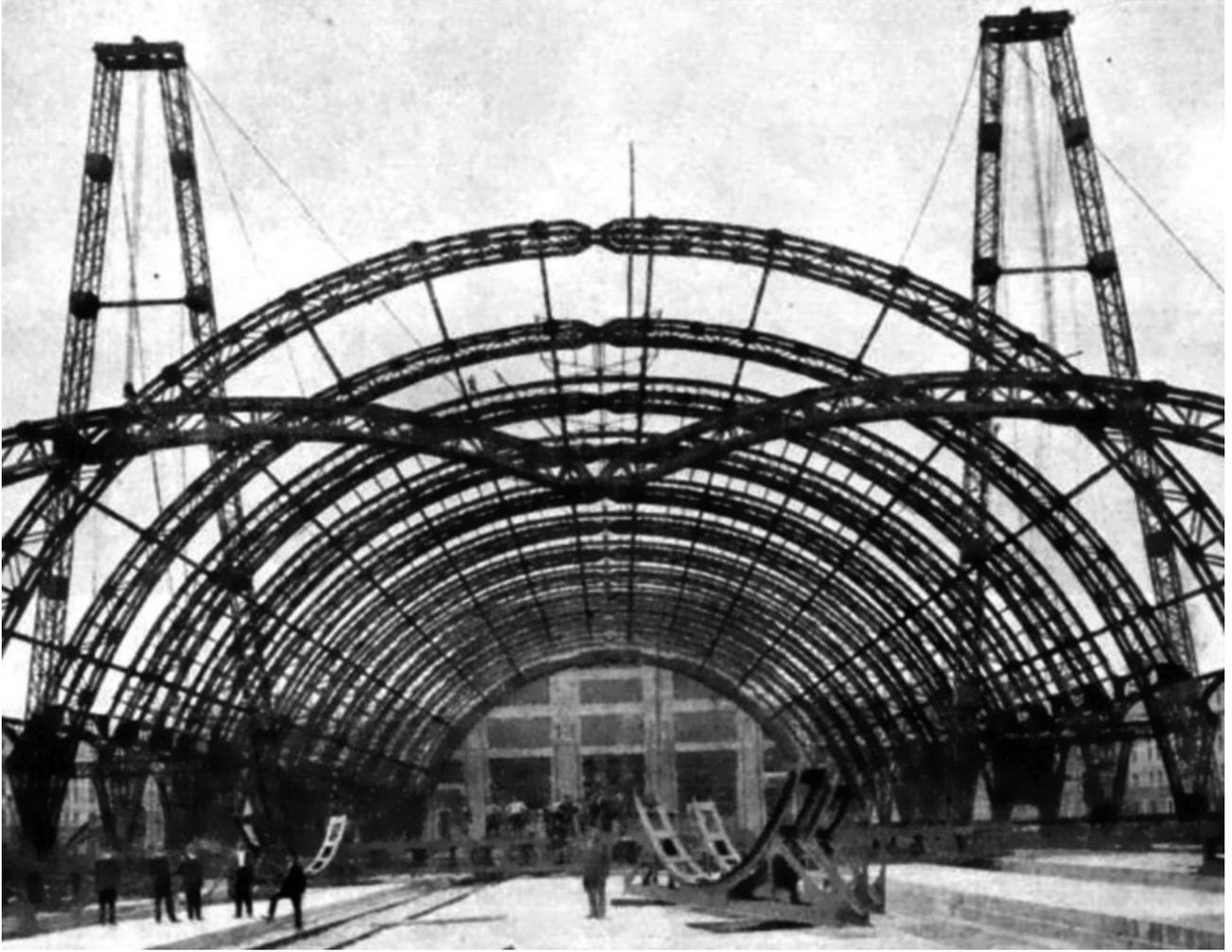
Beh, da notare che le cinque sezioni coprono una superficie di 66'500 metri quadrati, informazione da me evidentemente non verificata....

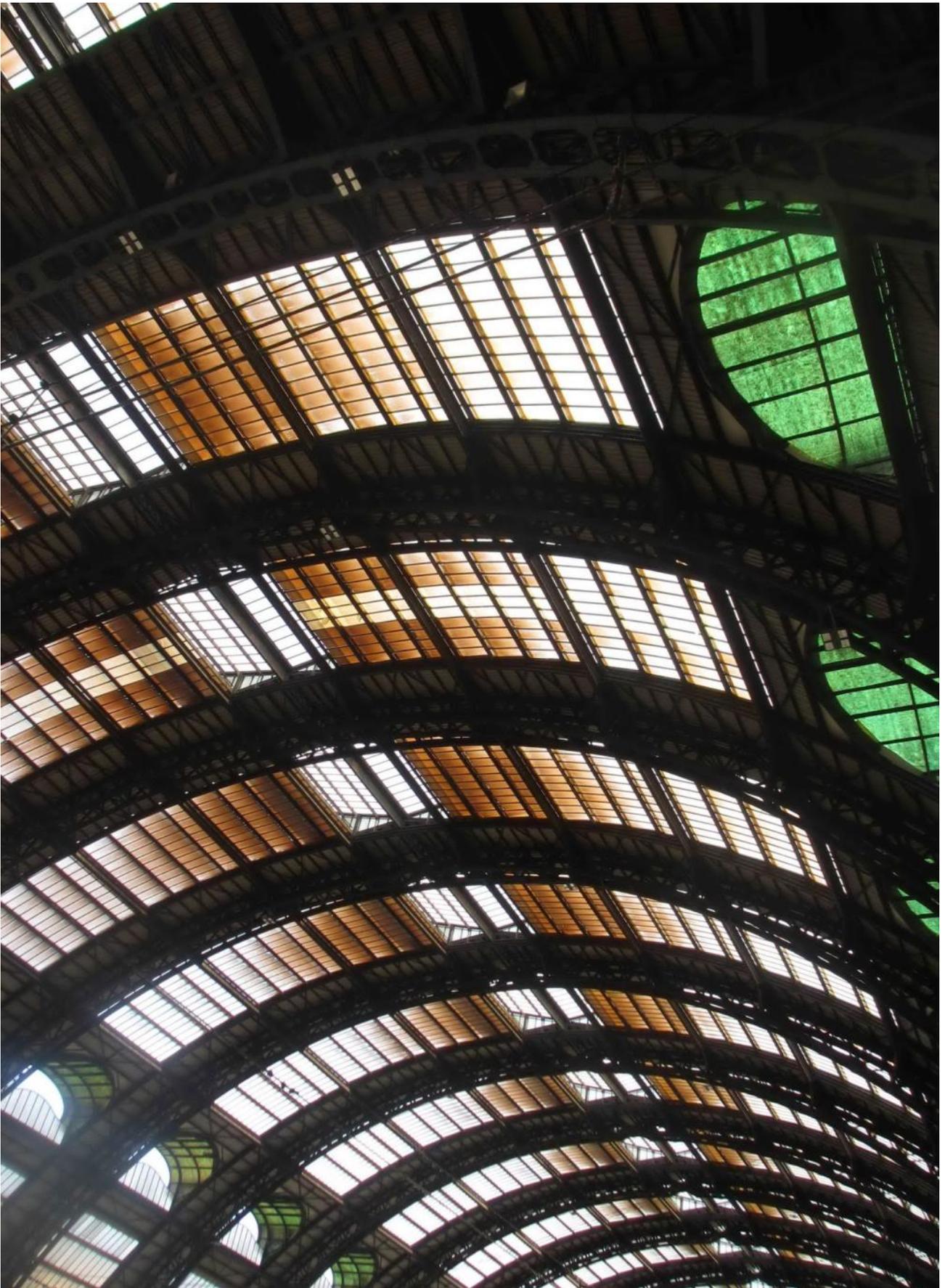
Il montaggio delle componenti, preparate presso le Officine di Savigliano, avvenne logicamente sul piazzale stesso della stazione, dove furono assemblate prima le mezze centine, disposte orizzontalmente, e dopo aver messo in opera anche la cerniera di chiave delle due mezze centine costituenti un arcone, mediante un sistema di tiraggi, l'assieme venne eretto verticalmente. Le sezioni della tettoia disponevano di lunette e aspiratori per evacuare per il riciclo dell'aria e dei fumi delle vaporiere.

