

www.ataf.ch

Bollettino

anno societatis XLVI
LUGLIO-SETTEMBRE 2016

ASSOCIAZIONE TICINESE AMICI DELLA FERROVIA



Indice

ASSEMBLEA GENERALE STRAORDINARIA 2016	3
Messaggio del cassiere	4
Lok aus Metallbaukasten	5
Nicht nur Bergbahnen – Non solo ferrovie di montagna	11
La "Loki" viaggia attraverso il Gottardo	24
La barriera della fossa	28
La gita sociale di sabato 03.SET,2016	31
Alcune pubblicazioni	42
Invito: presentazione del software Win-Digipet	47
Cena sociale 2016	48
Errata corrige	49
Notizie dell'ultima ora e comunicazioni in breve	52
Lo sapevate	54
Frivolezze fotografiche e non	55
Scadenze	56

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 2016

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 2016

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
 Göschenen, 03.SEP.2016

Noah MARCHI, figlio del Cassiere Mirco, ammira in silenzio un modello di locomotiva a vapore dell'impianto della IG-Gotthardbahn

ASSEMBLEA GENERALE STRAORDINARIA 2016

A norma dell'Art. 9 dello STATUTO dell'Associazione Ticinese Amici della Ferrovia (ATAF) del 27.FEB.2014, il Comitato in carica invita tutti i soci ad un'Assemblea Generale Straordinaria avente quale unico tema:

Approvazione definitiva del Progetto, denominato FUTURO, di "ampliamento della Sede sociale" di Mappo Minusio

**Giovedì 01-DICEMBRE-2016 20:30
presso la Sede ATAF a Mappo**

ORDINE DEL GIORNO

1. Nomina di due scrutatori;
2. Verifica del diritto di voto;
3. Approvazione / eventuale modifica dell'ordine del giorno;
4. Presentazione del Progetto FUTURO (vedi Allegato);
5. Approvazione del Progetto FUTURO (vedi Allegato, Pto 6);
6. Eventuali.

- a) Il presente Ordine del Giorno, pubblicato nel Bollettino LUG-SET 2016, e l'Allegato sono stati inviati ad ogni socio ATAF.
- b) Proposte di modifica all'ordine del giorno devono essere inviate per iscritto al Comitato entro il 01.NOV.2016.
- c) Il Dossier FUTURO comprendente soluzione tecnica, preventivi/costi è consultabile presso la nostra Sede di Minusio Mappo:
 - responsabile: Rodolfo Widmer, rodolfo.widmer@ataf.ch
 - ogni sabato pomeriggio dal 05.NOV.2016 al 26.NOV.2016
 - su richiesta

NON MANCATE ALL'ASSEMBLEA

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 2016**



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

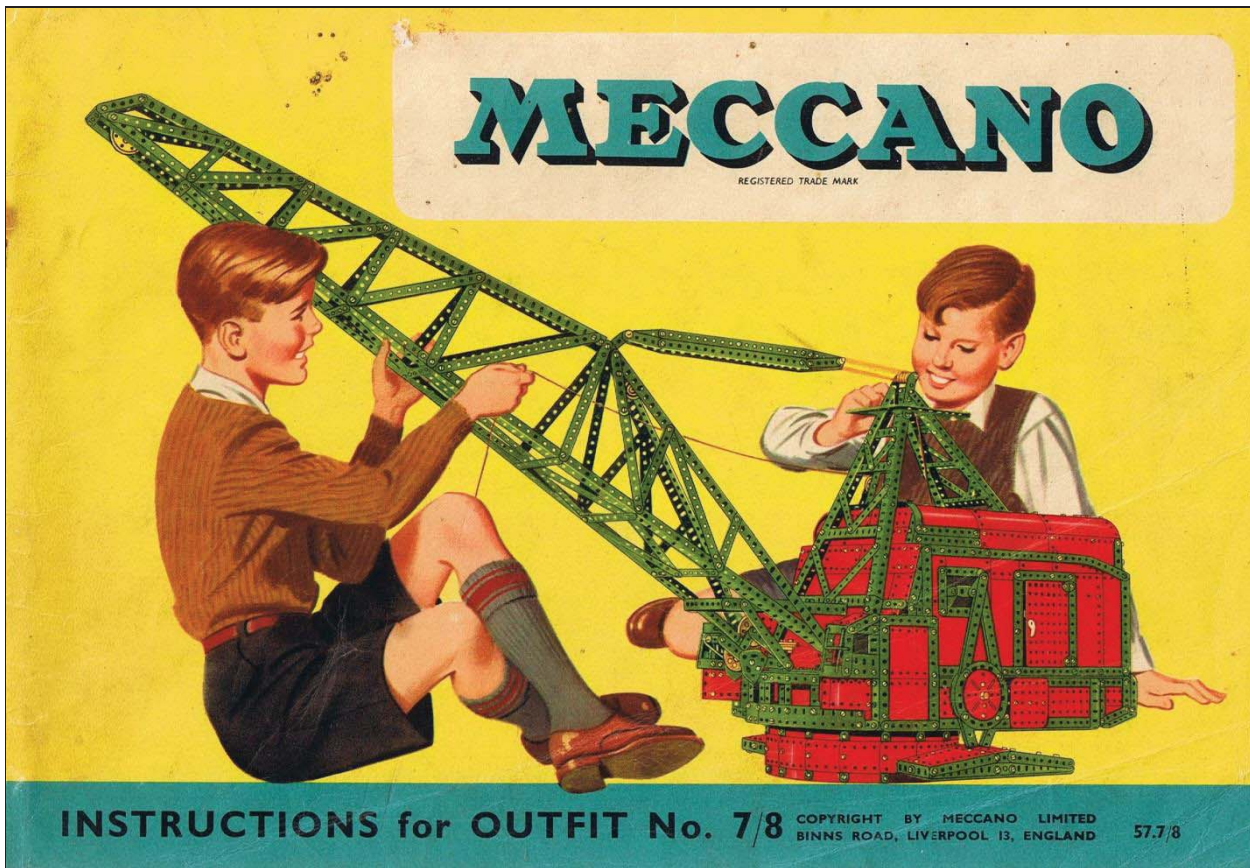
Lok aus Metallbaukasten

Klauspeter Maus, Schriftführer MEC Balingen (Deutschland)

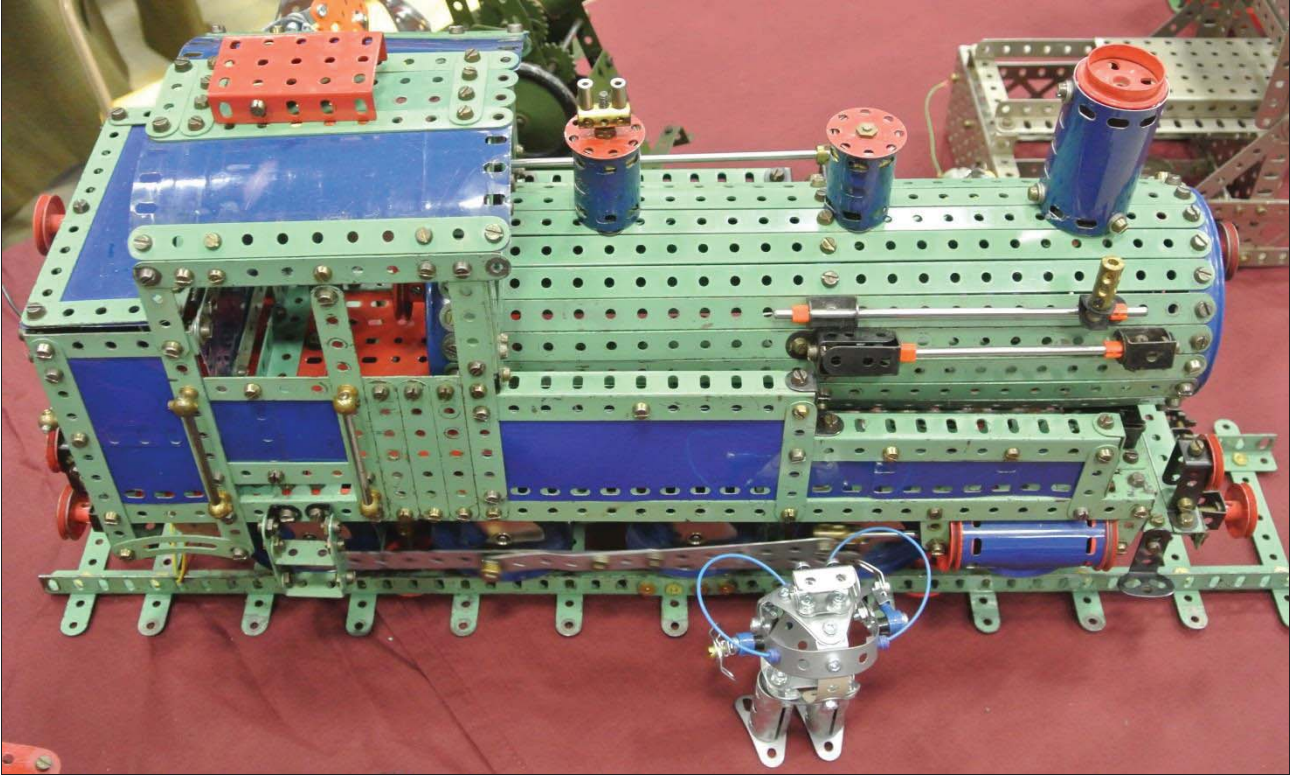
[ndr] MEC Balingen = Modelleisenbahnclub-Balingen e.V. (www.mec-balingen.de)
Schriftführer = Segretario

Den Älteren unter uns sind die Metallbaukasten aus früherer Zeit noch in Erinnerung. Namen wie Meccano aus England, Märklin und Trix aus Deutschland und Stockys aus der Schweiz waren bei den Jungs von früher bekannt und begehrt. Leider sind die meisten dieser Firmen heute nicht mehr am Markt, ausser Stockys und Meccano.

