

www.ataf.ch

# Bollettino

anno societatis LII  
GENNAIO-APRILE 2022

ASSOCIAZIONE TICINESE AMICI DELLA FERROVIA



## Indice

Riflessioni .....	3
Verbale Assemblea Generale Ordinaria 2022 .....	4
Messaggio del cassiere .....	8
75 anni SVEA .....	9
EA 1947, EA 1970... un passato da ricordare .....	12
75. Assemblea dei Delegati SVEA 2022 a Lucerna .....	18
SlowUp Ticino 2022 .....	23
Incidenti ferroviari .....	27
L'incidente ferroviario di Balvano 02.MAR.1944 .....	28
Rifacimento delle palizzate ATAF a Mappo-Minusio .....	31
Un nuovo albo ATAF... solare .....	34
Carrozze FFS con pneumatici (Pneuwagen SBB) .....	35
Notizie dell'ultima ora e comunicazioni in breve ... ..	40
Alcune pubblicazioni .....	41
Lo sapevate ... ..	46
Frivolezze fotografiche e non ... ..	47
Scadenze .....	48

## Indirizzo

### Associazione Ticinese Amici della Ferrovia

6648 Minusio  
www.ataf.ch



www.facebook.com/atafminusio



Coordinate: N 46.1771° / E 8.8442° (WGS84) - 114949 / 708536 (CH1903)  
Conto: CCP 65-7644-4 / IBAN CH35 0900 0000 6500 7644 4

## Comitato 2022

Bruno Pini	Presidente	<a href="mailto:bruno.pini@ataf.ch">bruno.pini@ataf.ch</a>
Rodolfo Widmer	Vicepresidente, Caposede	<a href="mailto:rodolfo.widmer@ataf.ch">rodolfo.widmer@ataf.ch</a>
Pietro Mariotta	Segretario, Tecnica	<a href="mailto:pietro.mariotta@ataf.ch">pietro.mariotta@ataf.ch</a>
Mirco Marchi	Cassiere	<a href="mailto:mirco.marchi@ataf.ch">mirco.marchi@ataf.ch</a>
Dominic Pini	Giovani, Manifestazioni, Tecnica	<a href="mailto:dominic.pini@ataf.ch">dominic.pini@ataf.ch</a>
Gabriele Monticelli	Archivio, piccoli scartamenti	<a href="mailto:gabriele.monticelli@ataf.ch">gabriele.monticelli@ataf.ch</a>

## Tasse Sociali 2022

attivi	80.00 Frs / anno	
simpatizzanti	40.00 Frs / anno	
juniori*	25.00 Frs / anno	*fino a 18 anni compiuti

## Statuto / Regolamenti

STATUTO	Ultimi cambiamenti approvati il 28.FEB.2019
REGOLAMENTO CIRCOLAZIONE	Ultimi cambiamenti approvati il 21.SET.2017

Foto copertina  
Mappo-Minusio, 10.APR.2022

Danilo Oppikofer con locomotiva a vapore in 7 ¼" autocostruita  
Marco Durighello con Em 3/3 in 7 ¼" costruita da soci ATAF

## Riflessioni

*Bruno Pini, Presidente*

Spesso riteniamo di sapere tutto, di essere i migliori, di non aver bisogno di nessuno. E questo può capitare in famiglia, nel lavoro, nelle associazioni.

Probabilmente non siamo così estremi. Forse in realtà pensiamo che:

- sappiamo tante cose
- siamo bravi
- riusciamo solitamente a sbrogliarcela da soli

Se riusciamo a pensare in questo secondo modo, possiamo dedurre che:

- sappiamo molte cose, ma non tutto
- siamo spesso bravi in alcune cose, ma non in tutte e non sempre
- un aiuto al momento giusto non a priori rifiutato

Significa allora che riconosciamo che anche altri sono "bravi" quanto noi e che forse, in certe circostanze, sono anche meglio di noi. È solo con il confronto, con il comunicare, con il "curiosare positivamente" cosa fanno gli altri che riusciremo costantemente a migliorarci, ad imparare. Ma tutto questo presuppone modestia, curiosità, autocritica.

Quanto detto vale anche per le Associazioni come ATAF. Quello che abbiamo fatto e facciamo è di buona qualità... ma sempre migliorabile sia per le questioni organizzative che per quelle tecniche. Quando abbiamo ospiti da noi riceviamo e percepiamo sempre sentimenti di ammirazione, scoprendo che alcune nostre semplici soluzioni potrebbero risolvere alcuni loro problemi. Ma anche noi, quando rendiamo visita ai nostri "cugini", restiamo spesso stupiti e affascinati da loro "soluzioni".

Per provare e far provare questi sentimenti positivi, bisogna tuttavia essere disposti a frequentare gli altri, ad uscire dalla nostra "tana". Lo sappiamo... c'è sempre un motivo o forse scusa per non uscire... Se riusciamo tuttavia a rimanere "assetati" di quello potremmo scoprire, ecco che avremo la possibilità di imparare cose nuove o almeno di scoprire che siamo sulla strada giusta.

Recentemente ho potuto visitare l'Associazione EMBL di Ebikon LU. Ammirevole quello che hanno fatto e che stanno facendo. Avranno sicuramente anche loro i tipici problemi di ogni Associazione. Ma quanto era visibile ai visitatori e quanto hanno fatto nel passato è veramente notevole. La visita è stata arricchente! Quindi... usciamo dalle nostre tane!

Un ultimo pensiero:

indipendentemente dalle osservazioni critiche che spesso si sentono riguardo i ruoli delle Associazioni mantello, quali SVEA o altre, ritengo che uno dei loro compiti sia quello di offrire la possibilità di interconnettere le Associazioni affiliate dando loro l'opportunità di farsi conoscere e comunicare. Nel nostro caso è anche grazie a SVEA e/o MOROP che i nostri treni "parlano" fra di loro e possono circolare su impianti delle varie famiglie N, H0, ..., 5", 7¼", ecc. (vedi norme NEM). E bisogna riconoscere che un veicolo integrativo della nostra Associazione mantello è anche rappresentato dalla rivista Eisenbahn Amateur, una rivista di alta qualità, i cui redattori mettono a disposizione il loro tempo libero.

*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.*

# Verbale Assemblea Generale Ordinaria 2022



Associazione Ticinese Amici della Ferrovia  
6648 Minusio

www.ataf.ch  
info@ataf.ch

## Verbale Assemblea Generale Ordinaria 2022

**Luogo, Data ora:** Sede ATAF Minusio-Mappo, 26.FEB.2022 14.00  
**Presidente:** Bruno PINI  
**Verbale:** Pietro MARIOTTA  
**Presenti / scusati:** 20 / 9 (vedi Lista depositata presso ATAF)  
**Distribuzione:** 1x (atti ATAF), pubblicazione (Bollettino GEN-APR 2022)

Il Presidente Bruno Pini dà inizio ai lavori assembleari alle ore 14.00 salutando i presenti. Ricorda che la convocazione è stata pubblicata nel Bollettino SET-DIC 2021, nel sito [www.ataf.ch](http://www.ataf.ch) ed è stata affissa all'albo in sede. Per sicurezza e rispetto verso soci che hanno problemi di salute o che sono attivi professionalmente chiede che durante l'assemblea venga portata la mascherina. Nessuno si oppone.

### **1. Nomina Presidente del giorno**

Il Presidente Pini chiede se qualcuno si mette a disposizione quale Presidente del giorno. Non essendoci nessun "volontario" il Presidente assume il ruolo di Presidente del giorno.

### **2. Nomina due scrutatori**

Sono nominati senza opposizione i soci Hamid-Reza Khoiy e Sandro Pioda.

### **3. Verifica diritto di voto**

Tutti i presenti sono soci ATAF ed a tutti viene dato il diritto di voto (Art.8 Statuto).

### **4. Approvazione / eventuale modifica ordine del giorno**

L'ordine del giorno (Art.8 Statuto) è stato pubblicato nel Bollettino SET-DIC 2021, è stato esposto all'albo nella sede di Mappo ed era consultabile nel sito [www.ataf.ch](http://www.ataf.ch). Il Presidente ricorda che l'assemblea può decidere unicamente su punti messi all'ordine del giorno. Non sono pervenute richieste di modifica dell'ordine del giorno. Esso viene approvato all'unanimità.

### **5. Eventuale lettura / approvazione verbale ultima assemblea**

I presenti chiedono senza opposizione l'esenzione dalla lettura del verbale dell'ultima assemblea generale ordinaria del 19.GIU.2021 pubblicato nel Bollettino MAG-AGO 2021 e nel sito [www.ataf.ch](http://www.ataf.ch). Il verbale dell'assemblea generale 2021 è approvato all'unanimità.

### **6. Rapporto (relazione) Presidente**

La versione integrale, pubblicata nel Bollettino SET-DIC 2021, viene ripresa e aggiornata in alcuni punti dal Presidente Pini, il quale ricorda che:

- Tutte le assemblee e le riunioni di Comitato sono protocollate. I documenti possono essere consultati dai soci facendone richiesta al Comitato.
- Nonostante le restrizioni causate dalla pandemia le attività in sede si sono sempre svolte regolarmente, nel rispetto delle direttive sanitarie. I soci presenti potranno constatare al termine dell'assemblea il notevole avanzamento dei lavori di costruzione degli impianti nelle scale IIm, I e 0 e anche altri lavori forse meno appariscenti, ma pure importanti per abbellire la sede e mantenerla in ordine.



Associazione Ticinese Amici della Ferrovia  
6648 Minusio

www.ataf.ch  
info@ataf.ch

- La circolazione per il pubblico è purtroppo iniziata solo in maggio e il programma previsto non ha potuto essere mantenuto per fattori esterni all'ATAF. In particolare la giornata Slow Up è stata annullata e non è stato possibile circolare per ben 3 sere causa i danni del violentissimo nubifragio del 16.AGO.2021. Inoltre, nel mese di luglio sono state perse alcune sere di circolazione causa pioggia. La partecipazione dei soci alle circolazioni per il pubblico ha sempre garantito uno svolgimento perfetto e senza problemi. Va pure sottolineata la presenza di alcuni soci junior che hanno potuto anche assumere la funzione di macchinisti con la supervisione dei soci più anziani.
- L'impegno dei soci è stato apprezzato dal Municipio di Minusio che ci ha aiutato in varie circostanze con un sostegno pratico (ad esempio nuovo albo lato posteggio o lavori di sgombero dei detriti del nubifragio sul piazzale e sulla linea ATAF). Il sindaco di Minusio è sempre disponibile a accogliere nostre richieste per interventi particolari. Questo impegno volontario è pure importante in previsione della richiesta di prolungamento nel 2024 dell'esenzione fiscale (società senza scopo di lucro).
- Il Comitato si è pure attivato presso il municipio di Minusio per capire se fosse possibile prolungare la durata del diritto di superficie (DS) di Mappo. Infatti il DS è stato stipulato nel 2008 per la durata di 30 anni ma con l'importante investimento dell'ampliamento 2017 si potrebbe pensare a una dilazione della scadenza di almeno una decina d'anni. In un recente colloquio con il sindaco ci è stato detto che, per vari motivi, non sarebbe opportuno chiedere già ora al Consiglio comunale un rinnovo del DS. Sarà dunque compito di chi sarà alla testa dell'ATAF nel 2038 trovare un nuovo accordo con il Comune di Minusio. Se i rapporti rimangono positivi come finora non ci saranno problemi per definire un nuovo accordo.
- L'importanza di avere ottenuto dal Cantone lo statuto di società di pubblica utilità senza perseguire fini di lucro non è un vantaggio solo per l'associazione ma anche per chi fa una donazione all'ATAF. Questi hanno infatti la possibilità di dedurla nella loro dichiarazione fiscale.

Pur non essendo necessario approvare la relazione, tutti applaudono quanto esposto dal Presidente.

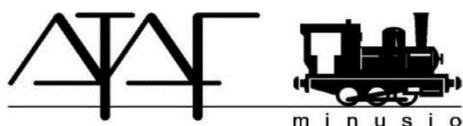
## **7. Approvazione conti e rapporto revisori**

Il Cassiere Mirco Marchi presenta e commenta i conti 2021, di cui un riassunto è stato distribuito ai presenti, e constata che:

- Mancando parzialmente gli introiti provenienti dalla circolazione per il pubblico e dalle pubblicità sui vagoni, i conti 2021 presentano un deficit, anche perchè le altre attività non sono state sospese e le spese fisse ricorrenti (assicurazioni, elettricità, riscaldamento, acqua potabile, ecc.) non si sono potute evitare. Se le circolazioni per il pubblico avessero potuto svolgersi regolarmente il risultato d'esercizio sarebbe stato analogo a quello del 2019.
- Nel 2021 ci sono state alcune spese particolari come l'acquisto di un nuovo PC per la sede, l'acquisto dei biglietti per la circolazione (quantità assicurata anche per i prossimi anni), la riparazione dei danni del nubifragio (inferiori alla franchigia di CHF 1'000), il controllo del tetto e la pulizia delle gronde, la modifica del supporto del tetto vicino alla porta d'entrata.
- Anche nel 2021 ci sono stati importanti donazioni e contributi volontari che hanno permesso di finanziare ed accelerare i lavori ai piccoli impianti al 1.piano.