Le foto d'epoca allegate all'articolo sono tratte dal fascicolo citato sopra.









Il Forte Apache di Mappo

Danilo Oppikofer

Era da tempo che si discuteva di sostituire la copertura del tetto del "forte Apache", il nostro magazzino degli attrezzi, carbone e roba varia. Il materiale che avevamo usato qualche anno fa si è deteriorato e qua e là l'acqua s'infiltra all'interno. Volendo fare un lavoro che durasse nel tempo ho pensato di chiedere consiglio ad uno specialista. Il mio amico Alessandro, contitolare della Ditta Mazza e Testori, lattonieri e coperture tetti piani mi ha semplicemente risposto:

A ga pensi mi !

Così ora ci troviamo con un tetto nuovo fiammante in rame. Un sentito grazie ad Alessandro e alla Ditta Mazza e Testori per la generosa offerta.



L'immagine ben documentata l'ottimo lavoro eseguito dalla Ditta

<p>Mazza e Testori Installazione di impianti sanitari e di lattoneria Lavori di isolamento termico, acustico e antivibrazioni 6612 Ascona</p>

Il Sentiero Sud

Bruno Pini

In famiglia, una lista dei "desideri" (non scritta), è quella delle vacanze, delle escursioni o di altre uscite. Questo elenco viene costantemente aggiornato ogni qualvolta ci ritroviamo attorno ad un tavolo. La pianificazione, avendo una famiglia numerosa con moltissimi interessi o attività, diventa sempre più impegnativa. Siamo costantemente di "picchetto", pronti ad realizzare uno dei tanti "desideri". Ricevo ad esempio un telefono di mia moglie del tipo: "hai tempo per un paio di giorni". So allora che dalla lista dei "desideri" è scaturita una pre-decisione. La mia risposta è di regola: "sì, dove, quando, per quanto tempo, con chi, ecc.". Inizia la pianificazione EXPRESS che ci porterà, come solitamente capita, a visitare e a conoscere luoghi e persone interessanti. Particolarità della nostra uscite: il continuo adattamento della rotta senza mancare gli obiettivi principali, passando quasi sempre da 0 Wh a molti kWh. Il nostro motto? "carpe diem" (cogli l'attimo).

Così è stato anche quest'anno!

Possiamo leggere nel sito www.gottardo-wanderweg.ch

Il 28 giugno 2007 per l'anniversario dei 125 anni della Ferrovia del Gottardo verrà inaugurato tra Erstfeld e Biasca il sentiero Gottardo. I grandi cartelli in prossimità di circa 50 punti panoramici originali – davanti a costruzioni imponenti, spettacoli naturali o capolavori della tecnica – daranno informazioni sul passato, sul presente e sul futuro della zona del Gottardo, del sentiero Gottardo e della ferrovia del Gottardo, ma anche sulla natura e cultura della Val Leventina e della Valle della Reuss.

Oltre alle straordinarie opere della tecnica, passeggiando lungo il sentiero si incontrano altri punti di interesse, come la chiesa barocca di Wassen, le tipiche case coloniche urane, le chiese romaniche, il museo Hans Josephson a Giornico e gli Infocentri AlpTransit di Pollegio e Erstfeld.

Il sentiero della ferrovia nord e sud può essere esplorato in diverse tappe.

Decidiamo il 27 luglio di percorrere il Sentiero Sud, partendo da piedi da Dazio Grande a Faido per proseguire per Giornico: totale ca. 4h.

Riassunto: percorso facile ed interessante (Gole del Piottino), sentiero non sempre ben segnalato e spesso trascurato, alcuni punti panoramici dominanti sulla linea del Gottardo. Non racconto niente del viaggio o delle Gole del Piottino.

Vi racconto solo due curiosità vissute durante l'escursione:

- Il picchio muraiolo
- Museo Giornico

Al ristorante Dazio Grande (vi consiglio di visitarlo!) la responsabile, vedendoci armati di apparecchi fotografici, ci chiede se eravamo venuti per il picchio muraiolo. Rispondiamo: "neanche sappiamo che cos'è sto' picchio". Risponde che da diverso tempo arrivano da tutt'Europa ornitologi alla ricerca del picchio muraiolo, uccello molto raro di ca.20 g in via di estinzione. Sembra che sia stato avvistato nelle gole del Piottino.

Dopo queste brevi informazioni, affrontiamo la marcia lungo le gole nella quasi certezza di non poter individuare un così minuscolo picchio tra le grandi e scoscese pareti. Incontriamo un signore attento ad osservare qualcosa con un binocolo. È un inglese, venuto apposta per osservare questa rarità. Ci spiega quanto sia piccolo, colorato e altre cose. Ci indica alla fine un volatile (20 grammi!) nascosto fra le rocce ad una distanza di ca 100 m!

Sì, lo vediamo anche noi. Apparteniamo alla categoria dei "fortunati" osservatori.

Tratto da www.vogelwarte.ch (Stazione ornitologica Svizzera di Sempach):

Chi ha la fortuna di scoprire un picchio muraiolo che si arrampica svolazzando lungo una parete rocciosa è subito colpito dalla sua bellezza. Con la sua abitudine di divaricare a scatti le larghe ali brillanti rosso carminio, assomiglia ad una farfalla. Questo abitante delle pareti a strapiombo assume ulteriore fascino per il fatto che vive in luoghi solo difficilmente accessibili ed è quindi più familiare agli alpinisti che agli ornitologi.



Lo vedete in mezzo alle rocce ?



ingrandito xxx



L'immagine non è mia

L'escursione termina vicino alla stazione di Giornico, ora abitata da un commerciante di polli alla griglia. Poco prima, fra i vigneti in un prato sottostante i binari della ferrovia notiamo un grande manufatto di cemento. Ci incuriosisce il fatto che non notiamo finestre o porte di accesso. Escludiamo sia parte di una centrale di alimentazione della ferrovia, mancando le linee elettriche. Passiamo in rassegna molte altre possibilità senza trovare una spiegazione plausibile.