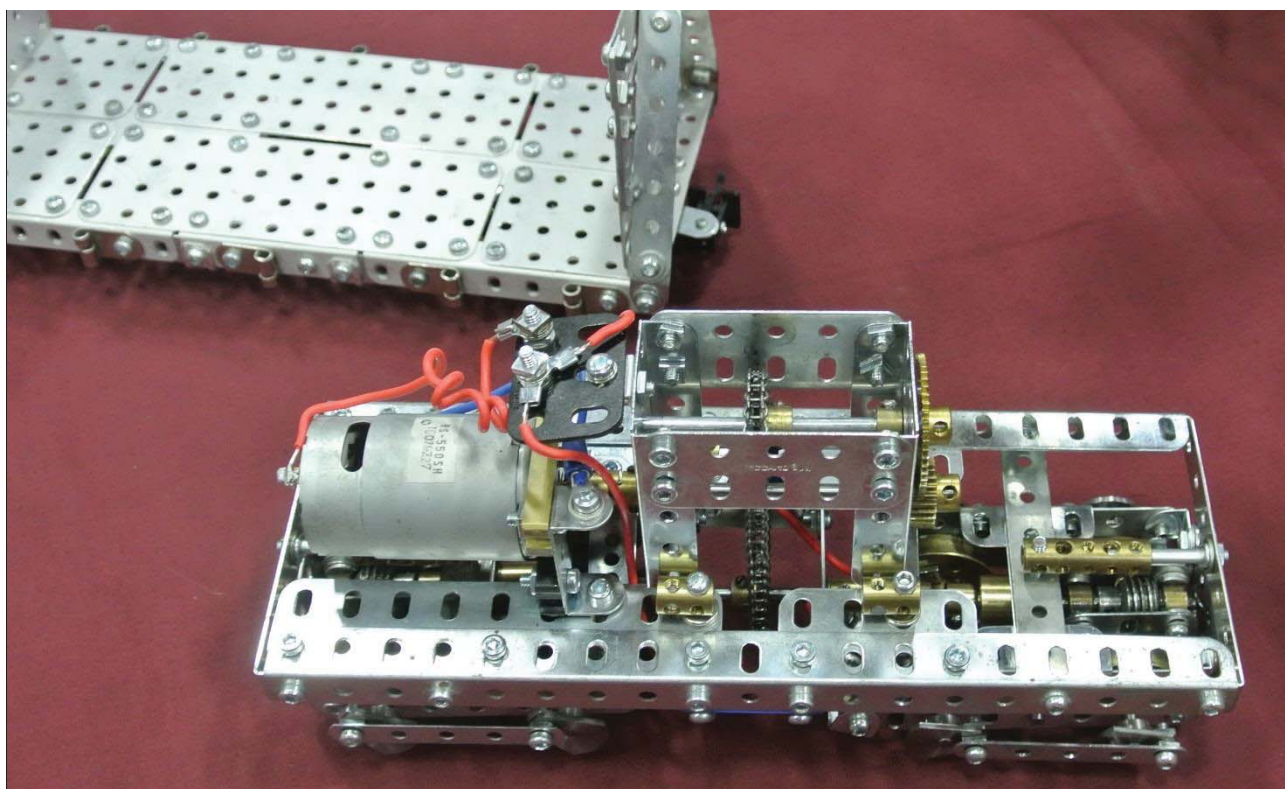
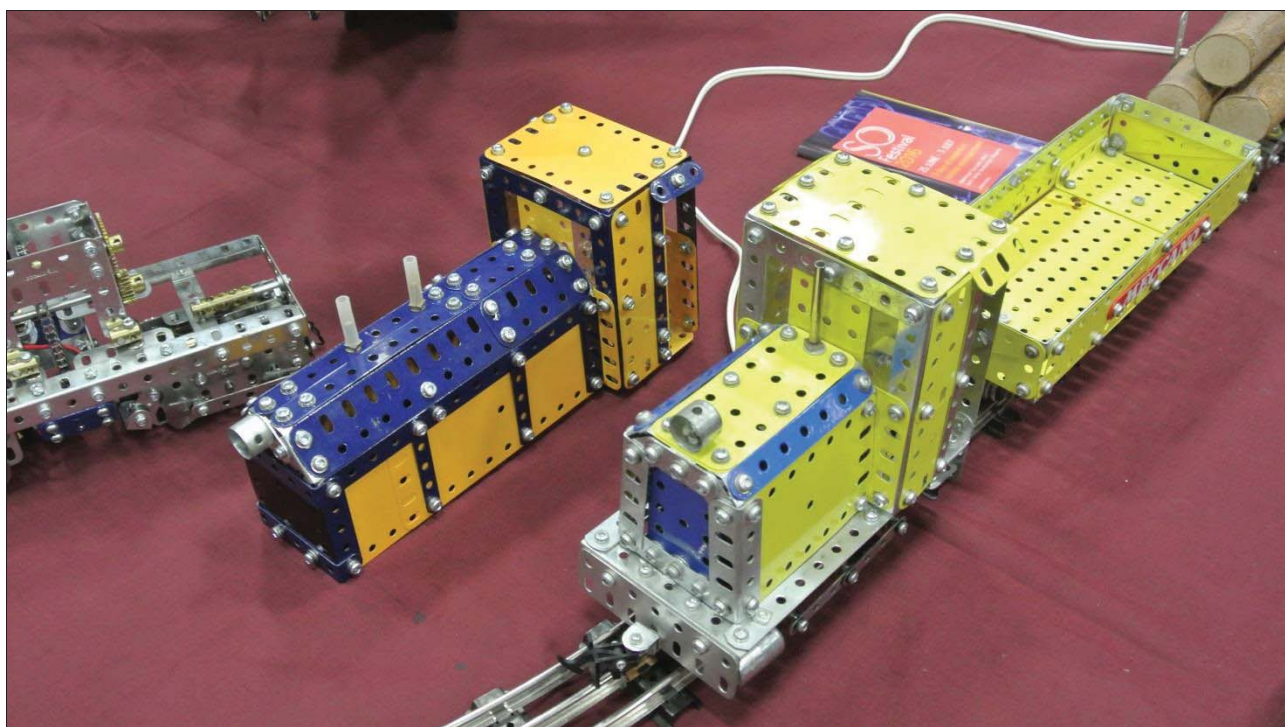




Jährlich findet in Skegness an der Atlantikküste von England das Welttreffen der Meccano-freunde statt. Am Eingang zu der Ausstellungshalle waren dieses Jahr 2 riesige Brücken mit 2 amerikanischen Zügen aufgebaut. Lok's und Wagen und alles aus Teilen von Meccano gebaut, im Maßstab 1:12 also wie unsere 5 Zoll Fahrzeuge. Auch der Preis dieser Brücken und Fahrzeuge dürfte wohl vergleichbar mit den 5 Zoll Fahrzeugen sein.



Die Feldbahnlok in Spur 0, gebaut aus Stocky und Meccanoteilen mit Antrieb auf alle Achsen mittels Kardanwelle und Gelenken wurden im Betrieb vorgeführt.



So hat auch das Schweizer Produkt " Stockys" in England seine Anhänger.

--- segue il testo in italiano ---

Locomotiva da una scatola di costruzione in metallo

I meno giovani si ricorderanno le scatole di costruzioni in metallo. Meccano dall'Inghilterra, Märklin e Trix dalla Germania e Stockys dalla Svizzera erano molto conosciuti e richiesti tra i ragazzi. Purtroppo la maggior parte di queste ditte oggi non esistono più. Solo Stockys e Meccano sono ancora presenti sul mercato.

Dall'1 al 3 luglio 2016 si è tenuto come ogni anno a Skegness, sulla costa atlantica d'Inghilterra, il:

"35. International Meccano Show" *(www.skegex.nmmg.org.uk).*

"The UK's biggest Meccano model exhibition, staged over three days. For well over thirty years people have been trekking to Skegness in Lincolnshire each summer to attend what has long been the country's biggest exhibition of Meccano models. We organise Skegex each year, stage three Club Meetings for members every year, and also support a wide range of other local shows and exhibitions."

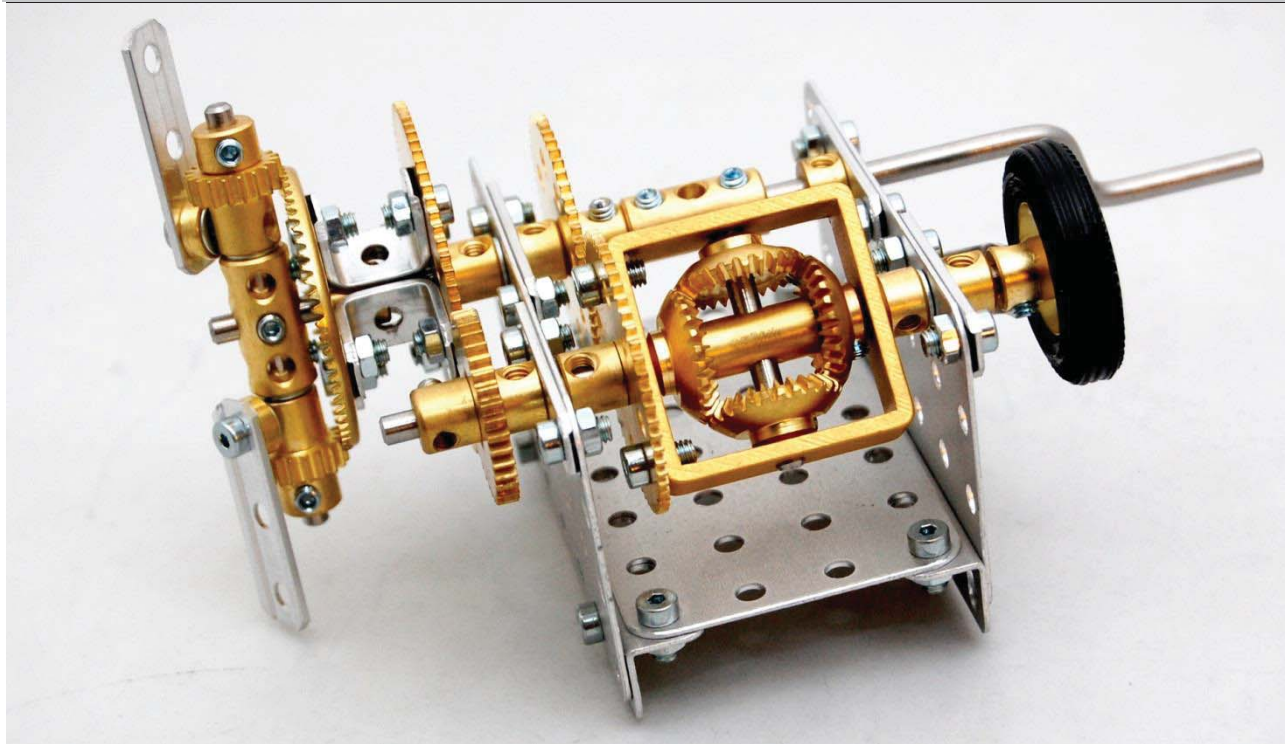
All'entrata dell'esposizione hanno costruito due enormi ponti con due treni americani. Locomotive e vagoni sono completamente costruiti con pezzi Meccano, nella scala 1:12 come i nostri modelli in 5 pollici.



E simile ai nostri modelli è pure il costo di queste costruzioni.

La locomotiva di cantiere (Feldbahnlok) con scartamento 0, costruita con pezzi Stocky e Meccano con trazione su tutti gli assi tramite albero cardanico e giunti cardanici è stata mostrata funzionante durante l'ultima esposizione.

Si può ben dire che anche il prodotto svizzero "Stockys" ha i suoi "fans" in Inghilterra.



La storia di STOKYS:

1941	I fratelli Stockmann producono un prototipo di scatola di montaggio con sbarrette forate ogni 10 mm
1942	Produzione delle scatole STOKYS Nr. 1-4
1944	Produzione di scatole con ingranaggi G1, G2
1946	Produzione di propri motori elettrici M1, M2
1948	Produzione di motore a molla
1982	Fondazione della STOKYS EIKO AG. I fratelli vendono la Stockmann AG alla Eisen und Kohlen AG a Sursee
1986	Aquisizione della STOKYS EIKO AG dal signor Bösch (fema ag a Littau-Lucerna). Tutta la produzione è trasferita a Littau. La ditta prende il nome di STOKYS AG
1988	Le viti, ora nere, sono filettate M4 invece che in pollici (5/32")
1995	La figlia di Bösch, Jolanda Mäser, riprende la STOKYS AG
1998	Introduzione di una scatola di montaggio per orologi
2002	Un incendio distrugge gran parte del magazzino, della produzione e dell'infrastruttura
2003	La Stokys AG viene acquistata da Herbert Schulthess e Mauro Mattesco. La produzione viene trasferita a Walchwil/ZG.
2007	La Stokys viene aquisita da un gruppo di investitori. Si chiama STOKYS SYSTEME AG e viene trasferita a Bauma/ZH

Nicht nur Bergbahnen – Non solo ferrovie di montagna

Bruno Pini

Avevo scritto un anno fa:

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 a realizzare uno dei tanti "desideri". Ricevo ad esempio un telefono da 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!