Il Presidente Pini ricorda alcuni fatti importanti:

- I soci nel 2017 avevano finanziato l'ampliamento della sede con l'acquisto di obbligazioni da CHF 500 per un totale di ca. CHF 150'000. Per l'acquisto e la restituzione delle obbligazioni è stato redatto e approvato un apposito regolamento. Molti soci hanno rinunciato a riprendere la loro quota estratta a sorte o hanno donato le loro obbligazioni, così che il debito è stato ridotto di ca. il 40%.
- Altre donazioni sono state effettuate con obiettivi ben precisi concordati con il Comitato, per es. per la realizzazione dell'impianto in 0, 1, LGB. I finanziamenti hanno così permesso di concludere in tempi brevi i lavori iniziati.
- Per i soci junior è stato acquistato il materiale per la costruzione di un impianto in scala H0 che ora è a loro disposizione per i primi passi nel mondo del ferromodellismo. Anche questo acquisto è stato possibile grazie all'aiuto finanziario di un socio.



Associazione Ticinese Amici della Ferrovia  
6648 Minusio

www.ataf.ch  
info@ataf.ch

- Gli ammortamenti influenzano in modo importante i risultati d'esercizio. Essi sono definiti al 3% nello statuto ATAF e al 2% nella Convenzione con il Comune di Minusio. Questo sarà uno dei punti da verificare in una prossima revisione dello statuto ATAF.

Il Presidente Pini e il Cassiere Marchi ringraziano tutti coloro che hanno dato contributi in denaro, in attrezzature o in prestazioni come pure i revisori per il loro competente lavoro.

Gianluigi Rossi, legge il rapporto dei revisori, sottoscritto il 12.FEB.2022 assieme a Alberto Venturi, che conferma entrate per CHF 26'464.35, uscite per CHF 28'292.85, una perdita d'esercizio di CHF 1'828.50, una cifra di bilancio di CHF 152'307.69. Ringraziando il Cassiere per l'ottimo lavoro svolto, propongono l'approvazione dei conti 2021 e di dare scarico al Cassiere.

Nessuno chiede la parola per ulteriori spiegazioni o commenti.

I conti annuali come pure il rapporto dei revisori vengono approvati senza opposizione, con un astenuto (Mirco Marchi).

## **8. Nomina Presidente**

Bruno Pini si mette a disposizione per un ulteriore mandato. Ritiene il compito di presidente interessante, anche se a volte è difficile da conciliare con attività professionale, altri hobby, famiglia, ecc. Dice anche che sarebbe "bello" trovare qualcuno che prenda questa funzione.

Viene rieletto Presidente ATAF senza opposizione con un astenuto (Bruno Pini).

## **9. Nomina membri Comitato**

Il Presidente Pini comunica che tutti i membri del Comitato in carica si mettono a disposizione per un ulteriore mandato. Chiede se ci sono altri soci che vorrebbero fare parte del Comitato.

Nessuno si annuncia. Mirco Marchi, Rodolfo Widmer, Gabriele Monticelli, Dominic Pini e Pietro Mariotta sono riconfermati senza opposizione, con 5 astensioni (i rieletti). Il Comitato uscente è quindi riconfermato.

## **10. Nomina revisori**

Alberto Venturi e Gianluigi Rossi, riconfermati all'unanimità, accettano la carica.

## **11. Nomina soci veterani / onorari**

René Lüthy e Gabriele Monticelli sono nominati "socio attivo veterano" (Art.3 Statuto).

Non ci sono proposte per soci onorari.

## **12. Ammissioni / dimissioni soci / radiazioni**

Il Cassiere Mirco Marchi presenta la situazione soci.

In totale ci sono 37 soci attivi, 24 soci sostenitori, 4 soci junior.

Dimissioni:	2	Renato Realini e Paolo Spalluto
Radiazioni:	5	(ripetuto mancato pagamento della tassa sociale e richiami infruttuosi)
Nuovi soci:	A	Danilo Oppikofer (da Sostenitore a Attivo)
	J	Leon Blum
	J	Federico Salvadori

Purtroppo nel 2021 è deceduto Franco Sodani, persona molto sensibile e ottimo ferromodellista che ricorderemo con simpatia e affetto.



Associazione Ticinese Amici della Ferrovia  
6648 Minusio

www.ataf.ch  
info@ataf.ch

L'ammissione dei nuovi soci proposta dal Comitato viene ratificata all'unanimità (Art.4 Statuto).

### **13. Tasse sociali / Contributi straordinari**

Il Cassiere Mirco Marchi ricorda l'ammontare delle tasse sociali:

attivi CHF 80.00, simpatizzanti 40.00, junior 25.00

Il Presidente Pini, a nome del Comitato, propone di lasciare invariate le tasse sociali e di non chiedere contributi straordinari.

I presenti accettano la proposta all'unanimità.

### **14. Eventuali**

#### **Pagamento tasse sociali**

Irene Henzi-Fumagalli chiede informazioni su come vengono riscaldate le tasse sociali. Il Cassiere Mirco Marchi informa che la richiesta di versamento è stampata sul foglio di accompagnamento del Bollettino, assieme a altre importanti comunicazioni, invitando a fare attenzione a quanto scritto. Causa i costi addebitati a ATAF dalla Posta è meglio se i versamenti vengono fatti via internet. Comunica che a partire da settembre entrerà in vigore il nuovo sistema di pagamento QR e che si informerà se è ancora possibile inserire il motivo del pagamento.

#### **Modifica Statuto (nomine, ammortamenti)**

Gianluigi Rossi chiede al Comitato se non sia il caso di prevedere le nomine del Presidente e del Comitato con scadenze maggiori di 1 anno, per dare più continuità all'azione del Comitato. Propone inoltre di togliere dallo statuto la percentuale di ammortamento fissa e di mettere al suo posto una formulazione più flessibile. Anche Hamid-Reza Khoyi sostiene questa proposta, pur osservando che gli attuali ammortamenti sono abbastanza in linea con la prassi. Il Presidente Pini risponde che è già previsto di sottoporre lo Statuto ad una revisione generale.

#### **Estrazione obbligazioni**

Il Presidente Pini spiega che, secondo il Regolamento delle Obbligazioni, il 90% degli utili annuali deve venire impiegato per la restituzione delle Obbligazioni. Essendoci stata una perdita d'esercizio nel 2021, ciò non sarebbe possibile. Tuttavia visto che la liquidità lo permette e volendo dare un segnale positivo e di fiducia verso il futuro, il Comitato ha deciso, rispettando quanto definito nel Regolamento delle Obbligazioni, di destinare 1000 CHF al rimborso di 2 (due) Obbligazioni.

I numeri estratti dal socio più giovane presente, Riccardo Khoyi, con la supervisione del Cassiere Mirco Marchi e del Revisore Gianluigi Rossi sono stati, in ordine di estrazione:

185 29

I titolari di queste obbligazioni saranno informati al più presto.

Non essendoci ulteriori interventi, il Presidente Pini ringrazia i presenti per la faticosa e interessante discussione. L'assemblea viene chiusa alle ore 15:35.

Il Presidente

Il segretario

Bruno Pini

Pietro Mariotta

## Messaggio del cassiere

Mirco Marchi

L'Assemblea Generale 2022 ha deciso di lasciare invariate le tasse sociali.

**NON DIMENTICATE IL  
PAGAMENTO DELLA TASSA SOCIALE 2022**



### **IMPORTANTE**

Da settembre 2022 non saranno più ammesse le cedole di versamento/pagamento di color rosso/arancione. Per i pagamenti tramite E-banking si dovrà usare il codice QR (francobollo) riportato sulle nuove cedole.

Anche se da sconsigliare a causa degli elevati costi fatturati ad ATAF, i pagamenti allo sportello possono essere effettuati solo con la nuova cedola allegata al Bollettino.

Se volete potete usare per il pagamento E-banking il seguente codice QR uguale a quello riportato sulla cedola allegata:



**ATAF 2022**

### **ATTENZIONE**

1. Se ricevete un richiamo ingiustificato contattatemi all'indirizzo [mirco.marchi@ataf.ch](mailto:mirco.marchi@ataf.ch)
2. Ricordo alcune scadenze relative alla Tassa sociale.
  - L'ammontare della quota sociale viene fissato durante l'annuale Assemblea Generale che si tiene di regola nel mese di FEBBRAIO.
  - La cedola di pagamento per quota viene allegata al primo bollettino (GENNAIO-APRILE). Da questo momento i soci sono "tenuti a pagare".
  - Il primo richiamo viene normalmente inviato con il bollettino successivo (MAGGIO-AGOSTO)
  - In caso di mancato pagamento entro la prossima Assemblea Generale il moroso viene RADIATO senza ulteriore comunicazione.

## 75 anni SVEA

Pietro Mariotta

ATAF fa parte dell'Associazione mantello SVEA (Schweizerischer Verband Eisenbahn-Amateur) già a partire dal 1970 come indicato nello Statuto ALAF, poi diventata ATAF, del 09.FEB.1970.

SVEA è stata fondata nel 1947 e festeggia quest'anno assieme alla rivista EA (Eisenbahn Amateur) il 75. Giubileo.

La rivista Eisenbahn Amateur 4/2022 di aprile ha pubblicato un articolo redatto in francese da Olivier Ammann, nuovo presidente SVEA che ripercorre le tappe dell'Associazione degli ultimi 75 anni. La rivista presenta pure la traduzione tedesca di Christian Ammann e la traduzione italiana di Pietro Mariotta.

**4**  
2022

Eisenbahn  
Amateur

**Eisenbahn  
Amateur**

Vorbild und Modell – seit 75 Jahren

CHF 12.-  
EUR 9,50 (nicht in CH)

**Jubiläum 75 Jahre SVEA**  
Der Eisenbahn Amateur informiert seit 1947

**Jubilé des 75 ans de l'ASEA**  
L'Eisenbahn Amateur informe depuis 1947

**Giubileo da 75 anni dell'ASEA**  
L'Eisenbahn Amateur informa dal 1947



## L'EA ha 75 anni

Il frutto degli scambi fra le grandi associazioni di modellismo che esistevano già prima della Seconda Guerra mondiale fu la creazione della nostra associazione, avente come scopo di produrre un mensile d'informazione sulle ferrovie e il modellismo ferroviario.

■ Olivier Ammann, Presidente ASEA  
Traduzione: Pietro Mariotta, ATAF

Nei primi anni dopo la fine della Seconda Guerra mondiale la situazione globale era difficile per tutti. Si trattava prioritariamente di ricostruire il mondo, di creare confort e una vita piacevole per tutti. Il miracolo economico non era ancora cominciato, la situazione politica in Europa era ancora molto incerta. Dal punto di vista ferroviario nel 1947 si sono festeggiati i 100 anni dall'arrivo della ferrovia in Svizzera. Il modellismo è contrassegnato dalla comparsa sul mercato del "coccodrillo" della ditta Märklin.

Nelle case e tanto meno negli appartamenti c'era poco spazio disponibile per lo svago. E pure i mezzi a disposizione erano pochi. I modellisti di allora lavoravano con le proprie mani e cercavano di recuperare dove potevano i materiali adatti alle loro costruzioni. La mancanza di spazi ebbe come effetto la creazione di club e di associazioni. Di conseguenza, negli spazi comuni diventava possibile costruire dei plastici ferroviari di una certa grandezza.

Nel 1947 esistevano alcuni club importanti, in particolare il SEAK a Zurigo e il SMEC a Berna. Entrambi redigevano già dei periodici d'informazione per i propri membri. Il 2 maggio 1947 si tenne a Zurigo una riunione con l'obiettivo di sviluppare il progetto di una rivista svizzera. Il primo numero dell'Eisenbahn Amateur (EA) fu pubblicato nell'agosto dello stesso anno. La prima assemblea dei delegati ebbe luogo l'8 febbraio 1948 a Treib (Seelisberg). All'assemblea parteciparono i delegati dei primi 7 membri dell'associazione, i club di Zurigo (SEAK), Basilea (MCB), Berna (SMEC), S. Gallo (EMF), Sciaffusa (EAKS), Bienne (VBE, oggi CCMB) e Winterthur (MECW, oggi WEA).

Dalla prima edizione dell'estate 1947 quasi 900 numeri mensili, cioè circa 50'000 pagine, sono stati redatti e pubblicati in maniera indipendente, senza poi contare le edizioni speciali. Da allora i redattori amatoriali creano e elaborano instancabilmente la nostra rivista a titolo gratuito durante il loro tempo libero. Va qui segnalato l'importante lavoro di ricerca, di documentazione e di produzione fornito mensilmente dalla squadra della redazione. E il risultato è lì, tutti i mesi, nelle nostre cassette delle lettere e nei chioschi.