Chiediamo allora al commerciante di polli. Ci risponde che è un deposito di opere d'arte di un signore che ha donato tutto a Giornico. Se vogliamo possiamo visitarlo chiedendo le chiavi direttamente presso un Caffè del Comune.

Incontrando più tardi un ex Municipale di Giornico, nostro conoscente, abbiamo scoperto che questa costruzione è "La Congiunta", Museo voluto e donato assieme al suo contenuto dallo scultore Hans Josephsohn (1920-2012). La costruzione, opera degli architetti svizzeri Peter Märkli e Stefan Bellwalder ha ricevuto il 1.Premio del concorso "nuove costruzioni nelle Alpi" e il Premio "Beton 97". Questo museo è visitato da persone, artisti o meno, provenienti da ogni parte del mondo.



Spesso vediamo cose fuori della porta di casa senza essere in grado di associarle a qualcosa o a qualcuno. Se sappiamo tuttavia cogliere l'occasione, in questo caso dovuta ad un'escursione lungo la ferrovia, potremo capire quello che non abbiamo capito. Tutto questo indipendentemente dai nostri interessi.

Sentiero avventura della ferrovia dell'Albula

Bruno Pini

Vale la stessa introduzione scritta nell'articolo precedente!

Venerdì 28 agosto ricevo in ufficio un telefono di mia moglie che dice:

"I figli sono assenti, la meteorologia promette sole per i prossimi giorni, volevamo percorrere da tempo il sentiero lungo la ferrovia dell'Albula: partiamo domani?"

Sabato mattina partiamo "elettricamente" con la Tesla Model S P85D, per raggiungere Bergün-GR, intenzionati a percorrere (a piedi) il "Sentiero avventura della ferrovia dell'Albula" (in tedesco "Bahnerlebnisweg Albula"), patrimonio mondiale dell'UNESCO.

La migliore descrizione possiamo trovarla sotto:

www.rhb.ch/it/tempo-libero-escursioni/sport-avventura/sentiero-avventura-della-ferrovia-albula

La tratta fra la galleria dell'Albula e il viadotto di Landwasser sulla linea dell'Albula della Ferrovia retica è considerata un capolavoro di ingegneria e dell'epoca dei pionieri ferroviari. Il Patrimonio mondiale UNESCO «Ferrovia retica nel paesaggio Albula/Bernina» comprende non soltanto le due tratte ferroviarie famose in tutto il mondo, ma anche il meraviglioso paesaggio.

Le tratte fra Preda, Bergün e Filisur sono considerate fra le più spettacolari al mondo. Lungo il nuovo «Sentiero avventura della ferrovia Albula», realizzato lungo la tratta ferroviaria, avrete modo di ammirare passeggiando la perfetta armonia fra paesaggio e tecnica. Lungo le tre tappe fra la galleria dell'Albula e il viadotto Landwasser riceverete interessanti informazioni sia storiche sia di attualità, che vi permetteranno di farvi un nuovo, avvincente quadro della ferrovia, della tecnica, della cultura e della vita quotidiana della Ferrovia retica – e degli abitanti della Valle dell'Albula.

Tappa 1 Preda – Bergün, 7.0 km

Tappa 2 Bergün – Filisur, 9.0 km

Tappa 3 Filisur – Landwasserviadukt – Filisur, 5.0 km

Consiglio: il Museo ferroviario dell'Albula di Bergün fa viaggiare tutti gli appassionati di treni a ritroso nel tempo. Visitate il museo prima o dopo un'escursione.

Ulteriori informazioni sul Patrimonio mondiale UNESCO:

www.rhb.ch/it/ferrovia-un-universo-tutto-da-scoprire/patrimonio-mondiale-unesco

Pianificazione iniziale:

1. Arrivare a Bergün in auto
2. Raggiungere Preda col treno della RhB
3. Percorrere a piedi il sentiero della ferrovia dell'Albula
4. Visitare il museo RhB di Bergün
5. Rientrare a casa in auto lo stesso giorno

Escursione effettiva:

1. Arrivati a Bergün in auto
2. Raggiunto Preda col treno della RhB
3. Raggiunto il "Lai Palpuogna" (laghetto Palpuogna)
4. Percorso a piedi il sentiero della ferrovia dell'Albula
5. Raggiunto St.Moritz via Passo dell'Albula
6. Raggiunto un hotel a Celerina
7. Giorno seguente - Marcia forzata fino al lago di Staz (Celerina)
8. Raggiunto Bergün in auto via Albula
9. Visitato il Museo ferroviario a Bergün
10. Visitato il villaggio turistico REKA a Bergün
11. Visita al Landwasserviadukt
12. Rientro a casa

Spiegazioni sull'escursione effettiva:

Pto.3	<p>Giunti a Preda, restiamo a bocca aperta scoprendo davanti a noi l'enorme preparazione del cantiere per la costruzione della nuova galleria dell'Albula a fianco di quella vecchia. Scopriamo pure che l'inizio ufficiali dei lavori sarà lunedì 30.AGO.2015, alcuni giorni dopo la nostra escursione.</p> <p>Mia moglie: "lo sai che vicino a Preda c'è un bellissimo laghetto, Lai da Palpuogna, definito in un sondaggio la <i>"più bella chiazza della Svizzera"</i> (<i>schönster Fleck der Schweiz</i>)?"</p> <p>Rispondo: "andiamo!"</p> <p>Dopo una ripida salita di un ora, raggiungiamo il bellissimo laghetto, decidendo di costeggiarlo per tutta la lunghezza. Da ogni punto potevamo scattare fotografie eccezionali grazie ai colori particolari dell'eccezionale "coulisse".</p> <p>Vedi www.berguen-filisur.ch/uploads/media/Palpuognasee.pdf</p>
Pto.4	<p>Ritorniamo a Preda, da dove eravamo partiti ore prima, ed iniziamo finalmente a percorrere il sentiero lungo la ferrovia dell'Albula. Per ca.8 km abbiamo potuto vedere da vicino gli eleganti manufatti (ponti, viadotti) che hanno permesso alla ferrovia dell'Albula di diventare patrimonio mondiale UNESCO.</p> <p>Il fascino di questo percorso, non difficile ma in alcuni tratti un tantino pericoloso per la mancata manutenzione dopo alcuni scoscendimenti, è il fatto che ogni 20-30 minuti transitavano i convogli della RhB, fra i quali il Glacier Express (il più lento treno diretto al mondo).</p>
Pto.5	<p>Arrivati a Bergün all'imbrunire, scopriamo che l'unica possibilità per proseguire il viaggio era quello di raggiungere St.Moritz via Albula per ricaricare le batterie della Tesla giunte ad un livello "allarmante". Rendendomi solo più tardi che la distanza indicata dal computer di bordo per raggiungere il "Supercharger" di St.Moritz era quella in linea d'aria, percorriamo il Passo dell'Albula a velocità da "velocipedi", ottenendo consumi da Guinness. Raggiungiamo St.Moritz verso le 22:00, con una riserva di energia di ca.5 kWh.</p> <p>Senza cena, senza hotel. Il navigatore ci indica uguale stazione di ricarica un punto occupato dal grande autosilo ubicato sotto la stazione di St.Moritz. Più volte entro, esco, rientro in questo autosilo senza trovare il "Supercharger".</p> <p>Alla fine decido di percorrere tutti i piani del punto indicato dal computer di bordo. Alla fine "ecce supercharger".</p> <p>In ca.40 minuti confluiscono 70kWh negli accumulatori della "elettrica".</p>