Sapevo (ma me l'ha ricordato più volte mia moglie) che una grande banca svizzera offriva ai propri clienti la possibilità di salire su 35 montagne svizzere per soli 10 CHF utilizzando teleferiche, funicolari, treni a cremagliera o seggiovie. Unica condizione essere loro clienti. L'azione porta il nome "Azione montagna" (in tedesco "Bergaktion") ed è valida fino al 30.OTT.2016.



Di queste 35 ferrovie di montagna 4 sono in Ticino, 9 nella Svizzera romanda e Vallese, le rimanenti 22 in Svizzera tedesca.

Da ricordare che il prezzo pieno del biglietto può superare in alcuni casi i 100 CHF.

A giorni alterni, dal 13 al 27 agosto, mia moglie chiedeva "è carica la Tesla (autovettura 100% elettrica)?" Sapevo che in giornata saremmo partiti, da soli o con uno o l'altro dei figli "ancora disponibili", per la "prossima ferrovia alpina".

Abbiamo così approfittato di questa offerta per:

Muottas Muragl

- Funicolare
- Dislivello 2201 m da Punt Muragl (1739 m) a Muottas Muragl (2448 m)
- Tragitto 2201 m in 10 minuti
- Prezzo 1/2 ca.40 CHF/persona
- Particolare -

Diavolezza (Bernina/Pontresina)

- Teleferica
- Dislivello 882m da Bernina Diavolezza (2107 m) a Diavolezza (2989 m)
- Tragitto 3575 m in 10 minuti
- Prezzo 1/2 ca.35 CHF/persona
- Particolare trasporto acqua

Schynige Platte (Wilderswil)

- Ferrovia a cremagliera Riggengbach, 25% pendenza, scartamento 800 mm
- Dislivello 1383 m da Wilderswil (584 m) a Schynige Platte (1967)
- Tragitto 7300 m in 52 minuti
- Prezzo 1/2 ca.32 CHF/persona
- Particolare -

Klewenalp e Stockhütte (Beckenried)

- Teleferica e telecabina
- Dislivello 1150 m, da Beckenried (450 m) a Klewenalp (1600 m)
- Dislivello 522 m, da Stockhütte (1284 m) a Emmetten (762 m)
- Tragitto 3085 in 10 minuti
- Prezzo 1/2 ca.25 CHF/persona
- Particolare a piedi da Klewenalp a Stockhütte

Stanserhorn

- Funicolare e teleferica
- Dislivello 1396 m, da Stans (453 m) a Kälti (711 m) a Stanserhorn (1849 m)
- Tragitto 3866 m in 24 minuti
- Prezzo 1/2 ca.35 CHF/persona
- Particolare novità mondiale Cabrio

Schilthorn - Piz Gloria (Mürren)

- Teleferiche con cambio a metà tragitto
- Dislivello 2095 m, da Stechelberg (875 m) a Schilthorn (2970 m)
- Tragitto 7000 m in 30 minuti
- Prezzo 1/2 ca.51 CHF/persona
- Particolare hanno girato un film di James Bond

Abbiamo pagato in totale per persona 60 CHF invece di ca. 200 CHF.

Partiti a metà agosto per le prime ferrovie di montagna in Engadina, notiamo per pochi secondi fra le piante a sinistra della strada tortuosa che collega Thusis a Solis una parte di un vagone storico della RhB. Poco dopo sentiamo lo sbuffare di una locomotiva a vapore.

Raggiungiamo il ponte di Solis (Solisbrücke), navighiamo in internet e scopriamo che per quel sabato 13.AGO era organizzato un viaggio turistico con una composizione storica trainata dalla locomotiva a vapore G $\frac{3}{4}$ Nr. 11 "Heidi". Il viaggio, organizzato dal "Verein Dampffreunde der RhB" di cui siamo membri, iniziava alle 09:30 ca. a Landquart per arrivo alle 14:00 ca. a Bergün. La domenica sarebbe continuato fino a Preda (a vapore) per proseguire fino a Landquart con la Ge 4/6 353.

Dopo almeno mezz'ora vediamo transitare la G $\frac{3}{4}$ Heidi, sbuffando, a velocità ridotta e fischiando ripetutamente, sul ponte Solis.



G $\frac{3}{4}$ Nr 11 Heidi con vagoni storici sul ponte di Solis-GR

Cosa facciamo adesso dico a mia moglie? D'accordo riprogrammiamo la giornata e decidiamo di seguire la "Heidi" lungo tutto il percorso fino a Bergün.

A causa della velocità ridotta della G $\frac{3}{4}$ e della linea a binario unico, la priorità veniva data al transito dei treni regolari. Ciò comportava numerose e a volte lunghe fermate del con-

voglio storico. Per noi voleva dire ... pazienza! Nelle attese riusciamo a scoprire posti interessanti dove prepararci ad osservare il transito del convoglio, fra questi una fattoria che domina visualmente il tracciato che porta al Landwasser Viadukt.



G $\frac{3}{4}$ Nr 11 Heidi a Bergün

“Scropriamo” tuttavia anche persone estremamente maleducate che per scattare fotografie posteggiavano e si mettevano davanti ad altri impedendo le loro riprese.

Nelle varie attese abbiamo visto transitare più volte il Glacier Express ed il Alpine Classic Pulmann Express, con in testa il coccodrillo retico Ge 6/6, della “Pro Salonwagen RhB”.

In un prossimo Bollettino racconterò la storia della G $\frac{3}{4}$ Heidi, restaurata dal Club 1889.

Diavolezza

Quando siamo saliti con la teleferica sulla Diavolezza ma moglie nota che il macchinista, scesi tutti i passeggeri, avvitava o svitava qualcosa sul pavimento. Alla nostra domanda ci ha spiegato che tutta l’infrastruttura in sommità comprendente anche il Berghaus Diavolezza non aveva acqua corrente. Per questo motivo periodicamente la teleferica trasporta alcune migliaia di litri d’acqua per riempire un cisterna di 20'000 L. Alla fine abbiamo discusso alcuni minuti sul fatto che probabilmente molti visitatori neanche si rendono conto di quanto sia importante l’acqua, spesso abbondantemente sprecata per attività non strettamente necessarie.

Imponente il ghiacciaio davanti a noi. Molto più in alto, sulla lunga lingua ghiacciata, si notavano piccoli puntini grande quanto formiche. Erano escursionisti che coraggiosi affrontavano la salita fino alla vetta.



Schynige Platte

Dalla vetta si possono ammirare la Jungfrau, l'Eiger ed il Mönch. Sempre sulla vetta un'associazione gestisce dal 1927 un giardino alpino (Alpengarten - www.alpengarten.ch) dove si possono ammirare in estate fino a 650 differenti specie di piante, ossia ca. 2/3 della flora alpina svizzera.

Sia la salita che la discesa fa impressione con i 25% di pendenza massima. La ferrovia a cremagliera inaugurata nel 1893 appartiene alla BOB (Berner Oberland Bahn) e gestita dalla SPB (Schynige Platte-Bahn). La ferrovia è elettrificata dal 1914 e funziona a corrente continua di 1500 V. La cremagliera è del tipo Riggenbach come nella ferrovia del Rigi.

Quattro volte durante l'estate circola un treno turistico spinto da una locomotiva a vapore. I posti sono tuttavia limitati a 40 per cui chi ha fortuna può salire in ca 90 minuti.

Per i curiosi consiglio il libro edito da Prellbock "Schynige Platte-Bahn" (vedi Alcune Pubblicazioni).



Klewenalp e Stockhütte (Beckenried)

Arrivati a Klewenalp abbiamo camminato per alcune ore prima di arrivare a Stockhütte. Da qui si raggiungeva Emmetten grazie ad una telecabina (Gondelbahn). Tuttavia assieme a Pascal, il 4.figlio, abbiamo affrontato la discesa di 5.7 km con un dislivello di ca 500 m con un "bikeboard". Essendo stati più veloci della cabinovia, mia moglie non è riuscita a scattare un foto del nostro arrivo.



I due nell'immagine non siamo noi!

Nella presentazione "Folle discesa a valle in bikeboard" su www.myswitzerland.com/it-ch/folle-discesa-a-valle-in-bikeboard.html possiamo leggere:

"All'avvicinarsi della stagione estiva, risuona anche il segnale di partenza per la prima autentica corsa in bikeboard. L'attrezzo sportivo di tendenza è facile da usare e garantisce una briosa avventura. Con la cabinovia a 6 posti si sale da Emmetten fino a Stockhütte. Là la parola d'ordine è: noleggiare il bikeboard, indossare il casco e via di corsa al segnale di partenza per ridiscendere a valle. E per chi non ne ha abbastanza, si può risalire di nuovo. La meravigliosa visione sulla regione di Lucerna e del Lago dei Quattro Cantoni rende l'escursione assolutamente particolare."

Confermo quanto sta scritto: è bellissimo, sia il viaggio che il panorama che il resto!

Arrivati a Emmetten decidiamo di proseguire per Seelisberg con autopostale e scendere a piedi al praticello del Rütli.

Ma --- quale strada prendere?



Non era sempre chiaro la stata da seguire ...

Durante la discesa lungo una stradina-sentiero, confortevole ma ripida, ci sorprende un breve acquazzone. Un pensionato della zona ci offre rifugio sotto una tettoia. Inizia una conversazione che si "sposta" sul fatto politico della settimana riguardante il rifiuto di ospitare "asilanti" in un albergo in disuso e la "cacciata" di una consigliera di stato del cantone Uri durante un dibattito sul tema a Seelisberg (Blick "Asyl-Aufstand in Seelisberg UR, Ein Bergdorf rastet aus").

Decidiamo educatamente di interrompere la conversazione e di continuare, preceduti da Pascal alla ricerca di "GeoCashes" lungo il sentiero (www.geocashes.ch).

Arriviamo sul praticello del Rütli e sul luogo del giuramento. Non mi soffermo sugli avvenimenti storici del giuramento e della rapporto del Generale Henri Guisan con i suoi ufficiali nel 1940, visto che tutti noi conosciamo la storia.



Il praticello del Rütli

Rientriamo con l'ultimo battello della giornata a propulsione diesel. Peccato fossimo stati più veloci e avessimo discusso meno di politica avremmo potuto goderci il viaggio con un battello a vapore.

Stanserhorn

In primavera i figli mi avevano detto *"riserva venerdì 19 di agosto, ci sarà una sorpresa"*. La mattina del giorno prima mia moglie mi telefona in ufficio con la ricorrente domanda *"è carica la Tesla, forse dobbiamo partire"*. La sera partiamo. Dormiamo in un Hotel presso la stazione FFS di Dübendorf. Il mattino seguente ci rechiamo al Museo dell'Aviazione e Difesa Antiaerea presso l'aeroporto militare di Dübendorf, punto di ritrovo.

Il mistero è svelato: i 4 figli avevano organizzato per noi genitori un volo Dübendorf-Ambri-Dübendorf sopra le alpi con la Tante Ju (Ju52 con tre motori stellari a 9 cilindri BMW), uno dei 4 velivoli d'epoca della Ju-Air, di sono anche membro, associata al Air Force Center.

Vedi:

- www.ju-air.ch
- <https://de.wikipedia.org/wiki/Ju-Air>
- www.airforcecenter.ch

Bellissimo il volo sopra le alpi con spiegazione "geografica" da parte dei piloti.