Molto è cambiato dall'inizio delle pubblicazioni. Lo si desume già dal formato del nostro periodico. Dal formato A5 (14.5 x 21 cm) del 1947 si passa al formato 17 x 24 cm nel 1957. In quell'anno la tipografia Bühler Druck diventa il nostro fedele partner, senza il quale attualmente niente sarebbe possibile. Il periodo 1970 – 1980 è stato grandioso e in quegli anni il numero di abbonati ha raggiunto il picco massimo. Gli affari vanno bene e il tempo di un rinnovamento era arrivato. Dal 1990 il nostro periodico preferito appare nel grande formato 22 x 28.5 cm. Ciò permette la stampa di fotografie più grandi mentre la riproduzione dei piani è meglio leggibile.

Nel corso degli anni parecchi cambiamenti grafici hanno permesso d'offrire una rivista moderna e piacevole da leggere per tutti i lettori, giovani e anziani.

La collaborazione con la nostra tipografia partner decisa nel 1956 è essenziale. Per la prima volta, sul primo numero del 1957, appare sulla pagina di copertina il nostro emblema. Nel corso degli anni si sono succedute alla testa della stamperia molte generazioni di tipografi. Tutti hanno seguito l'evoluzione della tecnica, la qualità è migliorata e il colore è ormai integrale dal 2010. La tipografia assume pure svariate altre prestazioni, in particolare i compiti amministrativi, ciò che permette di scaricare gli organi dell'ASEA.

Il nostro periodico ha ormai raggiunto 75 anni d'esistenza. Non si deve dimenticare il lavoro associativo effettuato non solo dai membri degli organi dell'ASEA ma anche da tutti i club affiliati. Grazie all'Eisenbahn Amateur è stato possibile farsi una posizione e conquistare il meritato riconoscimento nel nostro Paese e all'Estero. Partecipando alla fondazione, nel 1954, dell'Unione Europea dei Modellisti Ferroviari e degli Amici delle Ferrovie (MOROP), l'ASEA ha saputo prendere parte e collaborare nell'elaborazione delle norme per il modellismo, oggi giorno norme di riferimento per ogni fabbricante e garanzia di quell'interoperabilità così utile per il modellista.

Molto presto nella sua storia, l'associazione ha scelto la lanterna degli scambi come emblema. Tutti i membri dei club la ricevono. Dapprima essa fu prodotta sotto forma di spilla, in seguito di pin's. Pure una versione dorata è stata prodotta e messa in vendita. Ma è soltanto a partire dal 1995 che la lanterna figura sulla pagina di copertina della nostra rivista.

Con il progresso tecnologico e le nuove possibilità offerte dall'informatica e dalla digitalizzazione, il lavoro associativo non mancherà neanche in futuro. E, senza il suo organo di pubblicazione, le attività dell'ASEA sono votate all'insuccesso. Le sfide sono là.

[ndr]

- *La versione originale in francese e la traduzione in tedesco corredate da alcune immagini si possono trovare nella rivista EA 04/2022 di aprile.*
- *SVEA raggruppa 90 associazioni (stato 2022).*
- *SVEA è membro dell'associazione MOROP (European association of Modelrailroader and Railroad Friends), che comprende ca. 30000 membri di 16 nazioni europee e che si occupa tra l'altro delle normative NEM (Normen europäischer Modelleisenbahnen).*



[www.morop.org](http://www.morop.org)

## EA 1947, EA 1970... un passato da ricordare

Bruno Pini

*I giubilei offrono l'opportunità alle persone "assetate" di notizie storiche, di ricercare informazioni presenti in una qualsiasi forma sia nei ricordi delle persone, sia nei libri, sia nelle riviste. Oggi abbiamo la possibilità grazie alle tecnologie informatiche di salvare in forma elettronica queste informazioni rendendole così accessibili anche al grande pubblico.*

*SVEA ha archiviato in forma elettronica tutte le 70 edizioni di EA a partire dal 1947, data di fondazione della SVEA, fino al 2017, data in cui ATAF ha organizzato in Ticino la 70. Assemblea dei Delegati. Essendo sempre curioso di quanto i nostri predecessori hanno creato ho scelto alcuni momenti particolari "ripescando" due vecchie edizioni di EA.*

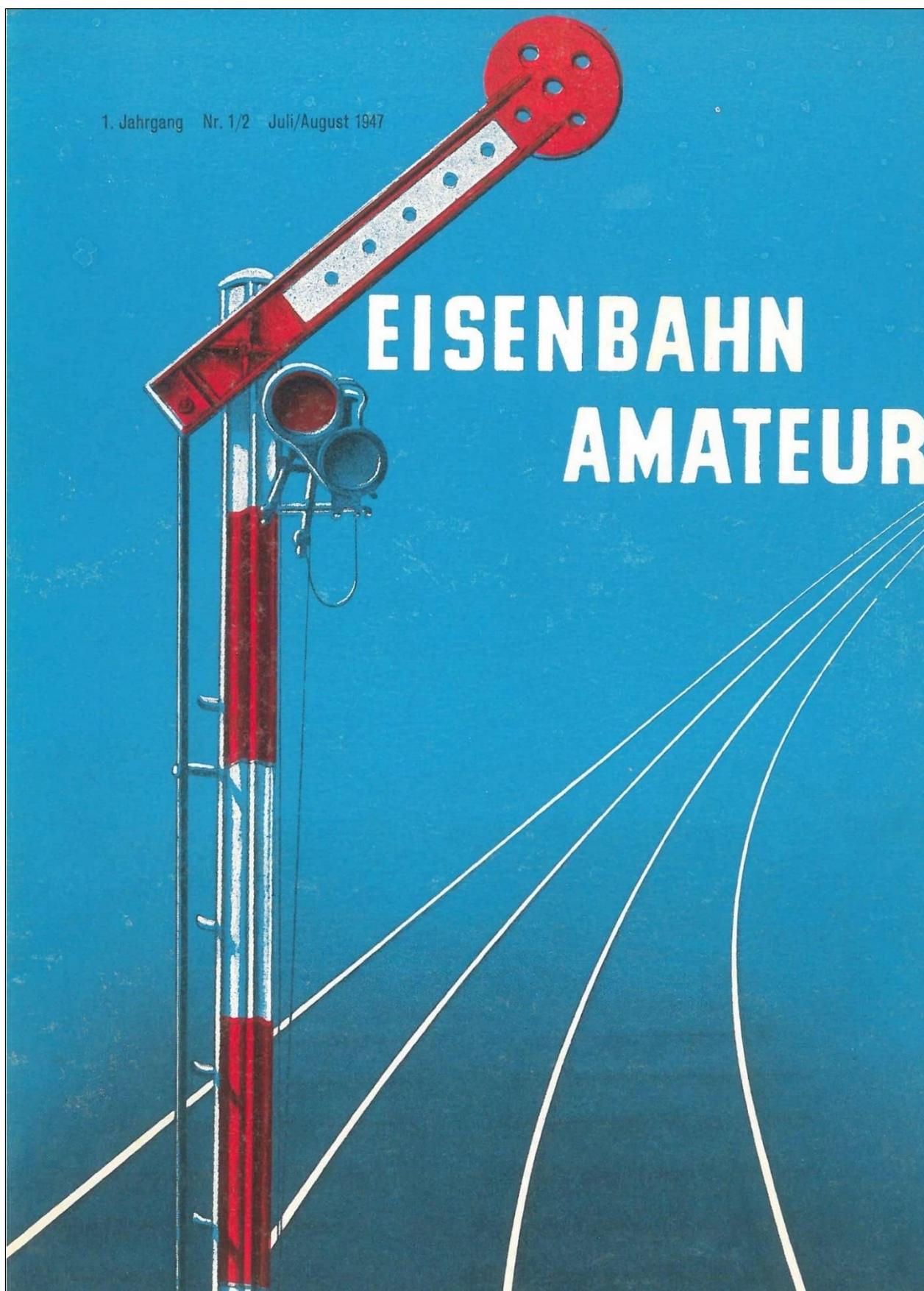
Alcune informazioni:

- *Tutte le edizioni dei primi 70 anni della rivista EA (Eisenbahn Amateur) memorizzate su USB-Stick si possono acquistare per 48.00 CHF all EA-shop ([www.eisenbahn-amateur.ch](http://www.eisenbahn-amateur.ch))*



- *La rivista EA ha avuto nei primi 75 anni diversi "layout" con diversi formati e colori*
- *EA è stata stampata dal 1947 al 1956 presso la Robert Müller di Gersau e a partire dal 1957 presso la Bühler Druck di Zurigo*
- *L'abbonamento annuo di EA in CH costava 8 CHF nel 1947, oggi 147 CHF (su carta)*
- *I soci ATAF possono abbonarsi alla rivista ad un prezzo di favore*

Seguono alcuni estratti di due edizioni particolari di Eisenbahn Amateur.

**Eisenbahn Amateur Nr. 1/2 1947**

Copertina della prima Edizione EA (Luglio/Agosto 1947)

## ZUM GELEIT

*Endlich ist ein jahrelanger Wunsch der Schweiz. Eisenbahn-Amateur- und Modellbauklubs in Erfüllung gegangen: Die seit mehr als zehn Jahren bestehenden (vielfältigten) Klubzeitungen von Bern/Zürich „Schweiz. Eisenbahn-Amateur- und Modellbau-Zeitung“, offiz. Organ der Schweiz. Eisenbahn-Modellbau-Vereine, und Basel „M.C.B.-Nachrichten“ haben sich zusammengeschlossen, und so liegt nun das gemeinsame Kluborgan in seinem neuen Kleide als gedruckte Zeitung vor uns. In vermehrtem Maße als bisher werden wir in der Lage sein, dem Eisenbahn-Liebhaber Orientierungen über alle erdenklichen Gebiete des Eisenbahnwesens zu bieten. Die Probleme des Modellbaues werden eingehender erörtert werden können als ehemals, so daß auch der Modellbauer auf seine Rechnung kommt. Kurzum, der „Eisenbahn-Amateur“ soll uns eine Fülle von Anregungen vermitteln und uns auf diese Weise die Freizeitstunden verschönern helfen. Die neue Klubzeitung wird aber außerdem den Kontakt zwischen den einzelnen Klubs enger gestalten, sie soll ein wertvolles Bindeglied werden!*

*Mit besonderer Freude erfüllt uns der Umstand, daß das Erscheinen der ersten Nummer gerade mit der Zentenarfeier der Schweizer Bahnen zusammenfällt. Der Jubiläumstag unserer Bahnen wird damit zum Wiegenfest des „Eisenbahn-Amateurs“. Möge unser neues Organ recht viele Freunde gewinnen, dann wird uns um seine Zukunft nicht bange sein.*

*Wir möchten nicht verfehlen, an dieser Stelle unsern Berner-Kameraden, insbesondere den Herren Kurt Hildesheimer und Max A. Busser, für die aufopfernde Arbeit, die sie während zehn Jahren für die Vorgängerin des „Eisenbahn-Amateurs“ uneigennützig auf sich nahmen, herzlich zu danken. Eben solcher Dank gebührt Herrn Oskar Muff, der jahrelang das Bulletin des Modelleisenbahnklubs Basel vorzüglich redigierte.*

*Die Redaktion.*

Primo testo della redazione

--- segue una traduzione in italiano ---

*Finalmente un desiderio di lunga data dei club amatoriali e di modellismo ferroviario svizzero si è avverato: i giornali (ciclostilati) dei club di Berna/Zurigo, "Schweizerische Eisenbahn-Amateur- e Modellbau-Zeitung", organo ufficiale dei club svizzeri di modellismo ferroviario e "M.C.B.-Nachrichten" di Basilea, che esistono da più di dieci anni, si sono fusi, dando origine ad un organo ufficiale dei club che si presenta ora nella sua nuova veste.*

*Rispetto a prima, saremo in grado in misura maggiore di offrire agli appassionati di ferrovie informazioni su tutti i settori immaginabili della tecnica ferroviaria. I problemi della costruzione di modelli saranno discussi in modo più dettagliato di prima, così che anche il modellista possa ottenere i risultati voluti.*

*In breve, "Eisenbahn-Amateur" ha lo scopo di dare una moltitudine di suggerimenti contribuendo in questo modo ad arricchire il nostro tempo libero. La nuova rivista contribuirà anche a rafforzare il contatto tra i singoli club diventandone un prezioso elemento di collegamento!*

*Siamo particolarmente lieti che la pubblicazione del primo numero coincida con le celebrazioni del centenario delle ferrovie svizzere. L'anniversario delle nostre ferrovie diventerà così il centenario di "Eisenbahn Amateur". Che il nostro nuovo organo abbia molti amici, solo così non dovremo preoccuparci per il suo futuro*

*Vorremmo cogliere l'occasione per ringraziare i nostri camerati bernesi, in particolare Kurt Hildesheimer e Max A. Buser, per il loro lavoro prestato negli ultimi dieci anni alla precedente rivista di "Eisenbahn-Amateur" in modo disinteressato. Un ulteriore ringraziamento vada al signor Oskar Muff, che per molti anni ha curato in modo eccellente il bollettino del Modelleisenbahnklub di Basilea.*