Pto.6	Risolto un problema, affrontiamo il prossimo. Contattiamo decine di hotel, senza successo. Alla fine troviamo un'ottima possibilità a Celerina, che ci permette di evitare un ritorno notturno in Ticino.
Pto.7	<p>Già pronti a rientrare per il Ticino via Albula, Bergün...</p> <p>Mia moglie: "mentre parlavo con la padrona dell'Hotel , ho saputo in un bosco vicino a Celerina c'è un bel laghetto. Alle 10:00 suona un gruppo con il corso delle Alpi."</p> <p>Rispondo: "sono le 09:30, partiamo subito forse tra un'ora vedremo ancora qualcosa".</p> <p>Dopo una marcia forzata di un ora in salita, avendo per compagni alberi, alberi e ancora alberi raggiungiamo il lej da Staz.</p> <p>Giornata bellissima, colori fantastici, molti escursionisti presenti, ma dei corni delle alpi nessuna traccia.</p> <p>Mia moglie, non dandosi per vinta, vede a 300 metri di distanza un gruppo attorno ad alcune persone in costume. Ci avviciniamo e scopriamo che fra poco sarebbe iniziata una messa della Chiesa Riformata Protestante attorno al laghetto.</p> <p>Sapete cosa abbiamo fatto? Mia moglie ha partecipato alla Messa, accompagnata da bellissimo coro di St.Moritz ed io, nell'attesa, mi sono gustato un latte macchiato pagato ca.6.00 CHF.</p>
Pto.8	Discendiamo alla Stazione di Celerina per riprendere la strada per Bergün, via La Punt e Passo dell'Albula. Lo sapete a Zuoz, nelle vicinanze di La Punt, c'è il Caferama (Museo del Caffè)? Mia moglie: "Guarda piante di Zafferano!". Il tempo di scattare alcune immagini al "crocus alpiniflorus" (Frühlings-Safran) e riprendiamo il viaggio.
Pto.9	<p>Poco prima della chiusura riusciamo a visitare il Museo Ferroviario di Bergün. Se volete leggere su www.bahnmuseum-albula.ch. Vale la pena visitarlo.</p> <p>Alcune osservazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Molte interessanti descrizioni sono difficilmente leggibili essendo l'illuminazione usata alquanto fioca. - Il signore (Bernhard Tarnutzer) che ha esposto a pianoterreno il suo grande impianto della RhB, è stato particolarmente scocciato. Alle mie domande "che scartamento è ? Sono modelli autocostruiti o acquistati" mi risponde "On, ma non conosce il produttore model rail (www.modelrail.li)?" Quando cerco di raccontare cosa abbiamo a Mappo, dimostra disinteresse totale. Quando gli chiedo dove si trova esattamente l'impianto in 7¼" a Bergün, mi risponde di non sapere. Insistendo e dicendogli che l'impianto dovrebbe appartenere al "REKA-Ferierendorf", risponde "ah, quel trenino?..." - Bergün è anche conosciuto per offrire in inverno discese in slittino (pista di ca.10 Km)
Pto.10	<p>Non soddisfatti delle risposte del "Signore Om", cerchiamo e troviamo il villaggio REKA.</p> <p>Fra gli appartamenti di vacanza della reka c'è un impianto in 7 ¼" con materiale rotabile (non a vapore) simile ai nostri. Quel giorno non c'era circolazione. Sapevo dell'esistenza di questo impianto poiché le officine SOB di Samstagern-SZ avevano ritardato la fornitura della mia Be 4/4 in 7 ¼" avendo dato priorità a quella per Bergün.</p> <p>(vedi www.reka.ch).</p>
Pto.11	<p>In serata nella strada di ritorno per il Ticino, transitiamo da Filisur.</p> <p>Questa volta sono io che dico a mia moglie: "ci aspettano in Mesolcina per una grigliata, abbiamo trascorso due interessanti giornate ricche di colori e emozioni, siamo in ritardo. Propondo di salire lungo il ripido sentiero lungo il fiume Landwasser e raggiungere la</p>

	<p>piattaforma che domina il viadotto omonimo".</p> <p>Detto fatto! Nuovamente affrontiamo alcune centinaia di metri di dislivello, arrivando alla fine a questa piattaforma. Troviamo i soliti appassionati "germanici" armati di ogni tipo di apparecchi fotografici e video in attesa del transito di un trenino rosso. E così attendiamo anche noi fino a che ... click, click, x100 clicks. Ridiscesa, e rientro in Ticino.</p> <p>ECCEZIONALE !</p>
Pto.12	<p>Rientro.</p> <p>Cena? Essendo tutte le costine, carbonizzate, ripieghiamo sui bratwurst.</p>

Conclusione:

Km percorsi a piedi (senza i dislivelli), non 8 km ma ca. 20 Km. Ma ne VALEVA LA PENA !



Stazione Preda, partenza dell'escursione, messa sottosopra dal cantiere (galleria dell'Albula)



Lai da Palpuogna



8 Bahnerlebnisweg Albula UNESCO Welterbe Rhätische Bahn



Karussellfahrt durch Kehr- und Spiraltunnels

Zwischen Bergün und Preda überwindet die Bahn in mehreren Schleifen dem Höhenunterschied von 417 Metern. Kernstück dieses Abschnitts sind zwei Bahntunnels oberhalb von Bergün und drei Spiraltunnels oberhalb der Station Muot. Sie ermöglichen es dem Zug, im Berginnern ein Höhe zu gewinnen. Die drei Spiraltunnels im Abschnitt oberhalb von Muot bilden zusammen mit vier Viadukten ein eigentliches Bahnerkarussell, das ortsunkundige Fahrgäste schnell einmal verwirrt. Wermal wechselt der Zug auf diesen vier Kilometern Strecke die Talsohle. Der Bau der Kehr- und Spiraltunnels war für die damalige Zeit eine technische Meisterleistung.

WENIGE ZENTIMETER ABWEICHUNG
Obwohl für die Vermessung und den Bau der Spiraltunnels vor über hundert Jahren nur sehr einfache Instrumente zur Verfügung standen, war die Präzision extrem hoch. Beim 677 Meter langen Taua Spiraltunnel beispielsweise betrug die Abweichung gegenüber den Plänen nur gerade wenige Zentimeter. Diese hohe Präzision war wichtig, um den Kurvenradius von 120 Metern und die maximale Neigung einhalten zu können.

INSTRUMENTE FÜR DIE TUNNELVERMESSUNG
Während Tunnels heute mit Hilfe von Satelliten und Laserstrahlen millimetergenau vermessen werden können, standen den Ingenieuren beim Bau der Albualinie nur Winkelmessgeräte, sogenannte Theodoliten, zur triangulation sowie geichtete Stahlmessbänder zur Verfügung. Acetylengasbrenner in den Instrumenten sorgten für ausreichend Licht bei der Vermessung in den stockdunklen Tunnels.