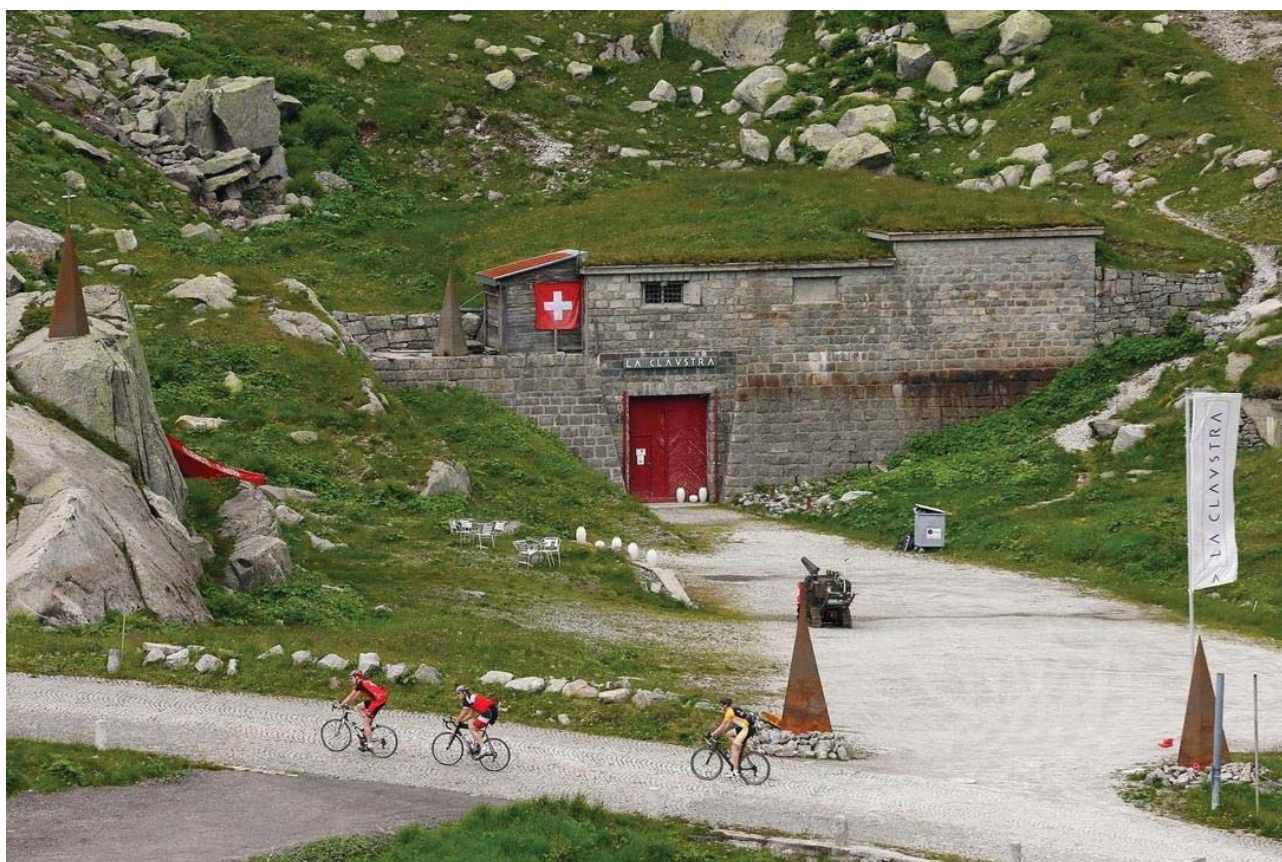
Arrivati ad Ambri un autopostale di Airolo ci porta all'ospizio del San Gottardo per visitare un fortino d'artiglieria non più funzionante e pranzare al suo interno. Questo fortino trasformato in ristorante/hotel si chiama "La Claustra" (www.claustra.ch).

Il fortino era un'opera fortificata di artiglieria chiamata "San Carlo" e dopo il suo declassamento militare e relativa vendita fu trasformato in Ristorante/Hotel dall'artista e sociologo lucernese Jean Odermatt, che qui aveva prestato servizio militare.

Con investimenti milionari (più di 5'000'000 CHF) aveva creato su una superficie di 4'000 m² 17 stanze, 30 letti, sauna, sale per conferenze, un ristorante ed una caverna per esposizioni di 380 m². Tuttavia malgrado l'originalità del progetto, la debolezza economica era data dal fatto che solo per un breve periodo poteva essere libero da neve e quindi accessibile al pubblico e che solo i costi della corrente elettrica per il riscaldamento e la deumidificazione comportavano spese di 60'000 CHF annui.

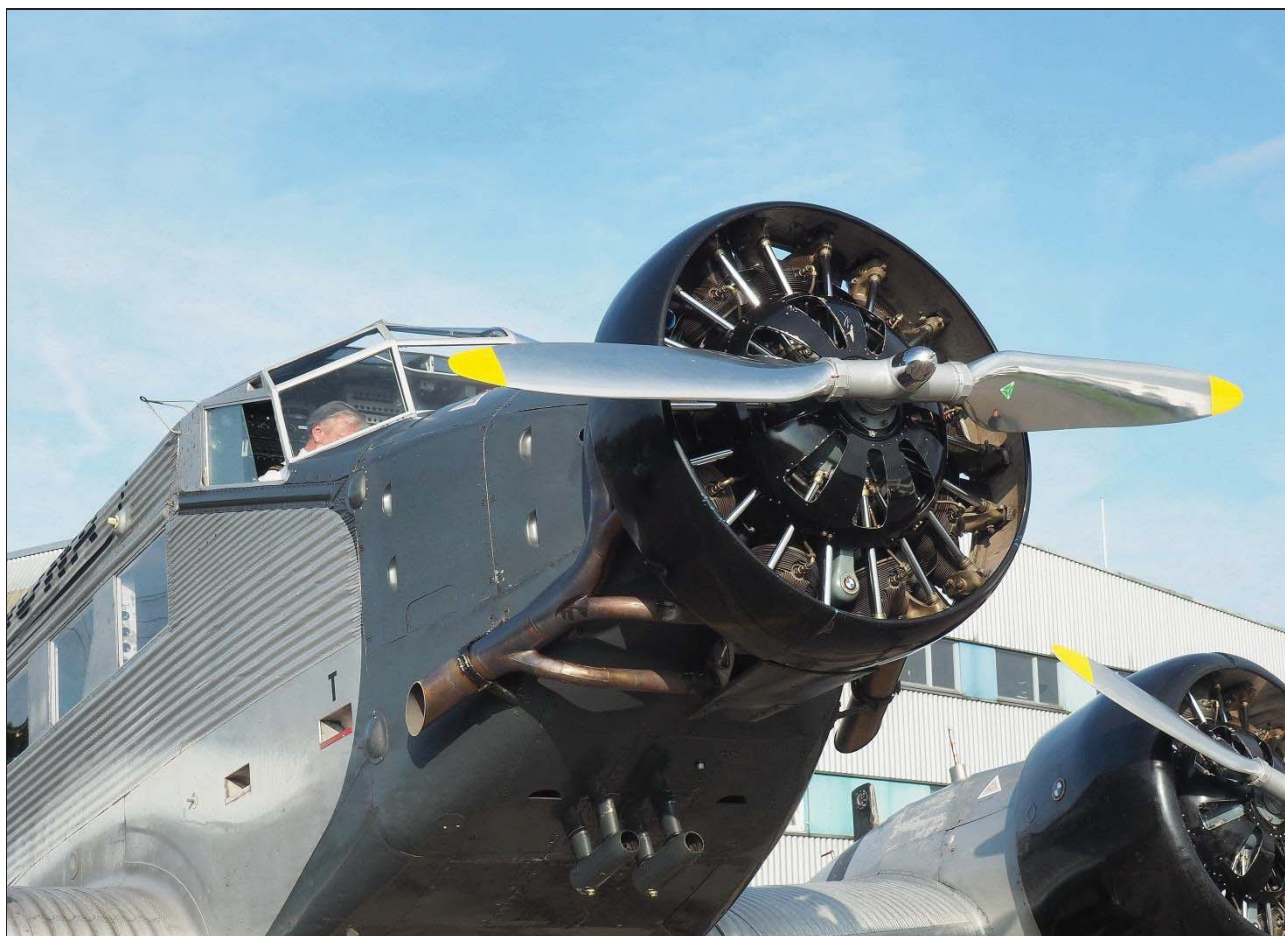
La conseguenza fu un susseguirsi di fallimenti che portarono in luglio 2012 un hotelier svizzero attivo in Spagna ad offrire 100'000 CHF per un valore di stima di 3.7 MCHF. Tuttavia l'acquisto non è stato possibile visto che le condizioni dell'asta prevedevano il versamento immediato di 40'000 CHF in contanti a copertura dei costi amministrativi.

A questo punto l'offerta di 1'000 CHF fatta da Luca Filippi di Airolo fu dichiarata valida, visto che tutte le condizioni erano soddisfatte. Dopo l'asta Filippi fu contattato dall'imprenditore del Liechtenstein Rainer Geissmann che gli propose l'acquisto di 2/3 dell'oggetto acquistato. Ora la Claustra, detta dagli airolesi "Albergo Bunker" è in sue mani.



Tuttavia durante la nostra visita abbiamo notato una trascurata manutenzione ed un servizio non all'altezza degli ospiti arrivati con la Tante Ju.

Rientrati ad Ambrì ripartiamo sorvolando la Nufenen, il Furka (vediamo piccolo piccolo il treno a vapore della DFB), Oberalp, Rapperswil per atterrare in perfetto orario sull'aeroporto di Dübendorf.



Rientrando in Ticino decidiamo di fermarci a Stans per salire sul Stanserhorn con la "Cabrio" visto che la funicolare/teleferica e il ristorante in vetta sono accessibili il venerdì sera fino alle 23:00.

La prima tratta, da Stans a Kälti con dislivello 258 m, è percorribile con una funicolare del 1893. La seconda e terza tratta, servite da altre due funicolari, sono state sostituite nel 1975 da una teleferica tradizionale e nel 2002 da una teleferica unica al mondo: la "CABRIO-Bahn". Particolarità di questa "Cabrio" è il fatto che la teleferica scorre su due funi come fossero binari e che è sviluppata su due piani collegati da una scala a chiocciola interna. La parte superiore, senza tetto, si trova sopra le funi portanti e permettono ai passeggeri di ammirare il paesaggio liberi da ostacoli.

Dopo aver cenato in vetta, la discesa nuovamente in Cabrio con un panorama notturno fantastico sul lago dei 4 cantoni lasciandoci anche intravedere anche il Rigi, la "regina delle montagne".

Una curiosità: nel ristorante in vetta ho usato per la prima volta una macchina automatica per caffè estremamente "complessa" che offriva pure la possibilità di preparare un caffè (tazza grande) corretto. La macchina aspirava in modo automatico l'aggiunta alcolica tramite un tubetto trasparente collegato ad una bottiglia di superalcolico. Quello che ho bevuto era un Luzerner Kaffee che, si dice, sia *"una specialità di caffè svizzero della catego-*

ria delle bevande bollenti. Il Luzerner Kafi è anche conosciuto come Kafi Luz (detto soprattutto dai zurighesi) o Kafi Träsch (come richiesto da ...waschechte Luzerner)".

Era semplicemente dosato ... bene!



In un prossimo Bollettino racconterò la storia della Stanserhornbahn.

La "Loki" viaggia attraverso il Gottardo

Bruno Pini

Mia moglie, cresciuta nel Untere Toggenburg, legge regolarmente il "Toggenburger Tagblatt". La mattina del 08.LUG.2016 mi dice "c'è un articolo sulla Loki di Degersheim". Ho preso contatto con la redazione del giornale e con l'autore dell'articolo Michael Hug. Subito mi hanno comunicato che potevo pubblicare l'articolo sul nostro Bollettino. Ad una prima parte con una nostra traduzione segue la seconda con il testo originale in tedesco. Vi rimando pure all'articolo intitolato "SOB Dampflokbald im Tessin" apparso sul Bollettino 2009.03 LUG-SET.