**Eisenbahn Amateur Nr. 4 1970**

Einzelpreis Fr. 1.80 DM 2,- Erscheint monatlich

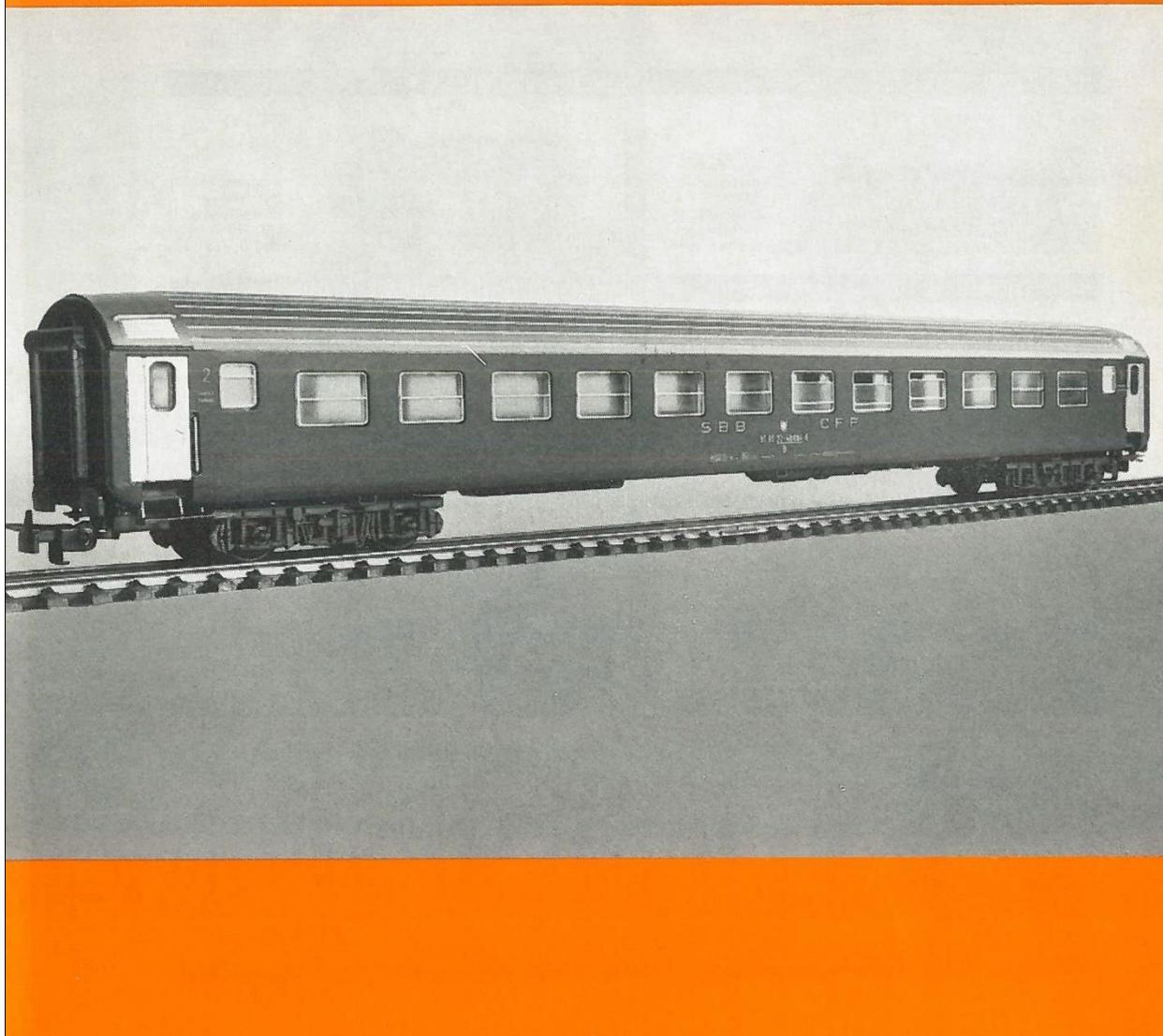
# Eisenbahn Amateur

## Nr. 4

Inhalt: Internationale Spielwarenmesse Nürnberg 1970 – Der Glacier-Express (avec résumé en français) – Bestand und Einsatz der ältesten elektrischen Lok der SBB – Neues in Kürze – Typenskizzensammlung FB BDe 4/4 9–10 – Normungsbestrebungen für die Nenngröße N in den USA – Ae 6/8 der BLS, ein bevorzugtes Modell – Neu im Handel – Hinweise/Renseignements divers – Delegiertenversammlung SVEA 1970

24. Jahrgang / April 1970

Neuer SBB-RIC-Wagen als H0-Modell von Liliput



EA Nr.4 1970, in nuova veste, con una novità... per ATAF (ALAF)

Ecco cosa fu pubblicato in questa edizione sotto la rubrica "Klubmitteilungen."

## Klubmitteilungen

### Locarno

Associazione Locarnese Amici della Ferrovia, ALAF

Presidente : Franco Corio, Via del Sole 55, 6612 Ascona, Tel. (093) 2 26 32; segretario-cassiere: Alfredo Polier, Via Sociale 8, 6600 Muralto, Tel. (093) 7 47 12. Banca: Credito Commerciale di Locarno, 6600 Locarno, LD 1 850.

Dall'assemblea costitutiva è stato eletto il seguente comitato: Presidente: Franco Corio; vice-presidente: Remo De Giorgi; segretario-cassiere: Alfredo Polier; membri: Fridolino Staub, Rodolfo Widmer; revisori: Giovanni Amsler, Romano Frigerio. La tassa annuale è stata fissata in Fr. 20.—.

6. 4. (lunedì) visita alla stazione Locarno FFS – impianto di comando INTEGRA. Ritrovo al Buffet della Stazione, 1a. classe, alle ore 20.15.

Nel primo statuto ALAF (poi ATAF) del 09.02.1970 possiamo leggere:

#### IV. Giornale dell'Associazione "Eisenbahn-Amateur"

Art. 23 I membri dell'ALAF possono ricevere la rivista dell'associazione "Eisenbahn-Amateur" a prezzo ridotto fintanto che l'ALAF è membro del SVEA. L'abbonamento è facoltativo in base all'art. 13 (statuti SVEA) ed è a carico dei singoli soci.

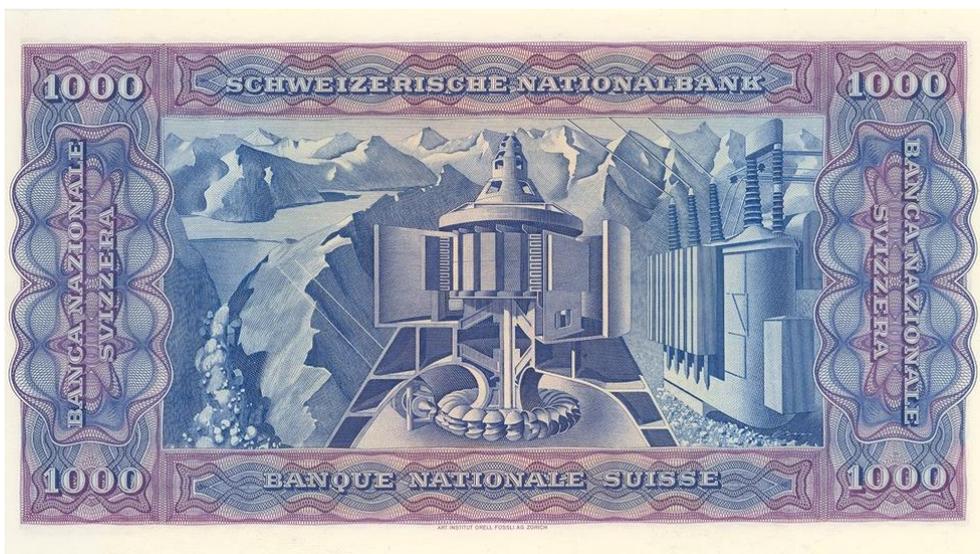
Art. 24 Come rappresentanti dell'ALAF in seno all'associazione "Eisenbahn-Amateur" il comitato delegherà due suoi membri.

## 75. Assemblea dei Delegati SVEA 2022 a Lucerna

*Bruno Pini*

La 75. Assemblea dei Delegati SVEA 2022 è stata organizzata dall'Associazione EMBL (Eisenbahn- und Modellbahnfreunde Luzern). L'Assemblea si è tenuta il pomeriggio del 30.04.2022 all'interno del Museo dei Trasporti di Lucerna presso l'Auditorium Hans Erni.

Oltre all'Auditorium l'edificio esagonale gestito dalla fondazione Hans Erni (1909-2015) ospita molte opere dell'artista lucernese. La fondazione è stata creata il 23.12.1976, in occasione del 70. compleanno dell'artista. Il museo può contare su più di 300 quadri, schizzi, elementi grafici, sculture e ceramiche. Oltre a diverse esposizioni, la fondazione promuove e organizza anche dibattiti ed eventi culturali. Oltre a quadri e opere monumentali Hans Erni ha firmato numerosi soggetti impressi su francobolli svizzeri ed esteri e su banconote.



Banconota di riserva del 1938 mai messe in circolazione<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Il piano B della Banca nazionale: se i falsari - o peggio ancora una nazione ostile - avessero inondato il paese di banconote di alta qualità, la Banca nazionale voleva essere in grado di dichiarare praticamente da un giorno all'altro l'invalidità di tutte le banconote in circolazione e sostituirle con banconote nuove di zecca. Nei caveau erano quindi conservate le banconote di riserva, banconote che nessuno, tranne i banchieri nazionali e gli stampatori, aveva mai visto.

## Programma dell'Assemblea dei Delegati SVEA 2020:

- Sabato 30.04.2022
  - Visita a Ebikon LU dell'Associazione EMBL
  - Assemblea 14:30 – 16:30 ca
  - Possibilità di visitare il Museo dei Trasporti gratuitamente
  - Aperitivo offerto (padiglione aereo)
  - Cena per iscritti (padiglione aereo)
- Domenica 01.05.2022
  - Viaggio in battello a vapore
  - Salita sul Rigi con ferrovia a cremagliera a partire da Vitznau

All'Assemblea hanno preso tra l'altro la parola il municipale di Lucerna Adrian Borgula e il consigliere Nazionale Peter Schilliger. Quest'ultimo ha presentato il progetto ferroviario che trasformerebbe la stazione di Lucerna in una stazione di transito entro il 2030/35.

I rappresentanti ATAF (Bruno Pini e Pietro Mariotta) hanno partecipato solo alla visita EMBL, alla visita del Museo dei Trasporti e all'Assemblea.

Tutta la storia dell'Associazione EMBL, che festeggia quest'anno il 75. Giubileo, è documentata molto bene nell'edizione EA 4/2022. Brevemente: è sempre stata molto attiva, anche in progetti di risonanza svizzera. Da citare il salvataggio e l'acquisto nel 1954 per 2000 CHF della locomotiva G 3/3 Nr.6 "Waldenburg" della Waldenburgerbahn e la cessione al Museo dei Trasporti e la realizzazione del plastico in 1:87 della rampa nord tra Erstfeld e Wassen della linea ferroviaria del Gottardo. Questo plastico commissionato dalle FFS è stato esposto al Museo dei Trasporti dal 1959 fino al 2020 quando è stato deciso di rimuoverlo malgrado la petizione di 2400 appassionati di ferrovie. Sembra che il plastico sia ora depositato in uno scantinato in attesa di una futura decisione.

L'Associazione EMBL è stata anche confrontata con diversi problemi... logistici. Più volte si è trovata a dover cambiare ubicazione visto che i proprietari degli stabili avevano deciso di destinare ad altri scopi i locali finora occupati. Questo ha comportato la ripetuta rimozione di tutti gli impianti costruiti dai loro soci. Ora sembra che l'attuale ubicazione a Ebikon dovrebbe essere quella definitiva. Si tratta di una grande baracca ex militare ("Pulverhütte" = deposito di munizioni) ora di proprietà del Comune.

Ammirevole quando hanno realizzato ed esposto all'interno della "Pulverhütte". Gli scartamenti principali sono H0 e H0m quasi tutto digitalizzato e computerizzato. Molte le attività svolte anche quelle per i più giovani. Come accennato prima, leggete EA 4/2022.

Le prossime immagini mostrano volutamente solo particolari che mostrano l'accuratezza delle lavorazioni, lo spazio dato alle giovani generazioni, la realizzazione di layout coraggiosi. Per chi volesse vedere altro... ci sarebbe una proposta: visitare la EMBL a Ebikon.