Zweitafel und Replikations-theodolit für die Vermessung.

SCHWEIZER ERFINDUNG
Die Idee, mit Hilfe von Kehr- und Spiraltunnels ohne zu grosse Steigungen Höhe zu gewinnen, war nicht neu. Zum ersten Mal angewendet wurde die Technik beim Bau der Brenner-Bahnlinie in Österreich zwischen 1871 und 1876. Erfinder war der Schweizer Ingenieur Achilles Thommen. Auch bei der Eröffnung der Gotthardbahn zwischen 1882 und 1897 wurden bereits zahlreiche Kehrtunnels gebaut.

KEHR- UND SPIRALTUNNELS ZWISCHEN BERGÜN UND PREDÄ

Tunnel	Tunneltyp	Länge	Bauserit	Durchstich
God	Kehrtunnel	488 m	14 Monate	7. Oktober 1901
Pfist	Kehrtunnel	262 m	10 Monate	1. März 1902
Ragnux	Spiraltunnel	642 m	20 Monate	16. Juli 1902
Taua	Spiraltunnel	677 m	15 Monate	31. Januar 1902
Zuozda	Spiraltunnel	535 m	15 Monate	11. Februar 1901



Arbeiter im eiskalten Wasser



Linienentwicklung zwischen Preda und Muot.

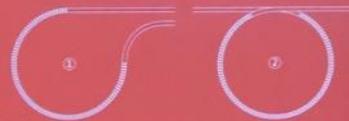


Arbeitszug oberhalb der Einfahrt zum Ragnux Spiraltunnel.



Abstützungen aus Holz zur Sicherung des Tunneleingangs.

KEHRTUNNEL UND SPIRALTUNNEL



- 1. **Kehrtunnel:** Der Zug durchfährt einen Kreis von maximal 270 Grad und verlässt den Tunnel in entgegengesetzter Richtung.
- 2. **Spiraltunnel:** Der Zug durchfährt einen vollen Kreis und verlässt den Tunnel in derselben Fahrrichtung.



Geometrie des God Kehrtunnels oberhalb von Bergün.



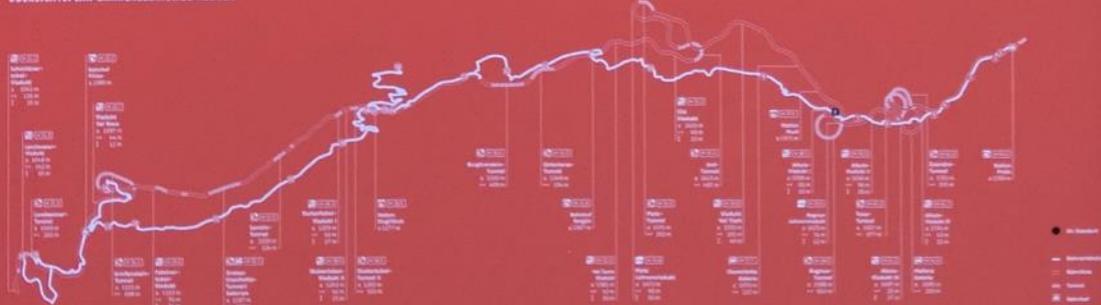
Geometrie des Taua Spiraltunnels zwischen Preda und Muot.

ARBEITEN IM EISKALTEN WASSER
Die Bauarbeiten an den Tunnels der Albulastrasse waren für die Arbeiter schwierig. Doch beim Ragnux Spiraltunnel oberhalb der Station Muot war es besonders schlimm. Nachdem die Arbeiter ein Stück des Tunnels gebaut hatten, sties sie auf eine Wasserwand. Das einströmende Wasser hatte eine Temperatur von nur gerade vier Grad, was also etwa so kalt wie Wasser direkt aus dem Kühlschrank. Gummistiefel oder isolierende Kleider gab es damals nicht. Die Arbeiter waren nach kurzer Zeit im knietiefen Wasser durchnässt und durchfroren. Dadurch kamen sie nur sehr langsam vorwärts und hatten ein halbes Jahr Verspätung. Noch heute fließt im Tunnel Wasser. Damit es im Winter nicht gefriert, hat der Tunnel am unteren Ende ein Heizer, das den ewigen Wind abhält. Näher sich ein Zug, öffnet sich das Tor automatisch.



Automatisches Tor am unteren Eingang des Ragnux Spiraltunnels.