La "Loki" Eb 3/5 Nr 6 (Maffei 1910) era esposta fino al 2004 a Degersheim

Dal 2004, quando la "Loki" ha lasciato il suo posto vicino alla stazione di Degersheim andando in Ticino, non si hanno più avute notizie della Eb 3/5. Ora pare che fra 2 anni viaggerà di nuovo.

DEGERSHEIM. La Eb 3/5 Nr. 6 era stazionata vicino la stazione e ricordava gli sforzi del pioniere ferroviario Isidor Grauer. Il 25 agosto 2004 è stata caricata su due semirimorchi ed ha lasciato Degersheim diretta a Mendrisio. L'associazione "Club del San Gottardo" ha acquistato (o meglio ripreso) la vecchia Signora del 1910 dalla Südostbahn con la promessa di restaurarla e di rimetterla in servizio. La SOB aveva stimato che una "ripitturata" per conservarla a Degersheim sarebbe costata 30 000 franchi. Tuttavia non hanno trovato nessuno che si volesse assumere questi costi.

Costi di mezzo milione

Il comitato del Club del San Gottardo aveva a quel tempo stimato in circa mezzo milione i costi di restauro. Anche loro si sono sbagliati. Secondo Marco Morisoli, presidente del club, il restauro dovrebbe costare ca. 1.5 Mio. "Non è facile trovare il know-how per il restauro: ci sono pochi specialisti sul mercato e alcuni lavori devono essere eseguiti da ditte specializzate. Mancano anche i pezzi di ricambio, molti pezzi sono da ricostruire. Ci vogliono anche i disegni, ma anche questi non sono completi". "In più", dice Morisoli: "le locomotive devono essere dotate di un nuovo sistema di sicurezza e i costi di certificazione sono molto elevati. Nel 2015 è stata restaurata la caldaia e provata con numerosi test di pressione. "È un grande impegno che ci siamo assunti con la Eb 3/5. Il tempo e le conoscenze a disposizione dei collaboratori sono al limite per un progetto del genere". Il restauro ha anche subito grandi ritardi a causa della morte del presidente dell'associazione nel 2005. Secondo Morisoli, Antonio Bianchi aveva grandi conoscenze. Oltre ciò una ditta partecipante al progetto è fallita, provocando ulteriori ritardi e spese. Spesso ci sono anche sorprese, visto che la locomotiva era ferma da 40 anni ed esposta alle intemperie. "Inoltre alcuni pezzi sono stati smontati per poterli usare quali pezzi di ricambio nella locomotiva sorella, la nr. 9", spiega Morisoli. Questa locomotiva è di proprietà dell'associazione "Dampfgruppe Zürich" e viene impiegata quale treno storico.

"Comunque sia, cominciamo a vedere il traguardo: a dipendenza della durata dei lavori di certificazione si presume che all'inizio dell'estate 2018 la Eb 3/5 potrà nuovamente circolare". Farà poi una visita anche a Degersheim? Morisoli: "Sarebbe bello, ma senza sponsoring sarà difficile. Sicuramente ci saranno dei festeggiamenti quando sarà rimessa in servizio". Questo farà molto piacere anche alla sindaca di Degersheim, Signora Monika Scherrer: "Se la nostra Eb 3/5 sarà veramente in servizio, la nostra presenza ai festeggiamenti saranno d'obbligo. Sono sicura che arriveremo in Ticino con una grande delegazione."

Viaggi attraverso il Gottardo

Il Club del San Gottardo organizza delle corse turistiche su un tratto fuori servizio della "Ferrovia della Val Morea" tra Mendrisio e Malnate (Italia).

Per queste corse hanno a disposizione due E 3/3 "Tigerli", piccole locomotive a vapore restaurate. Oltre alla locomotiva Eb 3/5 della SOB, ad un Ce 6/8 II "Cocodrillo" dell'anno 1922, diversi vagoni sono attualmente in fase di restauro. Nell'ambito del progetto "Swiss Railpark/St.Gotthard" della fondazione "Historisches Erbe der SBB" sono previsti, dopo la apertura del tunnel di base del San Gottardo, delle corse turistiche con treni storici tra Biasca ed Erstfeld.

[ndr] Molto interessante il documento

*Rinascita di un locomotiva
Da Degersheim a Mendrisio la Eb 3/5*

del Club del San Gottardo (www.clubsangottardo.ch)

--- segue il testo originale "Loki" fährt durch den Gotthard" di Michael Hug ---

Toggenburger Tagblatt
8. Juli 2016, 07:24 Uhr

«Loki» fährt durch den Gotthard



Die Eb 3/5 stand einst in Degersheim. Wenn alles gut geht, fährt die Lokomotive ab 2018 möglicherweise als Nostalgiezug durch den Gotthard. (Bild: Michael Hug)

Seit das «Lokidenkmal» im August 2004 seinen Platz beim Bahnhof Degersheim in Richtung Tessin verliess, hat man nichts mehr von der Eb 3/5 gehört. Nun heisst es, dass sie in zwei Jahren fahren wird.

MICHAEL HUG

DEGERSHEIM. 39 Jahre stand die Eb 3/5 Nr. 6 beim Bahnhof und erinnerte an die Leistungen des Bahn pioniers Isidor Grauer. Am 25. August 2004 verliess sie Degersheim auf zwei Sattelschleppern in Richtung Mendrisio. Der dortige Nostalgie-Eisenbahnverein «Club del San Gottardo» hatte die alte Dame mit Jahrgang 1910 aus dem Eigentum der Südostbahn übernommen mit dem Versprechen, sie zu restaurieren und wieder in Betrieb zu nehmen. 30 000 Franken hätte eine «Pinselrenovation» gekostet, berechnete die SOB, doch es fand sich niemand, der die Kosten übernehmen wollte.

Kosten von einer halben Million

Der Vereinsvorstand des Club del San Gottardo bezifferte damals die Kosten für die Restauration auf eine halbe Million Franken. Er sollte sich leicht verschätzt haben: 1,5 Millionen Franken wird die Restauration voraussichtlich kosten, sagt Vereins sprecher Marco Morisoli. Es sei nicht einfach, das Know-how für die Restauration herbeizubringen: «Spezialisten auf dem Markt sind selten. Arbeiten müssen spezialisierten Firmen übergeben wer-

den.» Es fehlen Ersatzteile, vieles müsste neu hergestellt werden. Dazu braucht es Zeichnungen, auch diese sind nicht durchwegs vorhanden. Ausserdem, so Morisoli: «Die Lokomotiven müssen mit neuen Sicherheitssystemen ausgerüstet werden und die Zertifizierungskosten sind sehr hoch.» 2015 sei der Kessel restauriert und in zahlreichen Tests unter Druck geprüft worden. Es sei eine grosse Aufgabe, die man sich mit der Eb 3/5 ins Haus geholt habe: «Die den Mitarbeitern zur Verfügung stehende Zeit und Kenntnisse sind an der Limite für ein Projekt solcher Art.» Stark verzögert worden sei die Restauration durch den Tod des Vereinspräsidenten im Jahr 2005. Antonio Bianchi sei ein Know-how-Träger gewesen, so Morisoli. Zudem sei ein beteiligtes Unternehmen in Konkurs gegangen, was den Verein viel Zeit und Geld gekostet habe. «Dazu kommen auch ab und zu Überraschungen, bedingt durch den Umstand, dass die Lokomotive 40 Jahre lang in Wind und Wetter gestanden hat.» Ausserdem seien Einzelteile demontiert worden, um die Schwestermaschine Nr. 9 in Betrieb behalten zu können, ergänzt Morisoli. Die Eb 3/5 Nr. 9 ist im Besitz des Vereins Dampfgruppe Zürich und wird als Nostalgiezug betrieben.

Doch das Ziel ist in Sicht: «Je nach Dauer der Arbeiten und der Zertifizierung, schätzen wir, dass die Eb 3/5 Anfang Sommer 2018 wieder fahren sollte.» Kommt sie dann auch für eine Besichtigung nach Degersheim? Morisoli: «Das wäre schön, aber ohne Sponsoring wird es schwierig. Sicher werden wir bei der Wiederinbetriebnahme ein Fest organisieren.» Darauf freut sich auch Degersheims Gemeindepräsidentin Monika Scherrer: «Sollte unsere Eb 3/5 tatsächlich wieder in Betrieb genommen werden, so ist die Teilnahme von Degersheim an den Wiederinbetriebnahme-Festlichkeiten Pflicht. Ich bin überzeugt, dass wir dann mit einer grossen Delegation ins Tessin reisen würden.»

Fahrten durch den Gotthard

Der «Club del San Gottardo» betreibt auf einem stillgelegten Teilstück der «Ferrovia della Val Morea» zwischen Mendrisio und Malnate (Italien) Touristenzüge.

Dazu stehen ihm zwei restaurierte Kleindampflokomotiven E 3/3 «Tigerli» zur Verfügung. Die Dampflok Eb 3/5 der SOB, eine Ce 6/8 II «Krokodil» aus dem Jahr 1922 sowie diverse Waggons werden zurzeit restauriert. Im Rahmen des Projekts «Swiss Railpark/St. Gotthard» der Stiftung «Historisches Erbe der SBB» sind nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels auch Touristenfahrten mit historischen Zügen zwischen Biasca und Erstfeld vorgesehen.

[ndr] Sehr interessant ist das Dokument

*Rinascita di un locomotiva
Da Degersheim a Mendrisio la Eb 3/5*

des Club del San Gottardo (www.clubsangottardo.ch)

La barriera della fossa ...

Danilo Oppikofer, Dominic Pini

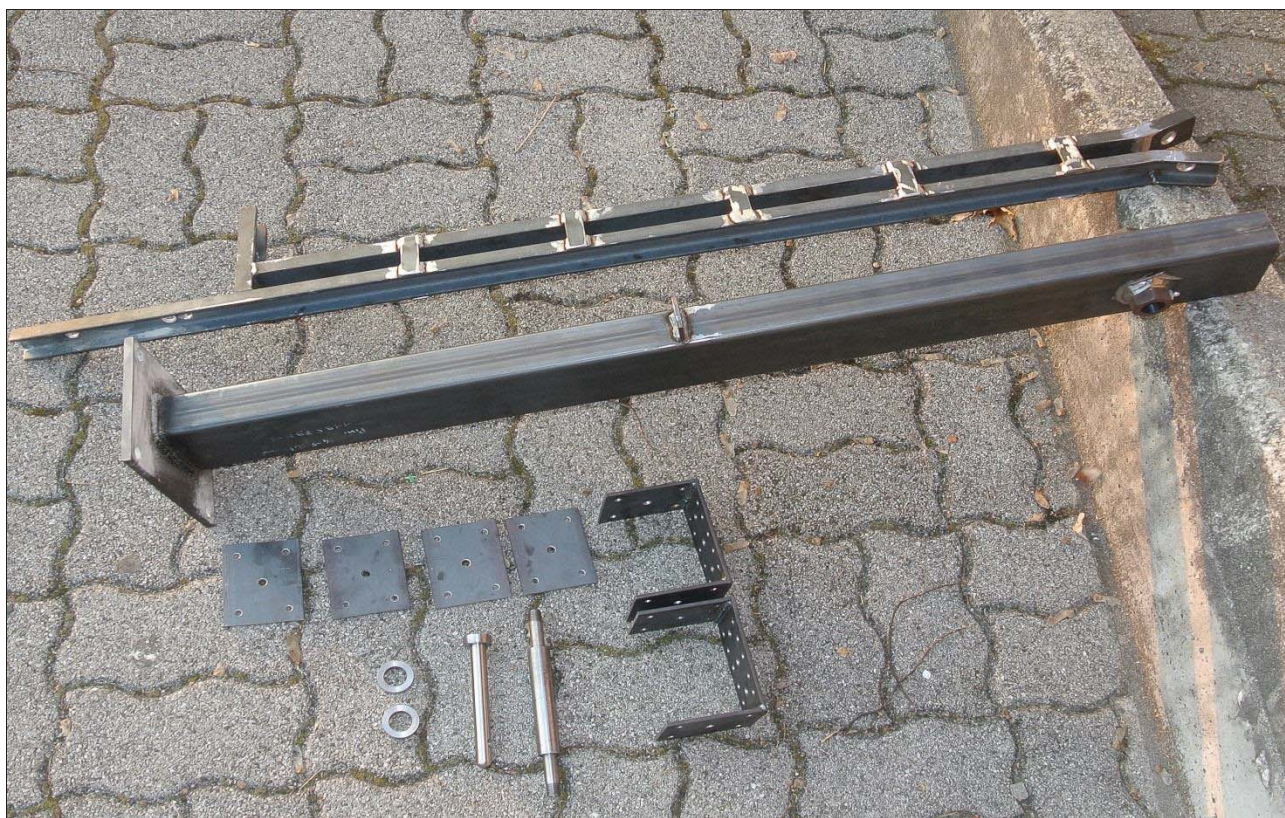
Potrebbe sembrare bizzarro e forse un tantino cupo il titolo di quest'articolo. Tuttavia i lettori più attenti si ricorderanno che nell'ultimo Bollettino di Aprile-Giugno avevamo anticipato che avremmo presentato la costruzione della barriera che delimita la "fossa" dove vengono preparate le locomotive a vapore di Mappo.