## SlowUp Ticino 2022

*Bruno Pini*

Dopo due anni di assenza domenica 10 aprile 2022 è tornato slowUp Ticino. Sole, temperatura perfetta... e tantissima gente (ca. 39'000 persone)



Il motto di slowUp ? ... vivere una giornata senz'auto.<sup>2</sup>

Un tracciato di ca 50 Km, che si snoda tra i due poli principali di Locarno e Bellinzona, interamente chiuso al traffico motorizzato. Un itinerario molto bello che idealmente accomuna le zone lacustri del Locarnese a quelle del Piano di Magadino fino al Bellinzonese e ai castelli.

<sup>2</sup> [ndr] indipendentemente se a benzina, diesel, idrogeno, elettrica o ... solare

### Alcuni punti dello slowUp Ticino:

- Un percorso di ca 50 km interamente chiuso al traffico motorizzato
- Una giornata di festa da trascorrere in movimento all'aria aperta
- Movimento a piedi, in bicicletta, con i pattini, ecc.
- Il ritmo e la distanza possono essere scelti autonomamente
- È possibile entrare e uscire dal percorso in un punto qualsiasi
- Vi è unicamente un senso di marcia da rispettare
- Lungo il percorso sono organizzate feste, punti di ristoro ed altre postazioni con attività
- La partecipazione è libera e gratuita

### Calendario SlowUp-Svizzera 2022

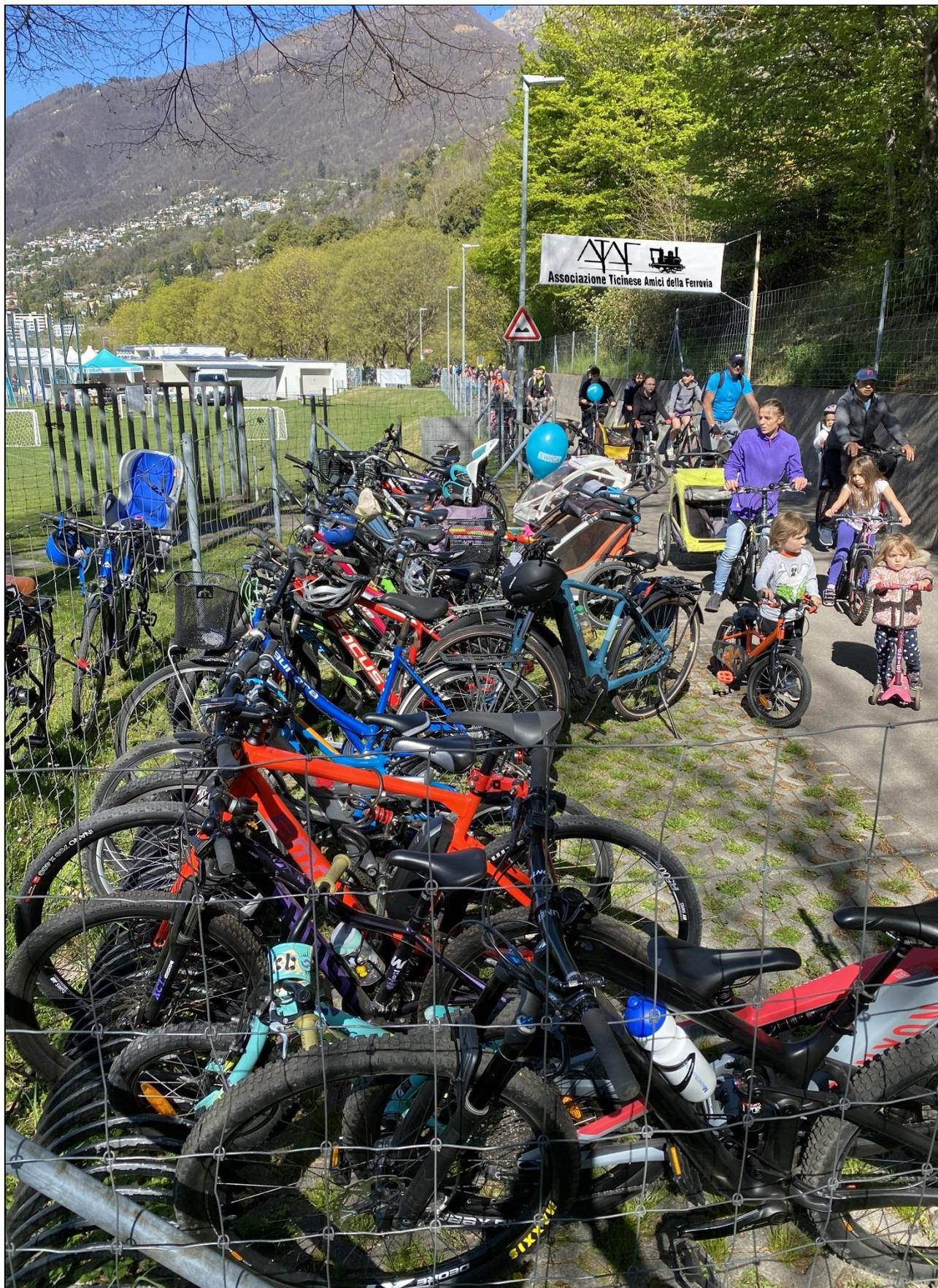
10.04.2022 / Ticino  
24.04.2022 / Murtensee  
01.05.2022 / Werdenberg-Lichtenstein  
15.05.2022 / Schwyz-Swiss Knife Valley  
22.05.2022 / Schaffhausen-Hegau  
29.05.2022 / Solothurn-Buechibärg  
05.06.2022 / Elsass  
19.06.2022 / Hochrhein  
26.06.2022 / Jura  
03.07.2022 / Vallée de Joux  
31.07.2022 / Valais  
14.08.2022 / Brugg Regio  
21.08.2022 / Seetal  
28.08.2022 / Bodensee Schweiz  
04.09.2022 / Mountain Albula  
11.09.2022 / Emmental-Oberaargau  
11.09.2022 / Vallée de l'Ognon  
18.09.2022 / Basel-Dreiland  
25.09.2022 / Zürichsee

**Prossimo SlowUp Ticino: 23.APR.2023**

### **ATAF pure era presente con una propria offerta ... ferroviaria.**

La nostra miniferrovia è stata presa d'assalto durante tutta la giornata da più di 1000 persone che hanno potuto circolare con i nostri convogli trainati da locomotive a vapore ed elettriche. Molte anche le persone che pur rinunciando ad un viaggio in treno si soffermavano lungo la ciclopista ad ammirare un mondo ferroviario... in scala ridotta. Sul circuito erano a disposizione del pubblico fino a 4 convogli. Tutti i vagoni ATAF erano in servizio sul tracciato. Particolare attenzione hanno dovuto prestare i soci ATAF addetti alla circolazione in particolare i macchinisti e l'addetto alla cabina scambi che coordinava i semafori e la mezza dozzina di scambi.

Seguono alcune immagini di questa bellissima giornata.



Una parte delle biciclette posteggiate da chi ha voluto circolare con i treni ATAF



## Incidenti ferroviari

Bruno Pini

*Sono molte le cause di un incidente ferroviario. Purtroppo la sicurezza nel campo ferroviario, aviatorio e in altri viene migliorata anche grazie agli incidenti che spesso hanno una conclusione grave. Chi non ha letto i racconti sugli scoppi delle caldaie delle prime locomotive a vapore, sui deragliamenti dovuti a profili delle ruote o dei binari non adeguati?*

In WIKIPEDIA sotto il titolo "Incidente ferroviario" troviamo tra l'altro...

### Definizione:

*Secondo l'Union internationale des chemins de fer (UIC)[1] l'incidente ferroviario è un evento improvviso, non voluto e non intenzionale (o una specifica catena di siffatti eventi) avente conseguenze dannose; nell'incidente ferroviario deve essere coinvolto almeno un veicolo ferroviario in movimento. Per definizione, gli atti volontari quali i suicidi (anche quelli tentati), gli atti terroristici, i sabotaggi ed altri eventi simili sono esclusi dalla nozione di incidente ferroviario in quanto eventi in cui vi è una volontà da parte di qualcuno.*

*Secondo l'Organizzazione intergovernativa per il trasporto ferroviario internazionale (OTIF), l'incidente ferroviario viene definito "grave" quando coinvolge almeno un veicolo ferroviario in movimento e provoca la morte (immediata o entro 30 giorni dall'evento) di una persona o il ferimento di grave (ricovero in ospedale per almeno 24 ore) di almeno 5 persone oppure causa seri danni (in base ad una soglia standard decisa a livello internazionale pari ad almeno 761'400 euro nel 2015) al materiale rotabile, all'infrastruttura o all'ambiente oppure un'estesa interruzione del traffico ferroviario (più di 6 ore).*

I 10 incidenti ferroviari più gravi della storia:

	<b>Data</b>	<b>Paese</b>	<b>Incidente / Disastro</b>	<b>Morti</b>
01	26.12.2004	Sri Lanka	Peraliya	>1700
02	14.01.1917	Romania	Ciurea	800–1000
03	06.06.1981	India	Bihar	500-800
04	24.01.1944	Unione Sovietica	Vereščëvka	>700
05	04.06.1989	Unione Sovietica	Ufa	645
06	22.01.1915	Messico	Guadalajara	>600
07	03.03.1944	Italia	Balvano	521
08	03.01.1944	Spagna	Torre del Bierzo	200-500
09	13.01.1985	Etiopia	Auasc	428
10	12.12.1917	Francia	Saint-Michel-de-Maurienne	425

Il più grave disastro registrato in Svizzera si è verificato il 14 giugno 1891 vicino a Münchenstein BL dove un ponte costruito da Gustave Eiffel cedette sotto il peso di un treno passeggeri. Ci sono stati 71 morti e più di 178 feriti.

## L'incidente ferroviario di Balvano 02.MAR.1944

*Francesco Vignolini*

*WIKIPEDIA sotto "Disastro di Balvano" riporta interessanti informazioni sul disastro. Segue una libera riduzione da "Le pietre raccontano, Cinisello Balsamo".*

Nel primo pomeriggio del 2 marzo 1944, il treno merci speciale 8017, creato per caricare legname da utilizzare nella ricostruzione dei ponti distrutti dalla guerra, partì da Napoli con destinazione Potenza.

Era un convoglio molto lungo (47 vagoni che raggiungevano il ragguardevole peso di 520 tonnellate), perciò venne dotato di una locomotiva elettrica potente che, nella stazione di Salerno, fu sostituita da due macchine a vapore poste in testa al treno, la 480.016 e la 476.058, per poter percorrere il tratto dopo Battipaglia (un duro valico tra Baragiano e Tito) che all'epoca non era elettrificato.

Sul treno salirono centinaia di viaggiatori clandestini provenienti soprattutto dai grossi centri del napoletano; erano presenti anche alcuni ragazzi. Il carico di persone influiva notevolmente sul peso del treno, portandolo a superare le 600 tonnellate. Alla stazione di Eboli alcuni abusivi vennero fatti scendere ma ne salirono altri alle stazioni successive, fino ad arrivare a un numero di circa 600 passeggeri.

Nella galleria delle Armi le locomotive cominciarono a slittare e il treno perse velocità fino a rimanere bloccato, senza riuscire a uscire dalla galleria. La galleria è situata tra le stazioni di Balvano e di Bella-Muro Lucano e si estende per 1.692 metri con una pendenza media del 12,8 per mille (0,73° di inclinazione) e punte del 13 per mille. Il treno si fermò a 800 metri dall'ingresso, con i soli due ultimi vagoni fuori.

Gli sforzi delle locomotive per riprendere la marcia svilupparono grandi quantità di monossido di carbonio e acido carbonico, facendo presto perdere i sensi al personale di macchina. In poco tempo anche la maggioranza dei passeggeri, che in quel momento stavano dormendo, venne asfissata dai gas tossici che, in assenza di vento, potevano uscire dalla strettissima galleria solo tramite il piccolo condotto di aerazione.

L'unico fuochista che sopravvisse, Luigi Ronga, dichiarò che il macchinista suo compagno, Espedito Senatore, prima di svenire, tentò di dare potenza per superare lo stallo e cercare di uscire dalla galleria. Oltre al fuochista si salvò anche Giuseppe De Venuto, il frenatore del carro di coda. Gli ultimi due carri erano infatti gli unici rimasti fuori dalla galleria. De Venuto riuscì, camminando lungo i binari, ad avvisare alle ore 5.10 il capostazione di Balvano che nella galleria era presente un treno con numerosi cadaveri a bordo.

Ai soccorsi arrivati sul posto la situazione apparve subito molto grave, al punto da non poter rimuovere il convoglio a causa dei corpi abbandonati anche sulla banchina. Con l'arrivo di una seconda squadra di soccorso, alle ore 8.40 venne liberata la linea e il treno finalmente recuperato.

Il bilancio della tragedia è ancora oggi impossibile da accertare e oggetto di controversie: quello ufficiale parlava di 501 passeggeri, 8 militari e 7 ferrovieri morti, ma alcune ipotesi arrivano a considerarne oltre 600. Molte vittime tra i passeggeri non vennero riconosciute. Furono tutti allineati sulla banchina della stazione di Balvano e poi sepolti senza funerali nel cimitero del paesino, in quattro fosse comuni.