ÜBERSICHTSPLAN BÄHNERLEBISWEG ALBULA





Tavolo realizzato con binari della RhB





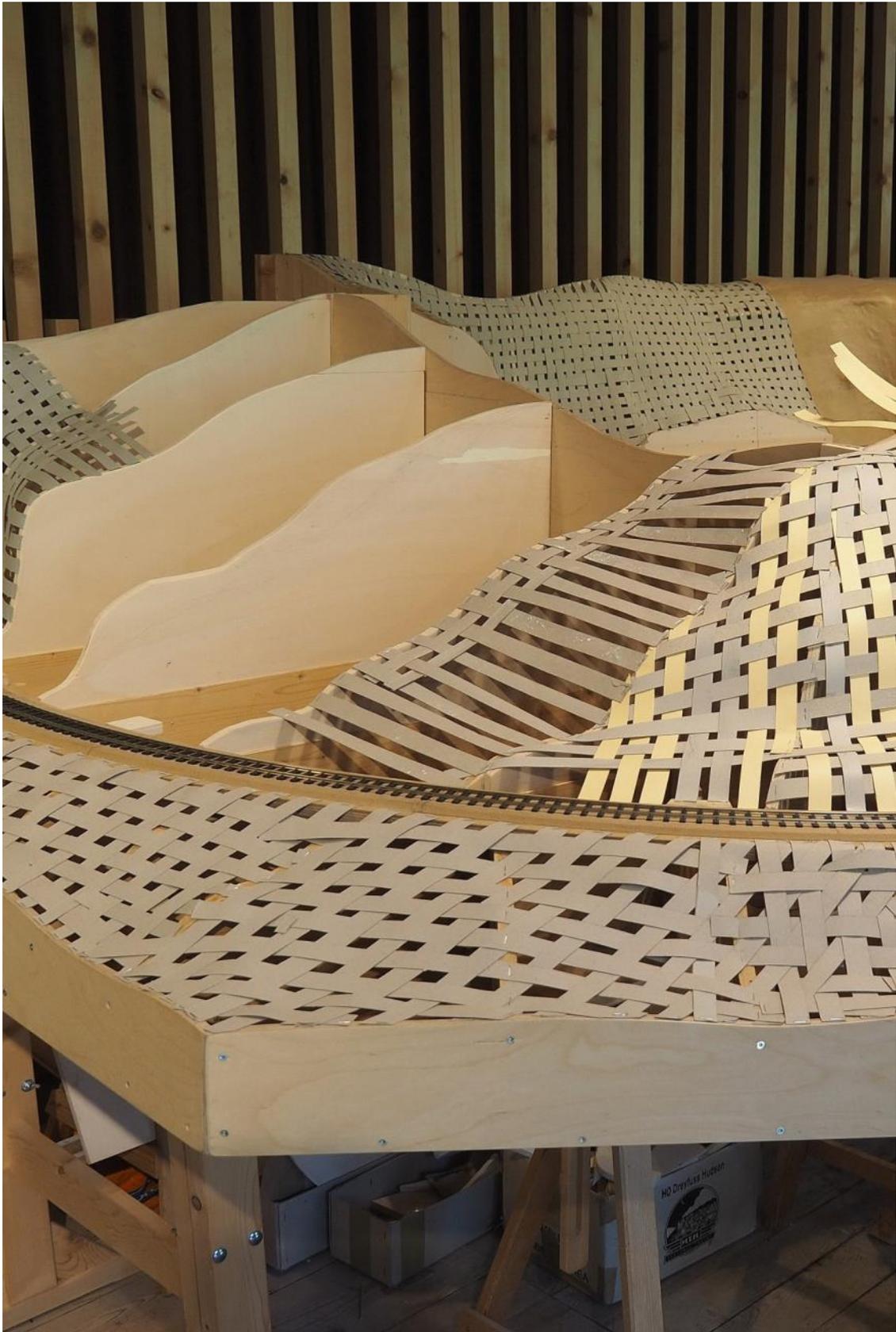
Altare davanti al Lej da Staz



Museo della Ferrovia Albula, davanti il coccodrillo RhB 407



Si intravede una parte della miniferrovia in 7 ¼" del villaggio REKA a Bergün



costruzione del plastico in scartamento 0m





Schmittertobelviadukt



Landwasserviadukt, lunghezza 142 m, altezza 65 m



Un videoamatore d'eccezione al DMC-CH di Zurigo

Bruno Pini

Durante l'ultima visita di maggio al DMC-CH di Zurigo, durante i frequenti momenti di pioggia, abbiamo potuto "gustare" gli eccezionali video ad alta risoluzione UHD/4K di Theo Lüscher, membro del club.

Theo Lüscher si presenta:

Mein Name ist Theo Lüscher mit diesen Videos möchte ich euch die Eisenbahnmodelle und wichtigen Anlagen, wie auch das Clubleben in der Schweiz, allen Freunden und Interessierten näher bringen; im wesentlichen vom DMC in Zürich wo ich auch selber Aktivmitglied bin. Meine K4-s 5" wird mit Anthrazitkohle befeuert und besitzt einen Tankinhalt von 14 Liter, der beste Betriebsdruck liegt zwischen 6-7 Bar, das Bremssystem ist mit Druckluft das von einem 12V Kompressor im Planwagen erzeugt und mit dem Regelventil am Tender betätigt wird. Es werden laufend neue Filme über das Eisenbahnleben in allen Spuren eingestellt, vorallem von Echtdampf (Live Steam), aber auch über die Arbeiten an den Anlagen und Modellen die mit viel Liebe zu Details entstehen! Die wundervolle Musik ist von meinem Sohn Micha! Mit besten Grüßen an alle Freunde und Interessierten von Eisenbahnmodellen und ihren Anlagen, Theo

Possiamo vedere moltissimi eccezionali video riguardanti una sua e nostra passione, la ferrovia, alcuni risoluzione UHD/4K seguendo l'indicazione seguente:

www.travelbook.tv > search: kinofund

Possiamo, tra l'altro trovare:

- Samstagarbeit beim DMC- Zürich
- Das Krokodil 13302, Be 6/8 III (Ce 6/8 III)
- Garratt Live Steam 7 ¼" (Balson Stein am Rhein)
- OS Mountain 5" Live Steam 4-8-2S Class J2
- Knoblauch Live Steam 5" Spur
- Internationale Fahrtage DMC Zürich 2015
- Modellbaumträume warden bei Balson gebaut

Da ricordare:

- il Betriebsgruppe 13302 è responsabile della manutenzione del coccodrillo Be 6/8 13302 (vedi www.13302.ch).
- un suo "fratello" (o sua "sorella"), il Ce 6/8 III 14305 è stato protagonista di un manifestazione a Gävle (Svezia) per il Giubileo "100 anni treni elettrici" (vedi www.sbbhistoric.ch).
- Theo Lüscher è il possessore della locomotiva in 5" OS Mountain 5" 4-8-2S Class J2 (vedi Bollettino APR-GIU 2015, pag 40, primo in basso).

Posso solo concludere con:



THEO

Per gli interessati riporto quanto tratto da www.sistemivideoconferenza.it

La risoluzione 4K e l'Ultra HD (UHD)

L'alta definizione Full HD, così come la intendiamo oggi, si presenta a noi con un'immagine di circa 2 megapixel. E' in arrivo una nuova generazione di schermi in grado di offrire immagini da 8 megapixel, generate da telecamere ad alta definizione. Con l'arrivo dei nuovi display Ultra HD da parte dei grandi produttori di TV, proiettori e monitor è imminente l'adozione di questo formato nelle trasmissioni televisive e nei supporti Blu-ray.

Che differenza c'è tra Ultra HD, 4K, 4K2K, Quad HD, 2160p e DCI?

Nessuna – è solo una questione di terminologie, in un mercato che è in continuo mutamento. In genere ci si riferisce a questa tecnologia come 4K, ma ormai sembra che il settore abbia coniato i termini Ultra High Definition o Ultra HD (UHD). Questi display Ultra HD con una risoluzione nativa di 3840×2160 o 4096×2160 pixel, offrono un dettaglio ed una definizione d'immagine senza precedenti, inoltre questa risoluzione rende la visione di contenuti 3D ancora più confortevole e immersiva. Con l'aumentare delle dimensioni dei display l'UHD diventerà la risoluzione di riferimento.

Un display UHD da 84" è esattamente 4 volte più grande di un display Full-HD da 42", è possibile quindi che la prima ondata di questi grandi pannelli UHD si spingerà maggiormente per utilizzi in visualizzazioni multi-schermo anziché per immagini a piena risoluzione. Però, vista la crescita nella richiesta di display di dimensioni sempre maggiori, l'utilizzo dell'UHD permetterà di mantenere o aumentare leggermente il numero di pixel per pollice (PPI) attualmente disponibili.

Se volete ulteriormente approfondire l'argomento (in tedesco):

<http://praxistipps.chip> > search: UHD und 4k - das sind die Unterschiede

Publicazioni

La Redazione

LOKI

Se volete approfondire quanto scritto nell'articolo di Rodolfo Widmer riguardo le creazioni di Romeo Pianezzi, consultate la rivista LOKI 09/2015 che potete trovare presso la sede ATAF di Mappo.