Dopo aver sostituito la vecchia recinzione in pali di castagno della fossa di preparazione delle locomotive a vapore, posata ancora nel secolo scorso, riadattata più volte per motivi di sicurezza, con una cinta in rete metallica, in dialett "ramina", abbiamo pensato che per chiudere l'accesso frontale sarebbe stato bello utilizzare una barriera da passaggio a livello. Inutilmente ne abbiamo cercata una dismessa, allora si è deciso di costruirne una noi.

Si è formato un gruppetto di senior e junior interessati alla realizzazione e dopo aver valutato le idee portate ci siamo messi all'opera.

La barriera è costituita da tre comunissime stagge d'alluminio unite con bulloni e distanziali per creare lo slargo del perno.

I pali di sostegno sono formati da profili e tubolari d'acciaio saldati e zincati.



Come contrappeso è stata utilizzata una "formagella" (forma dialettale di "contrappeso") di ghisa da 25 kg utilizzata per la tensione delle catenarie.

Abbiamo dovuto modificare anche il muro della fossa, dove sono appoggiati i binari, per realizzare il piano d'appoggio della "tendina", vero e proprio capolavoro realizzato dagli junior e che uno di loro vi descriverà qui di seguito.

Per i pendini la scelta è caduta su un profilo rettangolare da 10x1,5 mm d'alluminio. Una volta deciso a che distanza fissarli alla barriera abbiamo fatto 2 calcoli per verificare la quantità necessaria di materiale. Una volta arrivati (pezzi da 6 m), li abbiamo tagliati a lunghezza (~40 pz) sbavarli, forarli da entrambi le parti e svasare i fori. Per il fissaggio alla barriera abbiamo utilizzato un profilo a L sempre d'alluminio, da una parte con 40 fori e dall'altra fissato alla staggia con dei POP (rivetti), mentre i pendini sono stati accoppiati con dei classici anelli dei portachiavi alla L (... le unghie ringraziano!!) e sotto sempre con gli anelli a un restante profilo 10x1,5 mm lungo tutta la lunghezza della barriera.



Dato che le "vere" barriere solitamente sono caratterizzate dalle strisce alternate rosso-bianco, si è preparato il layout con un programma di disegno CAD. Una ditta specializzata ha realizzato gli autocollanti che infine abbiamo attaccati minuziosamente sulla staggia.

Che dire: uno sguardo vale più di mille parole, la prossima volta che venite a Mappo date un'occhiata e potrete ammirare la barriera "homemade" da una manciata di soci.



La gita sociale di sabato 03.SET,2016

Dominic Pini, Rodolfo Widmer

[ndr] La gita, organizzata da Dominic Pini, attivo nel tempo libero anche presso la Dampf-Furka-Bergstrecke quale meccanico in officina e "Heizer-Anwärter" (fuochista in formazione), era stata preannunciata all'Assemblea Generale 2016 di fine febbraio e prevedeva la visita alle officine DFB a Realp, pranzo presso le stesse e visita al plastico della IG-Gotthardbahn a Göschenen. Il tutto per un costo che variava da 40 a 100 CHF per persona. Al Gruppo ATAF si sono aggregati anche alcuni membri de IL BINARIO di Lugano.

Se tutto fosse stato come pianificato avremmo usato per la nostra gita unicamente un collegamento ferroviario, ossia fino a Göschenen con FFS e da Göschenen a Realp con la Matterhorn-Gotthard-Bahn lungo le gole della Schöllenen e la valle di Orsera o Urserental (Andermatt, Hospental, Realp).

Ma alcuni giorni prima del viaggio una locomotiva in manovra con 4 vagoni della Matterhorn-Gotthard-Bahn deragliava nella galleria Bätzberg nella Schöllenen. I lavori di sgombero sarebbero durati almeno una settimana.



Motrice deragliata nella galleria del Bätzberg il 01.SET.2016

Un servizio di autopostali da Göschenen ad Andermatt erano a disposizione. Tuttavia a Göschenen si percepiva un certo nervosismo visto che gli autopostali non erano sufficienti e la strada che portava ad Andermatt era transitabile regolata da semafori a causa di grandi lavori di manutenzione ed ampliamento.

La nostra preoccupazione era quella di perdere le coincidenze per Realp e quindi compromettere tutto il piano orario della gita.

Grazie al caso ed al "coraggio" di alcuni siamo riusciti a salire su un autopostale della Marchetti di Airolo giunto in aiuto alla Matterhorn-Gotthard-Bahn ed dopo aver trovato la stra-

da libera ci siamo "fatto portare" direttamente a Realp. Il ritardo di 20 minuti non ha avuto quindi alcuna conseguenza.

Visitiamo l'officina della DFB (www.d-f-b.ch) e possiamo anche addentrarci lungo un piccolo tunnel che portava ad un rifugio in disuso per i militari ma utile quale magazzino per l'associazione del Furka.



Rifacimento della motorizzazione della locomotiva diesel a cremagliera HGm 51



Foto dei partecipanti davanti alla locomotiva a vapore HG ¾ Nr. 9 Gletschhorn





Qualcuno ha calcolato l'età media dei partecipanti?



Per fortuna ci sono anche i giovani che abbassano la media



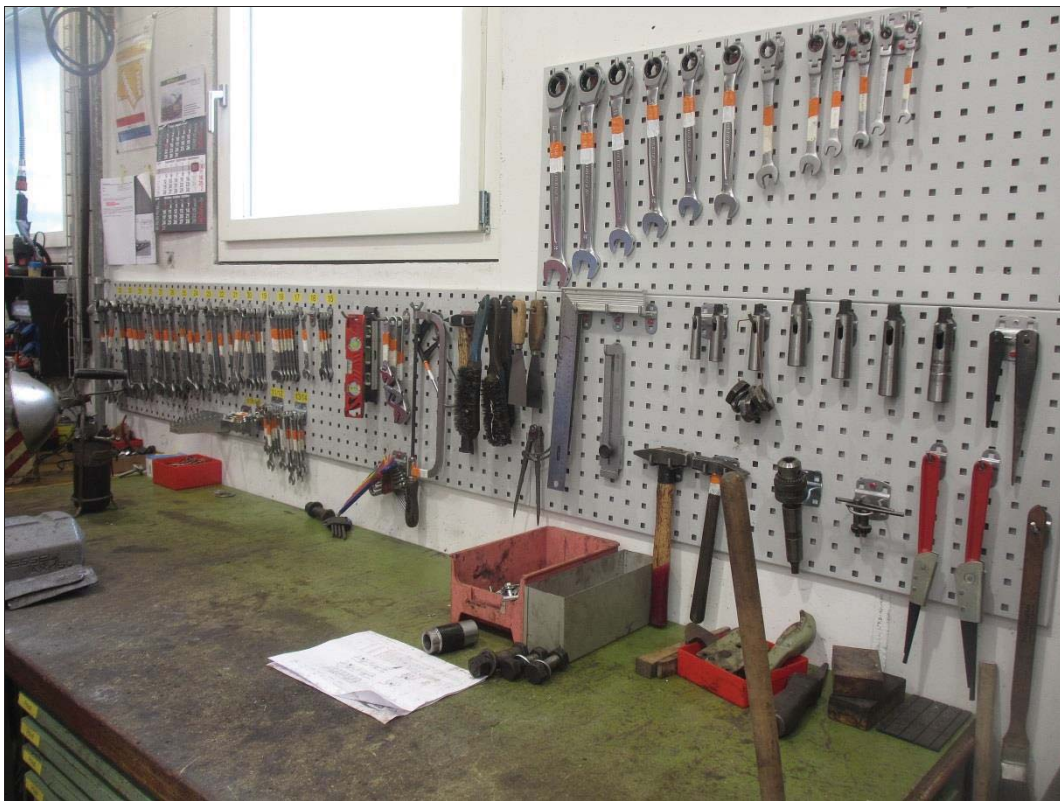
Beh, non esageriamo, anche noi abbiamo una collezione di questo tipo....



Oppi non si scostava più da quest'oggetto e stava già pensando di metterne uno nella nuova officina....



Chissà che cosa stava per dire Oppi ai giovanotti? Magari Oppi conosce il vocabolario Treccani...



Ecco che cosa suggerisce il vocabolario Treccani:

órdine s. m. [lat. ōrdo ōrdinis]

Disposizione regolare di più cose collocate, le une rispetto alle altre, secondo un criterio organico e ragionato, rispondente a fini di praticità, di opportunità...



Pensate che hanno capito?

Pur essendo quel sabato una giornata delle porte aperte, abbiamo potuto pranzare nella mensa del personale accanto all'officina. Ottimo il pranzo. Abbondante, per niente caro (bibite offerte!), preparato da un cuoco di ... Roma. Efficiente pure il servizio da parte di soci volontari del DFB. Sicuramente l'organizzazione sa che la motivazione dei volontari dell'associazione passa anche dallo ... stomaco.

Interessante anche il fatto che, prima e dopo il pranzo, abbiamo visto transitare vicino a noi i convogli a vapore da e per Realp/Gletsch.



Ritorno simile all'andata: treno fino ad Andermatt per proseguire senza molti arresti in bus fino a Göschenen. Giusto il tempo di vedere di sfuggita il complesso dell'imprenditore egiziano Saviris, il ponte del Diavolo ed il monumento al Generalissimo Suvorov, eroe russo che ci accolgono alcuni membri della IG-Gotthardbahn presso l'ex buffet (2.classe) della Stazione FFS di Göschenen.

Il Presidente Erich Schmied, ci spiega:

„La IG-Gotthardbahn ha quale obiettivo di far rivivere nei modelli i manufatti ed i veicoli originali della ferrovia del Gottardo. Grazie alla disponibilità della SBB-Historic, del Museo dei Trasporti Lucerna, dell'archivio di stato di Altdorf e di numerosi altri, possono venir realizzati modelli di tracciati ferroviari funzionanti che corrispondono ai piani originali e a quanto visibile in vecchie immagini della Gotthardbahn.

I modelli, realizzati in modo realistico in scala 1:87 (H0), sono interessanti per un grande pubblico. Le tipiche composizioni con locomotive a vapore e vagoni della Gotthard-Bahn, integrati in un ambiente realisticamente riprodotto, danno un'idea di quanto si poteva vedere sulle rampe del Gottardo tra il 1882 e il 1920 durante l'era della trazione a vapore.

