

www.ataf.ch

Bollettino

anno societatis LIII
GENNAIO-APRILE 2023

ASSOCIAZIONE TICINESE AMICI DELLA FERROVIA



Indice

Riflessioni	3
Verbale Assemblea Generale Ordinaria 2022	4
Messaggio del cassiere	9
SVEA 2023	10
Le ferrovie di montagna della Jungfrau	26
SEAK (Schweizerischer Eisenbahn-Amateur-Klub Zürich)	30
Brevi disquisizioni in fantasia... ..	31
Hemmschuhe... ossia le "staffe d'arresto"	35
Le prime linee ferroviarie	40
Notizie dell'ultima ora e comunicazioni in breve	44
Alcune pubblicazioni	45
Lo sapevate	50
Frivolezze fotografiche e non	51
Scadenze	52

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 2023

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

Tasse Sociali 2023

attivi	100.00 Frs / anno	
simpatizzanti	50.00 Frs / anno	
juniori*	30.00 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
ATAF Mappo-Minusio, 28.MAG.2023

Jean-Claude e Stephane Carcano, alla guida della locomotiva americana in 5", da loro costruita ed inaugurata durante una circolazione pubblica.

Riflessioni

Bruno Pini, Presidente

Partecipando all'Assemblea dei Delegati 2023 a Matten (Interlaken) si è appreso che l'Associazione Eclisse, fondata nel 1983, e l'Associazione SEAK di Zurigo, fondata nel 1933, cesseranno le loro attività il 31.12.2023 per la mancanza di soci disposti ad entrare in Comitato in sostituzione dei dimissionari.

Nel 2019 anche l'Associazione Amici Ferrovia Italia AFI cessava la propria attività dopo 45 anni per non aver trovato un numero sufficiente di membri disponibili a rinnovare il Consiglio Direttivo (Comitato).

Queste situazioni sono tristi ma capitano se una Associazione non riesce a rinnovarsi reclutando nuove leve anche più giovani o se nessuno è disposto a prendere incarichi di responsabilità entrando in un Comitato.

Anche ad ATAF potrebbe capitare questo e sarebbe veramente peccato. Vediamo infatti sempre le stesse facce sia all'Assemblea, sia durante le circolazioni pubbliche, sia alle circolazioni soci, sia il giovedì sera che il sabato pomeriggio.

La tabella seguente dà un'idea della struttura anagrafica dei soci ATAF:

29.01.2023			ETÀ				
			NASCITA		ANNI		
			MIN	MAX	MIN	MAX	MEDIA
SOCI	ATTIVI	35	1932	2002	21	91	62
	SOSTENITORI	25	1937	1997	26	86	62
	JUNIORI	4	2009	2017	6	14	11
	TUTTI	64	1932	2017	6	91	59

La tabella così come è presentata è un tantino provocatoria. Giusto sarebbe infatti indicare il numero di persone raggruppandole per fasce di età.

Tuttavia un qualche pensiero dovremmo farcelo. Non è solo il Comitato che deve risolvere il problema del ricambio generazionale o della ricerca di nuove leve. Se 2 soci riuscissero a reclutarne uno nuovo, ATAF avrebbe un incremento del 50%.

Diamoci allora tutti una mossa se non vogliamo che una qualche volta si debba prendere decisioni come quelle accennate all'inizio.

Ogni articolo pubblicato è firmato dagli autori senza venire, anche parzialmente, censurato. Esprimono l'opinione dell'articolaista e non necessariamente quella del comitato o di altri membri dell'ATAF. Per inesattezze, dimenticanze o errori chiediamo tuttavia sempre comprensione.

Verbale Assemblea Generale Ordinaria 2022



Associazione Ticinese Amici della Ferrovia
6648 Minusio

www.ataf.ch
info@ataf.ch

Verbale Assemblea Generale Ordinaria 2023

Luogo, Data ora: Sede ATAF Minusio-Mappo, 25.FEB.2023 14.00
Presidente: Bruno PINI
Verbale: Pietro MARIOTTA
Presenti / scusati: 20 / 7 (vedi Lista depositata presso ATAF)
Distribuzione: 1x (atti ATAF), pubblicazione (Bollettino GEN-APR 2023)

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 2022, nel sito www.ataf.ch ed è stata affissa all'albo in sede.

1. Nomina Presidente del giorno

Riccardo Khoi è nominato all'unanimità Presidente del giorno.

2. Nomina due scrutatori

Sono nominati senza opposizione i soci Danilo Oppikofer e Charly Guscetti.

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 2022, è stato esposto all'albo nella sede di Mappo ed era consultabile nel sito www.ataf.ch. Il Presidente ricorda che l'assemblea può decidere unicamente sui 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 26.02.2022 pubblicato nel Bollettino GEN-APR 2022 e nel sito www.ataf.ch.