LOKI 

Nr. 9 | 2015
www.loki.ch

4 195863 708607

Das Schweizer Magazin für den Modellbahnfreund

Robert Schmid's Meisterwerk in Spur 0
**Lösch- und Rettungszug
der SBB**

XTmas 99 85 9174 001-9
99 85 9174 001-9

www.cfo

Faller Carsystem
Erfolgreicher Start der digitalen Generation 3.0

Reportage
Schleudergusstechnik für Weissmetallteile

Anlage
Kleine Zweitanlage fürs Wohnzimmer in Nm

STERNZEITUNG
SCHNITZ- und
DREHZEITUNG
Eisen 8, 100

STERNZEITUNG
SCHNITZ- und
DREHZEITUNG
Eisen 8, 100

PRELLBOCK - Lista di pubblicazioni in campo ferroviario, soprattutto svizzero

 <p>PRELLBOCK DRUCK & VERLAG</p>	<p>Prellbock Druck & Verlag Dorfstrasse 12 3704 Krattigen info@prellbock.ch www.prellbock.ch</p>		<p>Prellbock Das Schweizer Eisenbahn-Magazin</p>
--	---	---	---

Verlagsprogramm 2015/2016

Bestell-Nummer, Titel	Preis
<input type="checkbox"/> 001 Elektrische Strassenbahn Stansstad–Stans	Fr. 32.–
<input type="checkbox"/> 002 Elektrische Zahnradbahn Leuk–Leukerbad	Fr. 45.–
<input type="checkbox"/> 003 Die Hochgebirgstrams der Schweiz.....	Fr. 32.–
<input type="checkbox"/> 004 Elektrische Strassenbahn St. Moritz	Fr. 32.–
<input type="checkbox"/> 005 Elektrische Zahnradbahn Brunnen–Morschach–Axenstein	Fr. 40.–
<input type="checkbox"/> 006 Elektrische Strassenbahn Wetzikon–Meilen	Fr. 45.–
<input type="checkbox"/> 007 Spiezer Verbindungsbahn.....	Fr. 32.–
<input type="checkbox"/> 008 Elektrische Strassenbahnen im Kanton Zug	Fr. 45.–
<input type="checkbox"/> 010 Elektrische Traktion am rechten Thunerseeufer	Fr. 45.–
<input type="checkbox"/> 011 Elektrische Strassenbahn Schaffhausen–Schleitheim.....	Fr. 45.–
<input type="checkbox"/> 012 Trambahn der Stadt Luzern	Fr. 45.–
<input type="checkbox"/> 013 Schwyzer Strassenbahnen.....	Fr. 40.–
<input type="checkbox"/> 015 Trambahn der Stadt St. Gallen	Fr. 45.–
<input type="checkbox"/> 016 Trambahn Meiringen–Reichenbach–Aareschlucht.....	Fr. 32.–
<input type="checkbox"/> 017 Elektrischer Nahverkehr im Rheintal	Fr. 45.–
<input type="checkbox"/> 018 Elektrische Strassenbahn Altdorf–Flüelen	Fr. 40.–
<input type="checkbox"/> 019 Sernftalbahnhof, Schwanden–Elm.....	Fr. 49.–
<input type="checkbox"/> 020 Elektrische Strassenbahn Uster–Oetwil.....	Fr. 45.–
<input type="checkbox"/> 021 Tram und Trolley in Winterthur.....	Fr. 45.–
<input type="checkbox"/> 022 Tram und Bus in Schaffhausen	Fr. 49.–
<input type="checkbox"/> 051 Talbahn Arth–Goldau.....	Fr. 40.–
<input type="checkbox"/> 052 Elektrische Bahn Wohlen–Meisterschwanden.....	Fr. 45.–
<input type="checkbox"/> 000 Ich abonniere die Bücherreihe Stillgelegte Bahnen. (40–49 Fr. pro Buch)	
<input type="checkbox"/> 301 Regionalverkehr Bern–Solothurn, Band 1, Linien G und W (VBW).....	Fr. 49.–
<input type="checkbox"/> 302 Regionalverkehr Bern–Solothurn, Band 2, Linien RE, S8 und S9 (SZB)	Fr. 69.–
<input type="checkbox"/> 303 Rigi-Bahnen, Zahnradbahn Arth–Rigi.....	Fr. 45.–
<input type="checkbox"/> 304 Rigi-Bahnen, Zahnradbahn Vitznau–Rigi.....	Fr. 45.–
<input type="checkbox"/> 305 Regionalverkehr Mittelland, Band 1 EB, BTB	Fr. 45.–
<input type="checkbox"/> 306 Regionalverkehr Mittelland, Band 2 Emmental–Burgdorf–Thun-Bahn.....	Fr. 45.–
<input type="checkbox"/> 307 Bern–Neuenburg-Bahn	Fr. 45.–
<input type="checkbox"/> 312 Bremgarten–Dietikon-Bahn.....	Fr. 45.–
<input type="checkbox"/> 313 Strassenbahn St. Gallen–Speicher–Trogen	Fr. 49.–
<input type="checkbox"/> 314 Wengernalpbahn	Fr. 69.–
<input type="checkbox"/> 315 Schynige Platte-Bahn	Fr. 45.–
<input type="checkbox"/> 316 Jungfraubahn	Fr. 45.–
<input type="checkbox"/> 317 Berner Oberland-Bahnen (Talbahnen).....	Fr. 69.–
<input type="checkbox"/> 318 Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren.....	Fr. 69.–
<input type="checkbox"/> 319 Aare Seeland mobil, Band 1 (LMB, LJB, OJB/RVO)	Fr. 69.–
<input type="checkbox"/> 320 Aare Seeland mobil, Band 2 (BTI).....	Fr. 69.–
<input type="checkbox"/> 322 Solothurn–Münster-Bahn.....	Fr. 49.–
<input type="checkbox"/> 323 Riffelalp-Tram	Fr. 40.–
<input type="checkbox"/> 325 Dolderbahn.....	Fr. 45.–
<input type="checkbox"/> 300 Ich abonniere diese Bücherreihe ab dem nächsten Band (40–69 Fr. pro Buch)	
<input type="checkbox"/> 401 Wetterhornaufzug	Fr. 25.–
<input type="checkbox"/> 402 Tram Bern West	Fr. 25.–
<input type="checkbox"/> 403 Drahtseilbahn Interlaken–Heimwehfluh	Fr. 25.–
<input type="checkbox"/> 404 Seilbahn Mürren–Allmendhubel	Fr. 30.–
<input type="checkbox"/> 405 Vinifuni Ligerz–Prêles, ehemalige Ligerz–Tessenberg-Bahn.....	Fr. 25.–
<input type="checkbox"/> 406 Bern–Zollikofen-Bahn	Fr. 30.–
<input type="checkbox"/> 407 Worblentalbahn/Bern–Worb-Bahn	Fr. 30.–
<input type="checkbox"/> 408 Bordbuch Dampfschiff Lötschberg.....	Fr. 25.–
<input type="checkbox"/> 409 Bordbuch Dampfschiff Blümlisalp.....	Fr. 25.–
<input type="checkbox"/> 411 Bielersee-Schiffahrts-Gesellschaft	Fr. 30.–
<input type="checkbox"/> 701 Schweizer Bahnen, Band 1 Zentralschweiz	Fr. 59.–
<input type="checkbox"/> 702 Schweizer Bahnen, Band 2 Berner Oberland	Fr. 59.–
<input type="checkbox"/> 702 Schweizer Bahnen, Band 3 Wallis.....	Fr. 59.–
<input type="checkbox"/> 700 Ich abonniere die Bücherreihe Schweizer Bahnen. (45–59 Fr. pro Buch)	
<input type="checkbox"/> 601 Bahnen in Namibia.....	Fr. 38.–