Vecchi orari ferroviari e piani di composizioni di allora permettono di creare composizioni di treni in modo realistico e di mostrare inoltre l'evoluzione subita dal materiale rotabile.

L'Associazione IG-Gotthardbahn accoppia l'arte della costruzione modellistica alla storia della ferrovia. Oltre ciò offre l'opportunità di muoversi in un'epoca in cui la tecnica era ancora comprensibile. Il nostro progetto, i moduli costruiti ed in fase di costruzione e le esposizioni possono essere consultati su www.ig-gotthardbahn.ch ”



L'associazione, fondata nel 2013, si compone di ca. 15 membri residenti in tutta la Svizzera, dal Cantoni Uri ad Argovia, Zurigo, Basilea, ... Per questo motivo i moduli dell'impianto e i modelli sono realizzati presso i vari soci e portati e montati a Göschenen quando terminati.

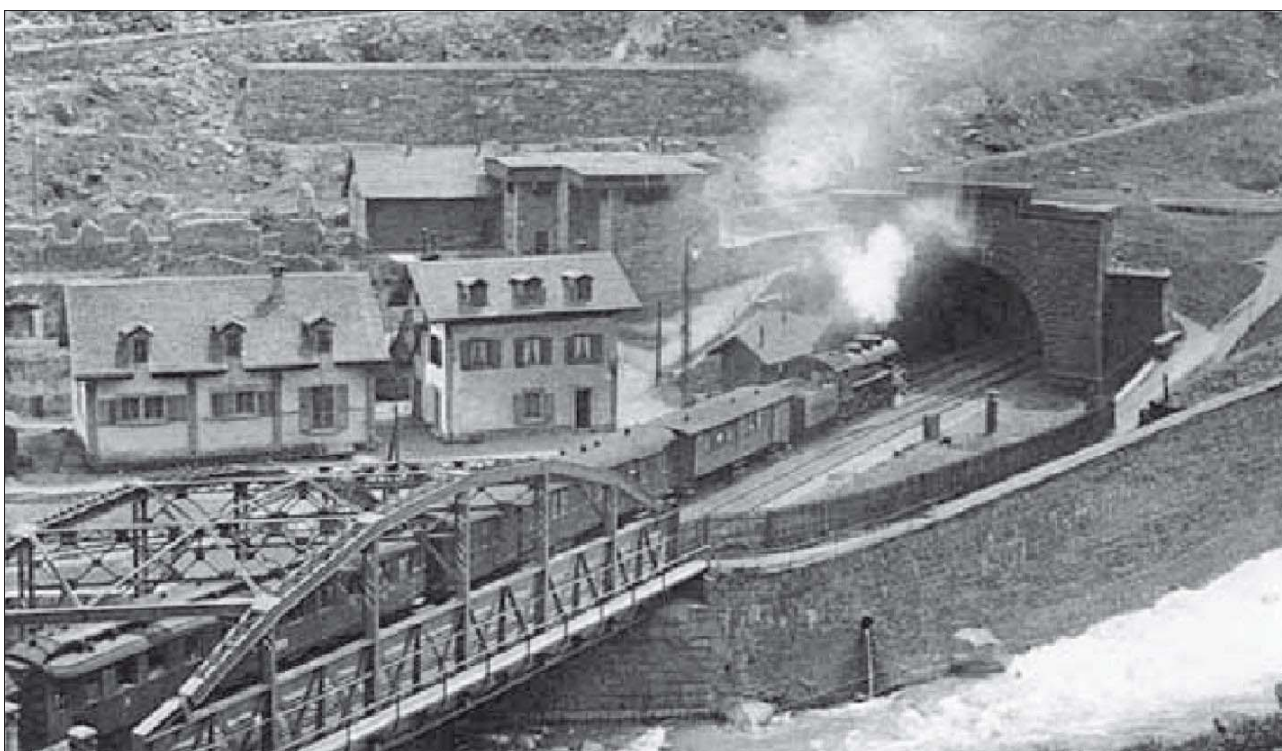
Gli statuti prevedono che per diventare socio uno deve costruire un modello di prova valutato da una giuria. Se il test è superato il candidato è ufficialmente socio.

Alcuni articoli sulla IG-Gotthardbahn:

- LOKI 5/2012 Dampfbetrieb am Gotthard
- EA 8/2013 Erlebnis Gotthard im Rückblick



Il Presidente Erich Schmied, architetto presso le FFS, ci ha permesso di visitare il 2. ponte in ferro (Reussbrücke) che portava originariamente i treni sul primo binario della stazione di Göschenen. Il primo è stato sostituito da uno più moderno quando sono stati sportati i binari. Il secondo, costruito nel 1893 è stato conservato allo stato originale e serve attualmente al passaggio degli autopostali (vedi EA 7/2007 "Die Brücken der Gotthardbahn im Modell").

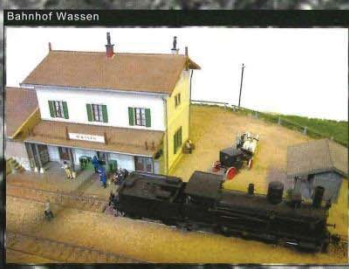
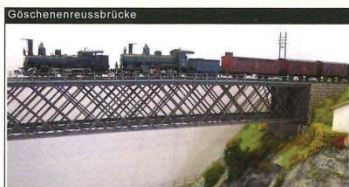


Treno diretto internazionale con A 3/5 serie 900. La Reussbrücke è già rinforzata.



Treno passeggeri con A 3/5 serie 200. Reussbrücke allo stato originale.





DIE GOTTHARDBAHN ZUR DAMPFZEIT IN DEN JAHREN 1882 - 1920

Ausstellung 2016 im Bahnhof Göschenen

Die IG-Gotthardbahn präsentiert einen Teil ihrer Modulanlage (H0)
im Buffetsaal auf einer Fläche von 130 m²

Fahrbetrieb mit zeitgemässen Fahrzeugen

Samstag	4	Juni	2016	10.00-16.00
Sonntag	5	Juni	2016	10.00-16.00
Samstag	24	September	2016	10.00-16.00
Samstag	29	Oktober	2016	10.00-16.00
Freitag	30	Dezember	2016	10.00-16.00

Unkostenbeitrag Erwachsene Fr. 5.-
Kinder / Jugendliche bis 16 Jahre gratis

www.ig-gotthardbahn.ch

Kontaktadresse der Modulbaugruppe IG Gotthardbahn
ig.gotthardbahn@gmail.com, www.ig-gotthardbahn.ch

© Adrian Schmied

Alcune pubblicazioni

La Redazione

Alcune pubblicazioni presentate sono consultabili presso la sede ATAF di Mappo. Per le altre chiedere alla redazione.

Mittwoch, 17. August 2016

Bote





Jagd im Kloster
Im Kloster Einsiedeln kann zu einer speziellen Jagd aufgebrochen werden. Seite 5

Bähnler aus Passion
Der Goldauer Martin Horath fährt mit Dampf jährlich Tausende auf die Rigi. Seite 4

Studie über Singles
Die sympathischsten Singles leben in der Zentralschweiz. Seite 40

GESAMTAUSGABE NEUE LUZERNER ZEITUNG AZ 6430 Schwyz | 158. Jahrgang | Nr. 188 | Fr. 1.80

REGION

Bote der Urschweiz | Mittwoch, 17. August 2016

Mit 400 Kilo Kohle und 2000 Liter Wasser den Berg hochdampfen



Martin Horaths Reich sind alte Dampflokomotiven, die er wieder in Schwung bringt.
Bild Ernst Immoos

L'articolo è dedicato a Martin Horath, macchinista di locomotive a vapore (Rigi, Furka). Lo ritroviamo pure nel bellissimo video "Furka-Abenteuer, Rigi-Dampf und alte Technik". Vedi anche Bollettino 2014.03 LUG-SET.

03
2016

ISSN 1433-0180 € 7,- [D] € 7,30 [A] € 7,30 [EU] sfr 12,50 E 45616

GARTENBAHNEN

GARTENBAHNEN

August
September
Oktober

Große Modelleisenbahnen mit Personenbeförderung




Ab Seite 30 erfahren Sie mehr über die Jersey Central #1000 – die erste erfolgreiche Diesellok der USA.

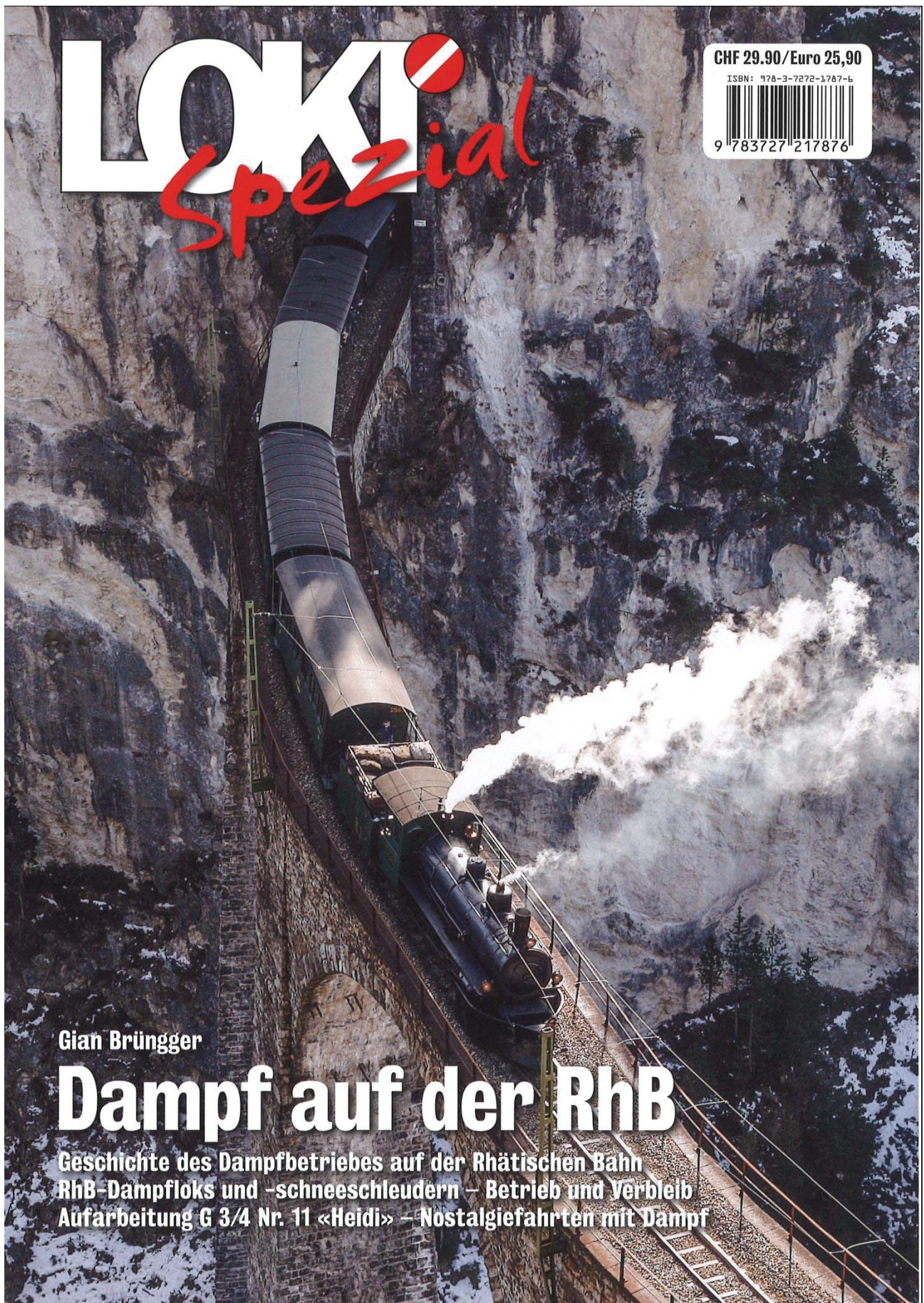
Der Quarzglas-Feuerschirm



→ 30 Jahre Dampfbahn Rhein-Main e. V. → Einfach Genial – Simple and Easy, Teil 8
→ Elektrisch nach Breitenau – ein Lokomotivprojekt



Interessante l'articolo sulla locomotiva Jersey Central #1000, prima locomotiva diesel in USA, e la descrizione della costruzione del modello di Bernd Schmidt visto quest'estate al "6. Internationales 5" Modellbahnertreffen" presso il DMC-CH di Zurigo (vedi Articolo Bollettino 2016.02 APR-GIU).