Le cause della tragedia furono molteplici: la giornata era poco ventosa, per cui la galleria non godeva della normale ventilazione naturale, l'umidità della foschia notturna aveva bagnato i binari, rendendoli scivolosi e ardui da percorrere per un treno così pesante.

Soprattutto però la responsabilità della tragedia venne imputata alla scarsa qualità del carbone fornito dal Comando Militare Alleato. Questo carbone, di qualità nettamente inferiore a quello tedesco usato in precedenza, conteneva molto zolfo e ceneri, che rendevano poco affidabile il tiraggio dei fumi ostruendo le tubature della caldaia.

Mancando un efficiente drenaggio dei fumi, all'apertura della bocca di lupo del forno i gas ritornavano in cabina, intossicando il personale e rendendo difficile la regolazione del forno, una situazione che poteva causare improvvisi cali di pressione alla caldaia. Senza uno stretto controllo dell'alimentazione, la capacità di trazione scadeva notevolmente, fino a far fermare la macchina in salita e a rendere impossibile la compensazione dello slittamento sulle rotaie.

Dopo l'incidente all'uscita sud della Galleria delle Armi fu istituito un posto di guardia in cui l'operatore, ad ogni passaggio di treno, doveva avvertire telefonicamente la stazione di Balvano quando poteva vedere la luce in fondo, segno che nella galleria non vi erano più gas di scarico. Queste disposizioni rimasero in vigore fino al 1959, quando su questa linea vennero vietate le locomotive a vapore.

Inizialmente venne anche supposto che i macchinisti non avessero adeguatamente regolato le sabbie, che avrebbero potuto evitare lo slittamento delle ruote. Tuttavia, non bisogna dimenticare che in quel periodo tra Napoli e Potenza esisteva solo una relazione per viaggiatori, il treno 8021, che partiva dal capoluogo campano due volte alla settimana, il mercoledì e il sabato.

Peraltro, alcune fonti indicano che molti dei passeggeri a bordo del treno fossero in possesso di un regolare biglietto ferroviario, che li qualificava quindi come passeggeri e non come clandestini. In ogni caso, le fonti ufficiali fanno riferimento a coloro che si trovavano sul treno, eccetto il personale ferroviario, solo con il termine di clandestini. Questa posizione è supportata dal fatto che il treno era classificato come merci e quindi non autorizzato al trasporto di passeggeri paganti.

La tragedia del treno 8017 rimane tuttora presente nella cultura popolare delle zone colpite, ed ebbe allora un grande impatto mediatico conquistandosi visibilità in molti giornali europei e americani.

[ndr]

Anche la cinematografia, la filmografia e la bibliografia si è occupata dell'incidente.

#### Cinematografia

- *Tutti a casa (1960)* di Luigi Comencini
- *Volevo solo vivere, treno 8017 l'ultima fermata (2013)* di Antonino Miele e Vito Cesaro

#### Bibliografia

- *Balvano 1944: I segreti di un disastro ferroviario ignorato (2005)* di Gianluca Barneschi
- *Balvano 1944: Indagine su un disastro rimosso (2014)* di Gianluca Barneschi
- *Galleria delle Armi (2012)* di Salvio Esposito

#### Filmografia

- *Storia orale e corale di una comunità affettiva del ricordo (2014)* - Documentario
- *Balvano 1944, il silenzio di una strage (2005)* - Storia in rete
- *Balvano: il titanico ferroviario (2015)* - RAI



Foto Boddì - Collezione Cinzio Gasparini

Locomotiva di testa 480.016



Locomotiva 476.058 di costruzione austriaca

## Rifacimento delle palizzate ATAF a Mappo-Minusio

*Bruno Pini*

Anche ATAF deve periodicamente procedere a lavori di manutenzione e di miglioria all'infrastruttura sia ferroviaria che non. Alcuni lavori vengono pianificati, altri devono venir liquidati SUBITO.

Sicuramente il buon funzionamento dell'impianto ferroviario, locomotive incluse, dipende molto dal non trascurare queste manutenzioni periodiche. Tuttavia il criterio più importante è quello che riguarda la sicurezza dell'infrastruttura anche non ferroviaria.

Il Comitato riassume e pubblica all'albo della sede la lista delle pendenze. Queste pendenze vengono costantemente priorizzate e nel limite del possibile le scadenze vengono anche pianificate.

Capita anche che pendenze non ancora pianificate vengano liquidate in pochi giorni. Sono soprattutto quelle che riguardano la sicurezza.

Un esempio capitato di recente è il rifacimento delle staccionate in castagno: quella che delimita i binari davanti e dietro la cabina scambi e quelle a protezione dell'entrata del deposito delle locomotive.

Durante lo slowUp la staccionata vicino alla cabina scambi si è definitivamente rotta causando la caduta del socio Vignolini.

La decisione è stata presa immediatamente. Dominic Pini ha organizzato i pali in castagno e sabato 16.04.2022 4 soci volontari (Danilo Offikofer; Dominic Pini, Pietro Mariotta e Bruno Pini) hanno in ca. 8 ore sostituito le vecchie palizzate con quelle nuove.

Alcune curiosità/informazioni:

- I pali verticali delle vecchie palizzate erano inseriti in tubi di plastica inseriti nel terreno. Quelli vecchi erano bloccati con sabbia, quelli nuovi sono stati bloccati con ghiaietto.
- È stato usato legno non trattato di castagno essendo questo più resistente alle intemperie. La protezione da insetti, funghi e muffe è data dall'alto contenuto di tannino.
- Tutti i pali sono stati scortecciati per evitare che gli insetti possano annidarsi sotto la corteccia.
- La superficie della parte inferiore inserita nei tubi di plastica è stata carbonizzata. In questo modo si aumenta la protezione della parte infissa. Questo accorgimento veniva già usato quando i tralicci in legno della corrente elettrica o telefono venivano infissi direttamente nel terreno.
- Prima di inserire il ghiaietto i pali venivano messi verticali e bloccati temporaneamente con dei piccoli cugini in legno preparati da Danilo

Approfondendo il tema della carbonizzazione si può scoprire che la tecnica di bruciare il legno per proteggerlo era già conosciuta nell'antico Giappone con il nome di "**shou sugi ban**" (焼杉板), o "**yakisugi**". Il termine si traduce letteralmente "tavola di cedro bruciato". Era usata in origine sulle assi di cedro (in giapponese **sugi**). Il vantaggio nell'uso dello yakisugi è che il fuoco genera una superficie carbonizzata protettiva. Lo strato di carbone che si forma ha un effetto ignifugo, meno appetibile a insetti e funghi e idrofobo.





Carbonizzazione dei pali secondo la tradizione giapponese ("shou sugi ban" (焼杉板, o "yakisugi")



Operazione riuscita con i 4 lavoratori: da sin. Bruno Pini, Pietro Mariotta, Danilo Oppikofer, Dominic Pini

## Un nuovo albero ATAF... solare

*Dominic Pini*

*Far conoscere ATAF può essere fatto in diversi modi e non solo pubblicando articoli o immagini di quanto facciamo ma anche usando piccoli accorgimenti. Fra questi possiamo citare l'Albero appeso sulla parete della nostra sede lungo la pista ciclabile che informa i passanti sulle nostre circolazioni pubbliche. Ci siamo detti perché non trovare il modo di averne un altro nella zona del posteggio lato Tenero?*

Così mi sono messo all'opera, prima cercando un albero simile a quello esistente, poi chiedendo al Comune di Minusio il permesso di poterlo appendere.

Sapevo che il club MECE di Einsiedeln ne aveva uno che non usavano. Così l'anno scorso Werner Schuler, ex cassiere MECE, me l'ha consegnato a Mappo gratuitamente. Bisogna ricordare che questi Albi sono estremamente robusti e pesanti, tipico per gli oggetti ferroviari.

Ottenuto il permesso dal Comune, l'Ufficio Tecnico ha restaurato l'Albero ex MECE e l'ha posato vicino all'entrata del Parco lato Tenero. Un lavoro ben fatto! Il risultato è da vedere.

ATAF, oltre a coltivare un hobby... sociale, è un utile veicolo pubblicitario per il Parco Giochi di Minusio e per la regione (nel mondo informatico si direbbe che ATAF è un "add on" del Parco!). Ed anche grazie a questa... simbiosi fra ATAF e Comune di Minusio che si riesce ad ottenere più facilmente l'aiuto di... professionisti... anche a costo zero. Bisogna tuttavia dapprima avere idee, saper motivare e il coraggio di chiedere aiuto.

Visto che Minusio ha ricevuto il label "città dell'energia" il nuovo albero verrà illuminato con LEDs alimentati da un pannello fotovoltaico.



## Carrozze FFS con pneumatici (Pneuwagen SBB)

*Bruno Pini*

*Negli ultimi Bollettini avevo accennato nella rubrica «Lo sapevate che?» che la SIG aveva realizzato per le FFS due prototipi di vagoni con 2 carrelli a 5 assi ognuno munito di speciali pneumatici Michelin. Durante le prove si confermò la riduzione netta del rumore pur raggiungendo velocità superiori ai 120 km/h.*

Negli anni '30 la Direzione di Michelin decise di sviluppare un pneumatico da poter usare su veicoli ferroviari. Michelin aveva depositato un brevetto già nel 1929. Il compito sembrava quasi impossibile a causa del peso elevato dei veicoli ferroviari e della ridotta area di contatto delle ruote sulle rotaie. Tuttavia, dopo intensi studi e numerosi test, la prima automotrice Michelin a 24 posti fu messa in servizio dai Chemins de fer de l'Est nel marzo 1932. Attualmente tre Michelin di cui due circolanti si trovano in Madagascar, due in musei in Francia e una in un museo in Cina.

Rispetto ai classici veicoli ferroviari con ruote d'acciaio, i pneumatici erano più silenziosi, perché il rumore era minore durante il rotolamento delle ruote e il passaggio sulle giunzioni ferroviarie, ma avevano lo svantaggio di una maggiore resistenza al rotolamento. Fino alla seconda guerra mondiale, la tecnologia dei veicoli ferroviari a pneumatici era limitata alle automotrici.

Nel 1939, Michelin propose la costruzione di carrozze passeggeri con pneumatici, suscitando immediatamente l'interesse della SNCF. Nel 1947, la ferrovia ordinò tre treni chiamati "train sur pneus", ciascuno con sei carrozze con pneumatici, che in seguito circolarono alla velocità massima di 100 km/h sulla linea Parigi-Strasburgo.

Già nel 1938 le FFS si interessarono alla tecnologia di Michelin. I delegati della direzione generale delle FFS sono stati invitati a una corsa dimostrativa con un'automotrice elettrica destinata al traffico suburbano di Parigi. Sono rimasti entusiasti del veicolo con pneumatici e ne hanno lodato la fluidità di marcia e i ridotti spazi di frenata. I dipartimenti tecnici delle FFS hanno poi discusso con la SWS (Schweizerische Wagons- und Aufzügefabrik AG Schlieren ZH), SIG (Schweizerische Industrie-Gesellschaft) di Neuhausen e Michelin per la costruzione di vagoni con pneumatici per treni passeggeri. Lo studio fu interrotto dalla Seconda Guerra Mondiale e poté essere ripreso solo nel 1946.

Il 20 dicembre 1947, la direzione generale delle FFS firmò l'ordine per la costruzione di due vetture di prova. Si tratta della B10ü 2501, una carrozza di 2a classe con carrozzeria in alluminio della SIG, e della C10ü 6501, una carrozza di 3a classe con carrozzeria in acciaio della SWS. Entrambe le carrozze ricevettero carrelli a cinque assi da Carel Fouché & Cie, gli stessi destinati ai treni SNCF per la linea Parigi-Strasburgo.

Con queste due carrozze di prova particolarmente leggere le FFS hanno poi testato il sistema di frenatura idraulica sulla rete svizzera, ricca di curve e di pendenze, e confrontato i due tipi di carrozze per quanto riguardava il previsto aumento del comfort dovuto alla riduzione del rumore.

Le carrozze furono completate nell'estate del 1950 e sottoposti a una serie di prove tecniche in cui si verificarono lo spazio di frenata, i dispositivi di sicurezza per il controllo della pressione dei pneumatici e si misero a punto le sospensioni e gli ammortizzatori.

A partire dal dicembre 1950, le carrozze circolarono su treni espressi leggeri sulle tratte Biel-Berna e Berna-Lucerna, percorrendo circa 650 km al giorno.

Nel 1953, le carrozze di 2a classe ricevettero nuovi carrelli a ruote pneumatiche, con soli quattro assi invece di cinque. Tuttavia non fu possibile porre rimedio ai principali problemi delle carrozze. A causa dell'estrema leggerezza della struttura, si verificavano forti vibrazioni, soprattutto alle alte velocità, spiacevolmente percepite come rumore, annullando così l'auspicato vantaggio della silenziosità dei pneumatici. Inoltre, la resistenza al rotolamento dei pneumatici era fino a quattro volte superiore a quella delle normali carrozze. A causa della bassa adesione delle ruote, i carri tendevano a deragliare e in inverno le flange delle ruote tendevano a salire ai passaggi a livello coperti di neve. Di conseguenza queste carrozze scomparvero dal servizio di treni espressi dopo soli quattro anni e furono trasferite sulla linea Vevey-Puidoux-Chevbres (1954).