Prellbock-Abonnement

- 4001 Ja, ich abonniere den «Prellbock» ab der nächsten Ausgabe für 35 Fr. im Jahr. Fr. 35.–

Cena sociale 2015

Il Comitato

PREAVVISO	
Il Comitato organizza una cena sociale dopo la giornata di circolazione soci a conclusione della stagione 2015	
INVITATI	soci ATAF e partner
DATA	sabato 24.OTT.2015 19:00
LUOGO	sede ATAF Mappo-Minusio
MENU	"surprise"

Gli interessati sono pregati di iscriversi

entro il 17.OTT.2015

tramite l'indirizzo rodolfo.widmer@ataf.ch oppure rispondendo al messaggio "doodle"



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

Il Comitato e la Redazione

Facebook

Chiunque è iscritto su Facebook potrà seguirci sul "social network".



mettete anche voi **"mi piace"** alla pagina ATAF di Facebook !

pascal.pini@ataf.ch

sandro.pioda@ataf.ch

romano.gatto@ataf.ch

Prossimi articoli

Riferiremo nel prossimo Bollettino:

- Gita Sociale sul Pilatus
- 30 anni MECE (Modelleisenbahn Club Einsiedeln) – 2.parte

Alcune prossime scadenze

07.NOV.2015	Brugg AG	Porte aperte scala 0	www.bmc-brugg.ch
12/13.DIC.2015	Wil SG	Porte aperte scala 0	www.mekw.ch

Gli interessati si annunciano a rodolfo.widmer@ataf.ch

Altre scadenze:

26.SET/31.OTT.2015	Zurigo	Ticino-Tram	www.stadt-zuerich.ch
21.NOV.2015	Huttwil	20.Jubiläum VDSM Verein CH-Digital Modellbahner	www.vdsm.ch
13.DIC.2015	Costanza	Mercatini di Natale	www.verbanoexpress.it

Lo sapevate ...

diversi soci

che ... La citazione di Willi Richard, riportata nell'ultima pagina del Bollettino di APR-GIU 2015, possiamo leggerla all'interno di uno dei treni ICN che collegano il Ticino alla Svizzera interna. Il nome del Consigliere Federale è visibile pure sotto il finestrino in testa al treno.

che ... Heidi, nata il 08.01.1903, aveva due sorelle in Ticino.

Le due sorelle maggiori si chiamavano Chur e Thusis. La prima era nata il 10.06.1896, la seconda il 01.04.1896. Le tre sorelle erano tuttavia sorellastre della Rhätia, acquistata originariamente dalla Landquart-Davos Bahn.

Sveliamo subito il mistero.

Si tratta delle locomotive a vapore G $\frac{3}{4}$ della RhB:

- Nr 11, chiamata Heidi
- Nr 7, chiamata Chur
- Nr 8, chiamata Thusis

La Chur e la Thusis, dopo essere state messe fuori servizio dalla RhB, circolarono dapprima nelle Centovalli e nella Valle Viguzzo. Da inizio giugno a metà luglio 1923 circolarono regolarmente nel tracciato della Locarno-Pte Brolla. Nel 1923 furono in servizio nelle Centovalli, non essendo ancora stati forniti i locomotori elettrici. Dall'ottobre 1924 prestarono regolare servizio nella Valle Maggia. In dicembre 1925, dopo il ripristino della linea elettrica, le due locomotive furono messe fuori servizio. Un anno più tardi, il 26.MAG.1943, furono vendute alla ditta Thévenaz-Leduc di Renans per essere demolite.

La Heidi è stata da poco restaurata dal Club 1889 ed equipaggiata di un bruciatore ad olio in sostituzione di quello ad antracite originario.

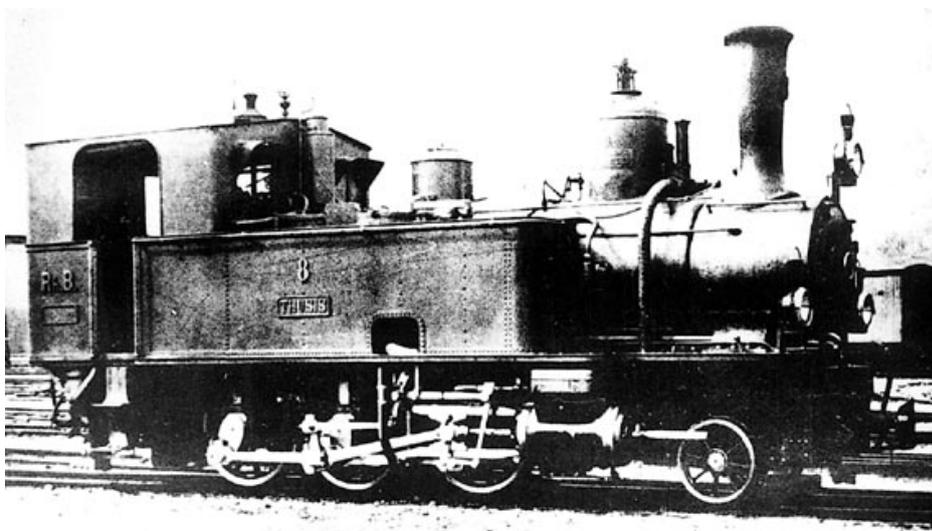
Da ricordare che LGB ha prodotto i seguenti modelli:

LGB 20271 – Heidi

LGB 21272 – Thusis

LGB 29271 – Rhätia Zugset

La Thusis, a vapore vivo, è stata pure prodotta dalla ditta REGNER.



La Thusis, versione originale

Frivolezze fotografiche e non ...



Lavoro pratico di Aramis Sassella, socio Juniore, apprendista panettiere a Losone

Scadenze



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

Find us on Facebook www.facebook.com/atafminusio



**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 2015

Aprile	5 / 26	
Maggio	10 / 24	14.30 – 17.30
Giugno	14	
Giugno	28	
Luglio	9 / 12 / 16 / 19 23 / 26 / 30	20.00 – 21.30
Agosto	2 / 6 / 9 / 13	
Agosto	23	
Settembre	13 / 27	14.30 – 17.30
Ottobre	4 / 18	
Dicembre	6	14.00 – 16.30

Siamo in Sede ogni giovedì a partire dalle 20.30

Circolazione soci + lavori manutenzione

- sabato 24.OTT.2015
- altre saranno organizzate ad hoc

Club Ospiti a Mappo

- 03-04.OTT.2015

Swiss-Toy a Berna

- 30.SET-04.OTT.2015
- www.suisstoy.ch

Faszination Modellbau D-Friedrichshafen

- 30.OTT-01.NOV.2015
- www.faszination-modellbau.de

Messe D-Karlsruhe

- 08-10.GEN.2016
- www.echtdampf-hallentreffen-messe.de

Ein Mensch allein kann kein Haus bauen, aber zehn Menschen können leicht zehn Häuser bauen

Hassan Fathy 1900-1989 ägyptischer „Architekt der Armen“, alternativer Nobelpreis 1980

Un solo uomo non può costruire una casa, ma dieci uomini possono facilmente costruire dieci case

Hassan Fathy 1900-1989 egiziano, „Architetto dei poveri“, premio Nobile alternativo 1980