Gian Brüngger

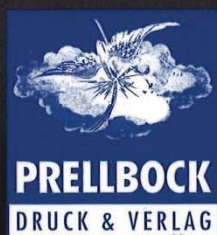
Dampf auf der RhB

Geschichte des Dampfbetriebes auf der Rhätischen Bahn
RhB-Dampfloks und -schneesleudern – Betrieb und Verbleib
Aufarbeitung G 3/4 Nr. 11 «Heidi» – Nostalgiefahrten mit Dampf

Hansruedi Brawand

Schynige Platte-Bahn

Die Bergstrecke der Berner Oberland-Bahnen



PRELLBOCK
DRUCK & VERLAG

Mit nostalgischem Cachet



Il libro riassume in modo conciso la storia ed i dati tecnici di tutte le funicolari svizzere (private, militari, di cantiere). La qualità delle immagini e del libro è notevole.

Invito: presentazione del software Win-Digipet

Il Comitato e la Redazione

Dopo la presentazione della Märklin Central Station 60213 / 14 / 15 da parte dei soci Gabriele Monticelli e Patrizio Ghidossi segue ora quella del software Win-Digipet. Win-Digipet Premium Edition 2015, il programma di controllo dei trenini digitali in miniatura di qualsiasi scala e sistema, offre una soluzione confortevole per impianti di qualsiasi dimensione. Non necessita conoscenze particolari di programmazione su PC. Presenta una familiarità con lo stile dei programmi su PC abituali. Nuova edizione su uno stick USB, contenente le lingue tedesco, inglese, olandese, danese. Win-Digipet viene sviluppato e distribuito da oltre 29 anni.

Uno specialista, il nostro socio Jürg Burkhalter, ci illustrerà i contenuti e le particolarità di questo software "ferroviario".

INVITO	
TEMA	principio, funzioni, programmazione di Win-Digipet
INVITATI	soci ATAF e amici
DATA	sabato 26.NOV.2016 14:30
LUOGO	sede ATAF Minusio-Mappo
SCOPO	informare ogni partecipante in merito alle funzioni principali del software Win-Digipet e le sue applicazioni fino a raggiungere la gestione automatizzata di un impianto ferroviario in scala.
CONOSCENZE RICHIESTE	utile avere conoscenze di base WINDOWS
DOCUMENTAZIONE	sarà distribuita una breve documentazione.
CONSIGLIABILE Gar	per utilizzatori di trenini digitali, da scala Z fino LGB tenbahn
UTILE	avere visionato la documentazione su Youtube: www.youtube.com/user/WinDigipet Eventualmente scaricare da www.windigipet.de WIN-DIGIPET 2015.1b Demo-Version

Gli interessati sono pregati di annunciarsi

entro il 24.NOV.2016

tramite l'indirizzo

gabriele.monticelli@ataf.ch

oppure

iscrivendosi all'albo della sede

Cena sociale 2016

Il Comitato

INVITO	
Il Comitato organizza una cena sociale dopo la festa dell'albero	
INVITATI	soci ATAF e partner
DATA	domenica 04.DIC.2016 19:00
LUOGO	sede ATAF Mappo-Minusio
MENU	"surprise"

Gli interessati sono pregati di iscriversi

entro giovedì 01.DIC.2016

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



È solo un esempio !!!

Errata corrige

La Redazione

Nelle riflessioni del Bollettino 2015.02 si era detto che non era intenzione della redazione introdurre una rubrica "caccia all'errore". Tuttavia riprendere errori trovati in precedenti Bollettini può stimolare la ricerca di informazioni. Per questo motivo abbiamo ritenuto utile creare un rubrica "Errata corrige".

Nell'ultimo Bollettino 2016.02 APR-GIU nell'articolo:

"6.Internationales 5" Modellbahnertreffen a Tüffenwies"

si è mostrato il modello in 5", replica della gru "Goliath" della DB, stato costruito da Michael Baumann di D-Sontheim. Nel sito www.baumann-p8.de si possono vedere le varie fasi della costruzione di questo bellissimo modello.

Nel Bollettino citato sopra si poteva inoltre vedere la seguente immagine:



Gru originale della Deutsche Bahn

Tuttavia l'immagine, come ha rilevato giustamente Dominic Pini, non era la "Goliath" bensì la "KRC Multi Tasker 1200" D-DB 99 80 9471 001-4 ripresa presso la stazione di Fulda il 23.05.2014. Questa gru è una delle 5 fornite alla Deutsche Bahn.

- Produttore Kirow Leipzig, parte del fruppo Kranunion
- Portata massima 109 t non ancorata / 160 t ancorata
- Campo di azione 7.5 – 24.5 m (raggio)
- Lunghezza 15 m
- Peso totale 13.9 t
- V max 100 kmh (trainata) / 19 kmh (semovente)
- Assi 8



KRC Multi Tasker 1220

**märklin** 49952 - Goliath



A sinistra "Goliath", a destra "David" David BR 979 0 010-0 durante il recupero della 189 065 deragliata presso Hackenbruck (Dübendorf) – 21.DIC.2012



16.MAR.2013

La Deutsche Bahn aveva in servizio 3 "Goliath" della KRUPP, stazionate a Dortmund, Würzburg e Fulda.

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

Il Comitato e la Redazione

Echtdampfhalletreffen in Germania

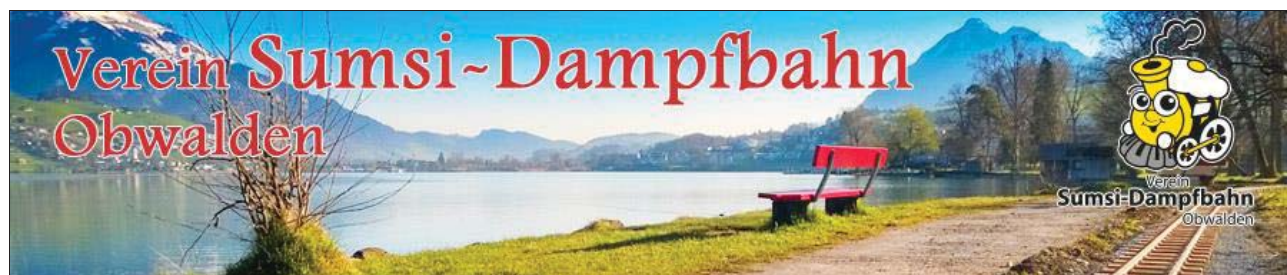


Questa esposizione, iniziata il 4-6.GEN.1997 a D-Sinsheim, si è trasferita nel 2010 a D-Karlsruhe. A partire dall'autunno 2016 si trasferirà nuovamente. Sarà organizzata ad anni alterni a D-Köln (prima volta 17-20.NOV.2016) e a D-Friedrichshafen (prima volta 03-05.NOV.2017).

Sachseln hat nun auch ein "Swiss Miniature"

Così intitolava il 04.MAG.2015 la Neue Luzerner Zeitung Neue Zuger Zeitung Neue Nidwalder Zeitung Neue Obwalder Zeitung Neue Urner Zeitung.

Nel parco giochi del comune di Sachseln, comune nel canton Obwalden di ca.5000 abitanti tra Sarnen e Giswil, è stata inserita una miniferrovia in 7 1/4 " della lunghezza di 170 metri. La ferrovia è gestita dal Club Sumsi-Dampfbahn (www.sumsi-dampfbahn.ch) fondato nel 29.AGO.2013. Il Club conta attualmente 50 soci ed ha quale presidente Benno Schwegler. La miniferrovia è aperta al pubblico da aprile ad ottobre per ca. 14 fine settimana. Costo del biglietto 1.00 CHF.



In ricordo di Mario Henzi

A fine agosto abbiamo perso Mario Henzi, pilota, modellista, per anni Presidente del CASVP (Club des Amis du Swissvapeur Parc) e socio ATAF. Lo ricorderemo così.



Bouveret, 21.06.2006



Mappo, 20.10.2010

Lo sapevate ...

diversi soci

che ... tutti i soci ATAF sono più giovani del "Trattore" visibile nella seguente foto ?



FFS-Obe Ta 978, Officine Bellinzona, 05.GEN.2011

Il trattore Ta 2/2 è stato costruito nel 1914 presso le Officine di Bellinzona. Funziona ad accumulatori e si trovava fino a poco tempo fa presso la "Cattedrale" delle Officine. In aprile 2016 è stato ripreso dal Verein Mikado 1244 e trasferito nel parco ferroviario di Brugg.

Dati secondo la pubblicazione del UFT / BAV (Ufficio federale dei trasporti / Bundesamt für Verkehr) del 21.SET.2016:

- | | |
|---------------------------|---------------------------------------|
| • Parte elettrica | AEG |
| • Peso | 24 t |
| • Assi | 2 |
| • Velocità massima | 25/45 Km/h (autonomo/trainato) |
| • Nr veicolo | 97 85 1200 978-5 |
| • Nr.veicolo (precedente) | 978 |
| • Nr. veicolo (originale) | SBB 51 |
| • Proprietario attuale | VMik - Verein Mikado 1244 |
| • Particolarità | non può lasciare la stazione di Brugg |

Avete un'idea del possibile successore di questo particolare veicolo ?

Frivolezze fotografiche e non ...



"Esabinario" presso la fermata Niederkaufungen-Mitte della RegioTram Kassel



ATAF prova ogni vagone prima di metterlo in servizio (Mappo, 28.08.2016, Dominic e Sandro)

Scadenze



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

Find us on
Facebook www.facebook.com/atafminusio

Circolazione soci + lavori manutenzione

- sabato 15.OTT.2016
- sabato 19.NOV.2016
- altre vedi www.ataf.ch



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

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



Orario Fahrplan Horaire 2016

Marzo	27	
Aprile	10 / 17 ⁽¹⁾	14.30 – 17.30
Maggio	8 / 22	
Giugno	12	⁽¹⁾ 09.30-17.30 slowUp
Giugno	26	
Luglio	7 / 10 / 14 / 17 21 / 24 / 28 / 31	20.00 – 21.30
Agosto	4 / 7 / 11 / 14	
Agosto	28	
Settembre	11 / 25	14.30 – 17.30
Ottobre	9 / 23	
Dicembre	4	14.00 – 16.30

Siamo in Sede ogni giovedì a partire dalle 20.30

Club Ospiti a Mappo

- 08-09.OTT.2016

Faszination Modellbau D-Friedrichshafen

- 28-30.OTT.2016
- www.faszination-modellbau.de

*Einen guten Gedanken
soll man sich nicht für später aufheben.*

Leo Lohberger, 1917-1998, österreichischer Romanautor

*Un buon pensiero
non si dovrebbe conservarlo per più tardi*

Leo Lohberger, 1917-1998, romanziere austriaco