Visto che ogni ruota poteva essere caricata con un massimo di 1100 kg, le carrozze non potevano pesare più di 22 t a pieno carico essendo i carrelli muniti di 20 ruote.

La carrozzeria in acciaio della carrozza di 3a classe pesava 5 t, quella in alluminio della carrozza di 2a classe 3,25 t.

Il riscaldamento e l'illuminazione erano gli stessi delle normali carrozze passeggeri. L'alternatore era montato sotto il pavimento della carrozza e azionato da un ingranaggio sull'asse interno di un carrello tramite un albero cardanico. Come novità, per la prima volta sono stati installati altoparlanti in una carrozza passeggeri. Questi potevano essere collegati ad un microfono, un giradischi tramite un amplificatore. Le apparecchiature a 220 V corrente alternata venivano alimentate dalla rete a 36 V tramite un piccolo convertitore rotante.

I carrelli a cinque assi della Carel Fouché & Cie di Parigi sono stati progettati come carrelli a ruota libera. Il cerchio con il pneumatico, composto da camera d'aria e carcassa, era avvitato sul mozzo della ruota come in un'automobile. Ogni pneumatico era gonfiato a 9 bar e disponeva di un controllo della pressione che attivava una spia luminosa quando la pressione scendeva al di sotto di 6,5 bar. Poiché gli assi, a differenza dei normali carrelli, non avevano una sospensione primaria. Una ruota con un pneumatico difettoso veniva automaticamente sollevata e il suo carico veniva ripreso dalle ruote vicine permettendo al convoglio di continuare la corsa per un certo periodo di tempo senza ridurre la velocità.

I battistrada in gomma ricoprivano una carcassa a doppia rete di acciaio mentre le flangie (bordini) in acciaio servivano a mantenere le "sale" all'interno dei binari.

Poiché i pneumatici non erano conduttori di corrente, ogni carrello era dotato di due pattini aventi tre funzioni:

- collegamento elettrico della rotaia sinistra con quella di destra (rilevamento della carrozza)
- trasmissione della corrente di ritorno per i collegamenti elettrici tra vagoni e locomotive
- messa a terra della carrozza

I carrelli con pneumatici scomparvero alla fine degli anni '50.

Per approfondimenti:

- Pneuwagen SBB - WIKIPEDIA
- Von den Pneuwagen der SBB - Eisenbahn Amateur Nr.3 1951
- Statische Versuche an Wagenkasten - Eisenbahn Amateur Nr.5 1950
- Les voitures des CFF montée sur pneumatiques Michelin - Schw Bauzeitung Band 69 / 1951
- Rail-cars on rubber tyres - <http://mikes.railhistory.railfan.net/r146.html>
- Video autotreno Michelin del 1932 - <https://www.youtube.com/watch?v=StlQwYVAdnU>



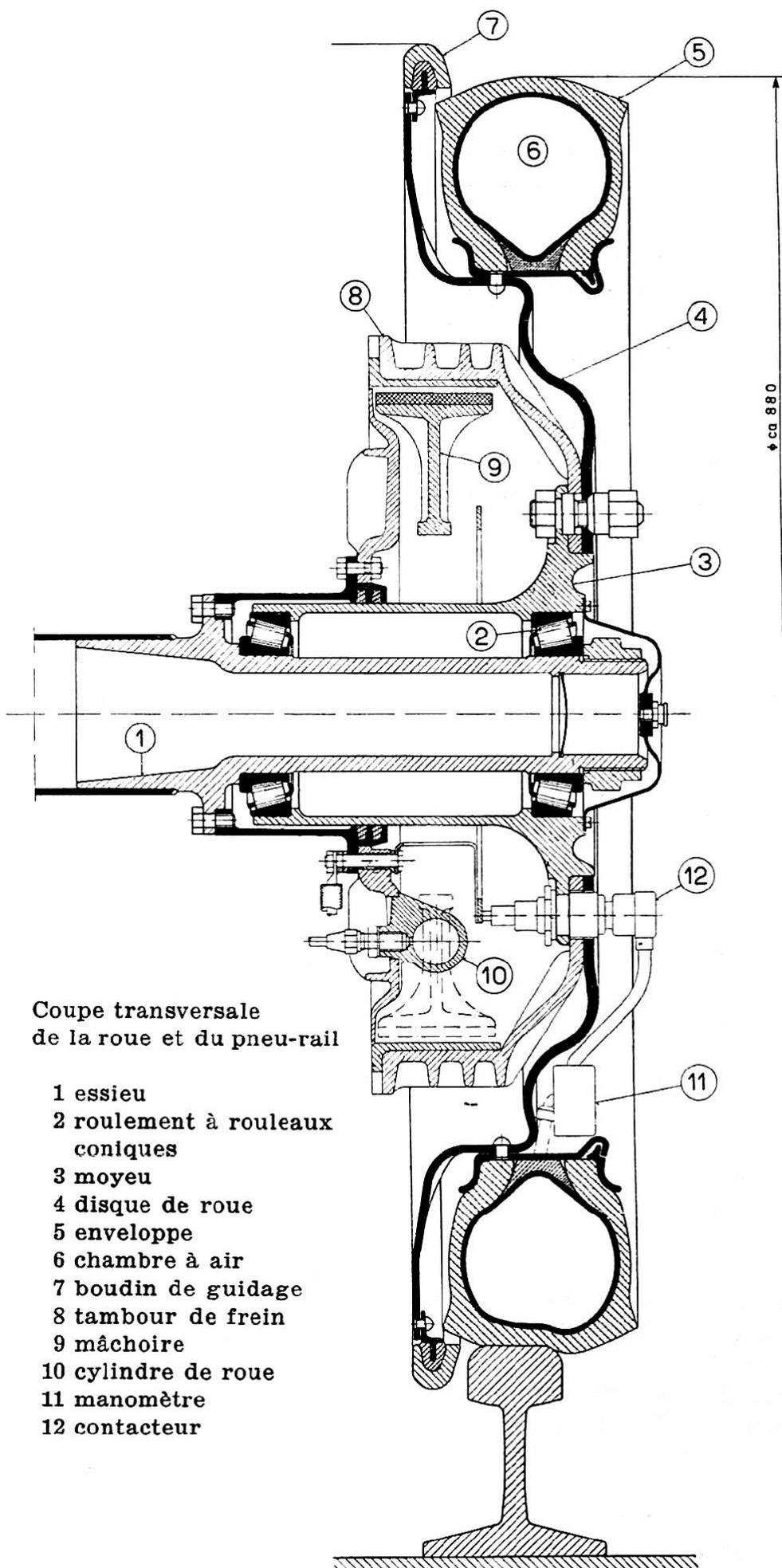
Micheline type 9. Märklin aveva prodotto negli anni '90 un modello in H0



Vagone di 3 classe C10-6501 su pneumatici Michelin  
in cassa di acciaio costruito dalla SWS soprannominata "Wagi"



Particolare del carrello del vagone B10-2501. Da notare i pattini di contatto.



Coupe transversale  
de la roue et du pneu-rail

- 1 essieu
- 2 roulement à rouleaux  
coniques
- 3 moyeu
- 4 disque de roue
- 5 enveloppe
- 6 chambre à air
- 7 boudin de guidage
- 8 tambour de frein
- 9 mâchoire
- 10 cylindre de roue
- 11 manomètre
- 12 contacteur

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

Bruno Pini

### **Tentativo ufficiale di record mondiale della RhB**

Nell'ambito delle celebrazioni per il 175. anniversario delle Ferrovie Svizzere, sabato 29 ottobre 2022 la Ferrovia Retica (RhB) tenterà ufficialmente di far circolare il treno passeggeri più lungo del mondo. Il treno, lungo 1910 metri e dotato di 100 carrozze, percorrerà la linea Albula/Bernina, patrimonio mondiale dell'UNESCO, da Preda a Bergün, passando per il viadotto Landwasser.

Negli ultimi mesi si sono svolti i relativi test di fattibilità tecnica e di sicurezza. Il treno passeggeri più lungo del mondo sarà composto da 25 treni ad ala dell'ultimo tipo "Capricorn". Questi saranno acquistati dalla RhB entro il 2024 nell'ambito della più grande acquisizione di materiale rotabile della sua storia.

Il tentativo di record - se avrà successo - sarà inserito nel Guinness dei primati.

### **175 anni delle ferrovie svizzere (1847-2022)**

Il 7 agosto 1847 fu inaugurata con un viaggio speciale la "Spanisch-Brötli-Bahn" che collegava Zurigo a Baden (AG). Due giorni dopo, il 9 agosto, iniziò il suo servizio regolare. Il viaggio di 22.5 km durava ca 3 ore e 45 minuti. La ferrovia, chiamata "Spanisch-Brötli-Bahn" poiché un panettiere di Baden faceva trasportare a Zurigo i cosiddetti "panini spagnoli" appena sfornati, in realtà non è stato il primo tracciato ferroviario a raggiungere il territorio elvetico. Infatti il 15 giugno 1844 le ferrovie francesi inaugurarono il collegamento da St. Louis a Basilea. La Zurigo - Baden è però la prima linea interamente su territorio svizzero.

Per il 175. Giubileo delle ferrovie svizzere, l'Unione dei trasporti pubblici (UTP), le FFS, AutoPostale e l'Alleanza Swisspass hanno previsto cinque eventi:

- |                      |               |
|----------------------|---------------|
| • Regione Nord       | 21/22.05.2022 |
| • Regione Est        | 11/12.06.2022 |
| • Regione Centro     | 03/04.09.2022 |
| • Regione Ovest      | 01/02.10.2022 |
| • Regione Centro-Sud | 23/24.10.2022 |



Jahre Schweizer Bahnen  
ans de chemin de fer en Suisse  
anni di ferrovie svizzere  
onns viafiers svizras

Oltre a questi cinque eventi ce ne saranno altri al di fuori dei weekend festivi.

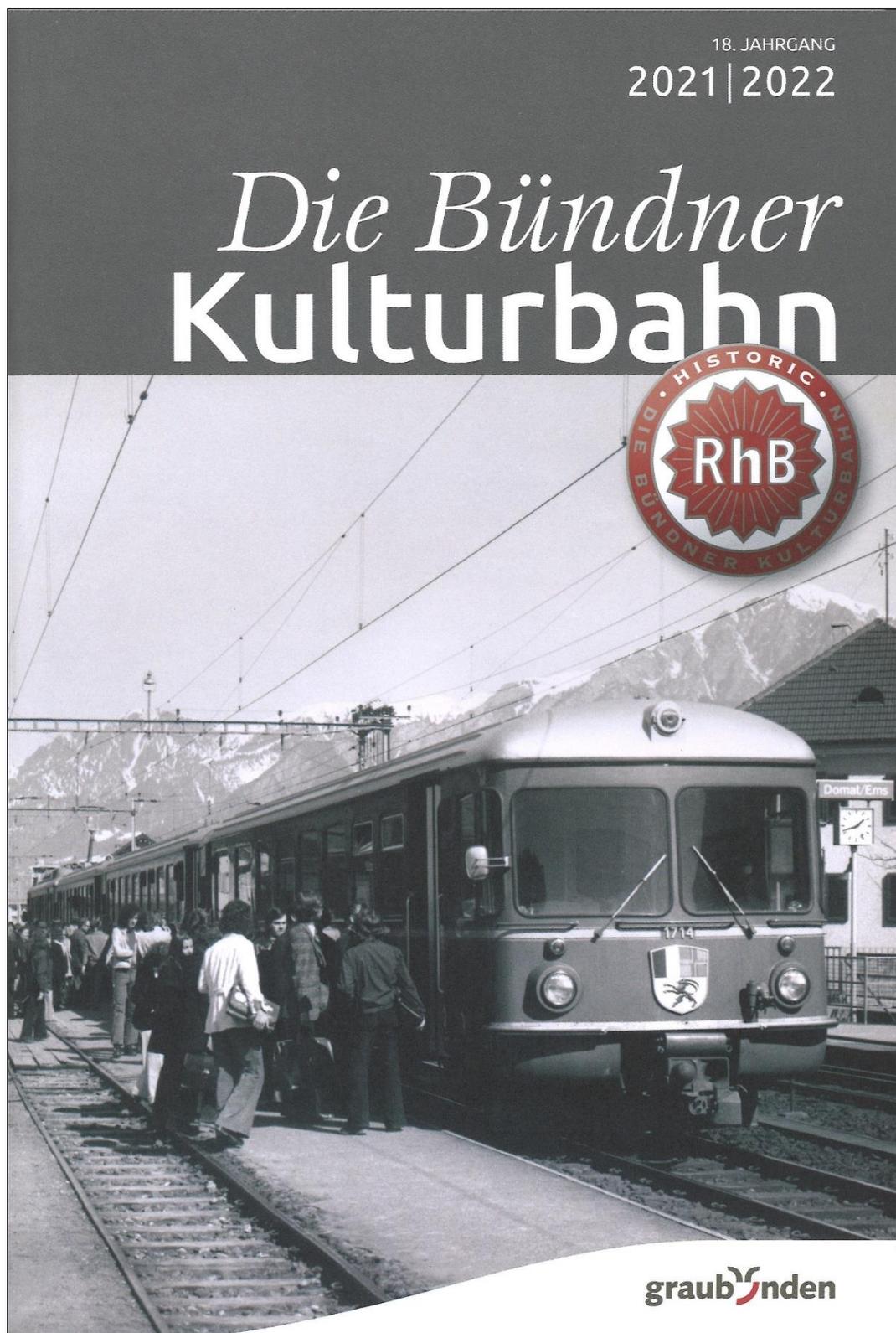
Per tutti questi eventi si potrà approfittare della carta giornaliera 175 anni.

Per saperne di più: <https://175-anni.ch/>

## Alcune pubblicazioni

La Redazione

Alcune delle seguenti pubblicazioni sono consultabili presso la sede ATAF di Mappo-Minusio



Tutte le pubblicazioni annuali della historic RhB contengono articoli estremamente interessanti riguardanti spesso il passato della RhB. Historic RhB ([www.historic-rhb.ch](http://www.historic-rhb.ch)) fondata nel 2003 raggruppa 7 associazioni e una fondazione.

Ausgabe Nr. 2 2022 | 7,90 €

ZKZ 87571 | A 8,30 € | CH 13,80 Sfr | LUX 9,20 € | F 10,80 € | FIN 11,00 €  
DK 80,00 DKR | ES 10,80 € | I 10,80 € | S 105,00 SKR | NOR 95,00 NOK

4 198757 107908 02

ISBN: 978-3-96453-592-4

Eisenbahn  
Romantik

**SWR** ➔

# Eisenbahn Romantik

UNTERWEGS MIT LUST UND LEIDENSCHAFT

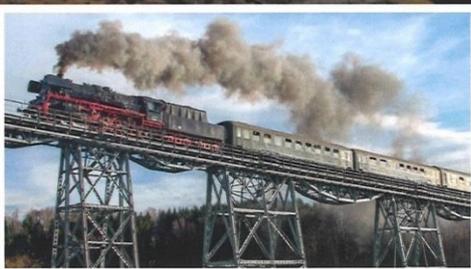
**PLUS DVD**  
Deutsche  
Dampflostars

Jubiläum  
**60 Jahre**  
RAe TEE<sup>II</sup>  
der SBB



## Zeitreise im glanzvollen TEE

*So fährt es sich in der ersten Reihe durch die Schweiz*


Vincinalbahn-Romantik in Belgien  
*Mit liebenswerten Überlandtrams ins Grüne*

Architektur & Dampfbetrieb im Erzgebirge  
*So faszinierend ist der Markersbacher Viadukt*

Eisenbahn-Abenteuer in Pakistan  
*Unterwegs mit reaktivierten Dampfloks*

In alcune immagini possiamo vedere Stefan Landenberger, figlio di Hanspeter e Susi, macchinista FFS e macchinista di locomotive storiche di ogni genere comprese quelle a vapore. La famiglia Landenberger è proprietaria della DBK Dampfbahn Katzenssee che nel 2021 ha festeggiato il 60. Giubileo (vedi BOLLETTINO 2021.03).

LOKI

5|2022

www.loki.ch

Das Schweizer Modellbahnmagazin

Die Eb 3/5 in Spur 1  
von Pesolillo SA

Der Bahnhof Burgdorf  
im Masstab 1:87

Keine Langeweile dank  
einer Betriebsidee



Osterreich: Euro 12,90  
België/Luc: Euro 12,90

Schweiz: CHF 15,50  
Deutschland: Euro 12,90

4 193863 708807

Da "gustare" è la presentazione della recente "eccellenza" di Claudio Pesolillo ([www.pesolillo.ch](http://www.pesolillo.ch)): una serie limitata della Eb 3/5 in scala 1 in diverse varianti.

# Prellbock

Das Schweizer Eisenbahn-Magazin

Fr. 8.-

1/22



Schweizerische Südostbahn

**Fernverkehrslinie «Aare-Linth»**

SBB / TPF

**10 Jahre S-Bahn Fribourg**

Schweizer Bahnen

**Die Geburtstagskinder des Jahres**

In questa pubblicazione troviamo alcune informazioni e alcune immagini riguardanti il materiale rotabile della SEFT (Società Esercizio Ferroviario Turistico). Leggendo si prova un sentimento di tristezza sopraffatto dal sollievo che non tutto è andato perso. L'articolo si intitola "Liquidation der letzten Fahrzeuge".

# railway update

1/2022



Ongoing development of the Rolling Highway

First trials with new NJ and RJ2 coaches

SBB orders 286 new regional traffic EMUs

Fr. 23.50  
EUR 20.50



RailOpt: support of long-distance transports

CEE train travels through 26 countries

Zürich – München: troubles due to ETCS

Refitting the MGB HGe 4/4 II locos

Flirt "Mouette" rollout



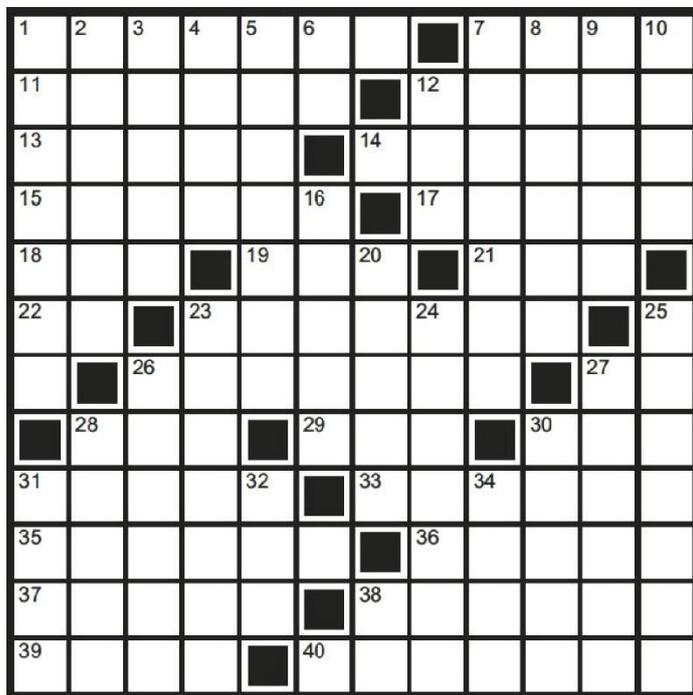
La rivista in lingua inglese pubblicata due volte all'anno dalla MINIREX a partire dal 2006 contiene articoli con approfondimenti tecnici focalizzati sulle ferrovie svizzere, germaniche e altre ferrovie europee. Nell'attuale edizione viene presentato il "refitting" della locomotiva elettrica HGe 4/4 II della MGB. Questo ammodernamento è stato eseguito nelle officine FFS di Bellinzona. La casa editrice MINIREX AG pubblica dal 1972 riviste e libri su temi ferroviari.

Vedi [www.minirex.ch](http://www.minirex.ch).

## Lo sapevate ...

*diversi soci*

**che ...** questo cruciverba ha un legame con ATAF ?



Il cruciverba pubblicato del Corriere del Ticino del 29.05.2021 presenta una domanda (Nr.7 orizzontale) che dovrete sapere rispondere.

Se tuttavia non riuscite a rispondere a tutte le domande... venite alla sede ATAF di Mappo-Minusio... vi potremo aiutare.

### ORIZZONTALI

**1.** Giova per la sinusite - **7.** Associazione Ticinese Amici della Ferrovia - **11.** Non pulita - **12.** Europei di Atene - **13.** Abbondanti e fitti - **14.** Rudolf che inventò un tipo di motore - **15.** Disinvoltura - **17.** Dà mal d'orecchi - **18.** Spike che ha diretto «Inside Man» - **19.** Più... spagnolo - **21.** Suffisso che forma il diminutivo - **22.** Si sorseggia nel pomeriggio - **23.** Percorso difficoltoso - **26.** Assalgono le carovane - **27.** Un voto a favore - **28.** Un grosso serpente - **29.** Ripetuto è un dilemma - **30.** Ferrovie Federali Svizzere - **31.** Smancerie da bimbi - **33.** Sentimento di soggezione - **35.** Lo scienziato Fermi - **36.** Giorgio il cantautore di «lo non mi sento italiano» - **37.** Si pratica in piscina - **38.** La capitale sulla Senna - **39.** Gestiscono trattorie - **40.** Terreno ricoperto di pietre.

### VERTICALI

**1.** Bitume - **2.** Leggende, saghe - **3.** Comune del Canton Vaud sul lago di Ginevra - **4.** Vi si coltiva l'insalata - **5.** Primati come Platirrine e Catarrine - **6.** Le vocali di moda - **7.** Toscani come il Vasari - **8.** Breve dissertazione - **9.** Può condire con l'olio - **10.** Le serrano i soldati - **12.** Lo scultore Pomodoro, fratello di Arnaldo - **16.** Suona nelle feste di paese - **20.** Il boy... esploratore - **23.** Rocce durissime - **24.** La maschera contro l'iprite - **25.** Estrema povertà - **26.** L'Hercule di Agatha Christie - **27.** Tagli che deturpano - **28.** Con il malus in certe polizze assicurative - **30.** Paura ingiustificata - **31.** Il segno del negativo - **32.** Scrisse «Il nome della rosa» - **34.** Bruno che canta «Treasure» - **38.** Le prime di parecchi.

## Frivolezze fotografiche e non ...



Ae 6/6 #11406 Obwalden abbandonata e poi demolita a Ennetmoos il 17.06 2011

## Scadenze



**Associazione Ticinese  
Amici della Ferrovia**

6648 Minusio  
[www.ataf.ch](http://www.ataf.ch)

Find us on  
**Facebook** [www.facebook.com/atafminusio](https://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 2022**

Aprile	10 <sup>(1)</sup> / 17 / 24	14.30 – 17.30
Maggio	8 / 22	
Giugno	5 / 12	<sup>(1)</sup> 09.30-17.00 slowUp
Giugno	26	
Luglio	10 / 14 / 17 / 21 / 24 / 28	20.00 – 21.30
Agosto	4 / 7 / 14	
Agosto	28	
Settembre	11 / 25	14.30 – 17.30
Ottobre	9 / 16 / 23	
Dicembre	3	14.00 – 16.30

**Siamo in sede a Mappo**

- ogni giovedì a partire dalle 20.30
- ogni sabato a partire dalle 14.30

**Circolazione soci + lavori manutenzione**

- vedi [www.ataf.ch](http://www.ataf.ch)

**Club Ospiti a Mappo**

- sabato/domenica 08-09.OTT.2022

**Festival Internazionale Bouveret VS**

- 10.-19.GIU.2022
- 5" + 7¼"
- Presidente CASV: Yves Marclay
- [www.swissvapeur.ch](http://www.swissvapeur.ch)

**20.Giubileo Gartenbahn Staufen**

- 25.-26.GIU.2022
- 5" + 7¼"
- Presidente : Jean-Marie Berdat
- [www.gartenbahn-staufen.ch](http://www.gartenbahn-staufen.ch)

**Festa d'estate a Einsiedeln MECE**

- 05.-07.AGO.2022
- 5" + 7¼"
- Presidente: Roger Hungerbühler
- [www.mece.ch](http://www.mece.ch)

**Festival Int.Ysebähkli am Rhy BL**

- 27--28.AGO.2022
- 5" + 7¼"
- [www.ysebaehkli-am-rhy.ch](http://www.ysebaehkli-am-rhy.ch)

**Tag der offenen Barriere a Glattfelden**

- 03.-04.SET.2022
- 5"
- Presidente: Hans Müller
- [www.modellbahnfreunde.ch](http://www.modellbahnfreunde.ch)

**Festa del vapore**

- 24.-25.SET.2022
- 5" + 7¼"
- Presidente: Manuel Burkhalter
- [www.dampfbahn-aaretal.ch](http://www.dampfbahn-aaretal.ch)

**Faszination Modellbau D-Friedrichshafen**

- 04.-06.NOV.2022
- [www.faszination-modellbau.de](http://www.faszination-modellbau.de)

„Wer immer nur nach dem Zweck der Dinge fragt,  
wird ihre Schönheit nie entdecken“

Halldór Kiljan Laxness 1902-1998  
Isländischer Schriftsteller, Nobelpreis 1955

„Chi continua a chiedersi sull'utilità delle cose,  
non scoprirà mai la loro bellezza“

Halldór Kiljan Laxness 1902-1998  
Scrittore islandese, Premio Nobel della letteratura 1955