Irene Henzi-Fumagalli precisa che nel verbale dell'assemblea 2022, trattanda 14 "tasse sociali", la sua domanda era a sapere come mai nel Bollettino GEN-APR 2021 non era allegata la cedola di pagamento della tassa sociale come negli anni precedenti. Il cassiere spiega che la causa era da ricondurre a problemi tecnici. Per questo motivo si è lasciata la possibilità di pagare nell'anno successivo senza emettere "richiami di pagamento".

Con questa precisazione il verbale dell'assemblea generale 2022 è approvato all'unanimità.

6. Rapporto (relazione) Presidente

La versione integrale, pubblicata nel Bollettino SET-DIC 2022, viene ripresa e aggiornata in alcuni punti dal Presidente Pini, il quale ricorda che:

- nel periodo della pandemia sono andate perse diverse relazioni sociali; ora, con la ripresa, dobbiamo riabituarci, ciò che sta avvenendo sia a livello di soci, sia con il pubblico;



Associazione Ticinese Amici della Ferrovia
6648 Minusio

www.ataf.ch
info@ataf.ch

- la partecipazione del pubblico è tornata al livello di prima della pandemia e si constata pure un aumento delle persone interessate a visitare la sede e a sentire cosa facciamo, le nostre proposte, ecc.
- la partecipazione dei soci alle varie attività è valutabile in parecchie ore all'anno messe gratuitamente a favore della società;
- ci sono attività che si vedono poco ma che richiedono molto tempo e impegno come ad esempio la redazione del Bollettino, le riunioni di comitato, la gestione economica, le relazioni pubbliche;
- il problema dell'aumento dell'età media dei soci non è ancora risolto; abbiamo alcuni nuovi soci che partecipano attivamente alle circolazioni per il pubblico e alle attività in sede, ma sarebbe importante avere nella società più giovani; sappiamo che questi sono molto impegnati in tante attività difficili da conciliare con una presenza costante all'ATAF; per questi motivi stiamo proponendo la circolazione e la visita della nostra sede a bambini delle scuole materne e elementari così da fare nascere in loro la passione per il nostro hobby e un domani avere almeno qualcuno di loro interessato a diventare nostro socio attivo;
- 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 H0m;
- avere ottenuto dal Cantone lo statuto di società di pubblica utilità senza perseguire fini di lucro è molto importante: 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.

Il Presidente Pini conclude ringraziando tutti, dai soci ai vari sostenitori, al Comune di Minusio per il loro impegno nei confronti dell'ATAF e si dice fiducioso per il futuro.

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 2022, di cui un riassunto è stato distribuito ai presenti, e constata che:

- le entrate dalla circolazione pubblica si accostano a quelle pre-pandemia;
- c'è stato un aumento interessante delle entrate per pubblicità;
- nei contributi volontari figurano quelli come entrate "monetarie"; tuttavia ci sono anche contributi in prestazioni e in materiale che non sono ripresi contabilmente ma che sono pure importanti;
- nel 2022 ci sono stati importanti aumenti dei costi; ad esempio il prezzo del pellet è raddoppiato;
- nel 2022 abbiamo ripristinato la riserva di carbone ad un prezzo al kg praticamente raddoppiato; da notare che per ridurre i costi di trasporto ogni acquisto copre il fabbisogno di 3-4 anni;
- nel 2022 sono state rinnovate le staccionate, è stato revisionato il sollevatore lato Tenero e sono stati effettuati altri investimenti di manutenzione e di estensione degli impianti che hanno pure richiesto un impegno finanziario.

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%.
- Gli ammortamenti influenzano in modo importante i risultati d'esercizio. Essi sono definiti al 3% (valore a nuovo) 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.

Alberto Venturi legge il rapporto dei Revisori, sottoscritto il 16.02.2023 assieme a Gianluigi Rossi, in cui si conferma: entrate per CHF 25'556.15, uscite per CHF 21'899.21, un utile d'esercizio di CHF 3'656.94, una cifra di bilancio di CHF 154'669.63. I Revisori ringraziano il Cassiere per l'ottimo lavoro



Associazione Ticinese Amici della Ferrovia
6648 Minusio

www.ataf.ch
info@ataf.ch

svolto, il Comitato per la buona conduzione della società e tutti coloro che hanno contribuito in prestazioni e offerte al buon andamento della società. Propongono dunque ai presenti di approvare i conti 2022 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, Cassiere).

8. Nomina Presidente

Bruno Pini ritiene il compito di Presidente interessante, anche se a volte è difficile da conciliare con attività professionale, altri hobby, famiglia, ecc. Dice anche che, dopo tanti anni di sua presidenza, sarebbe ora di trovare qualcuno che subentri in questa funzione.

Mettendosi a disposizione per un ulteriore mandato e non essendoci altre proposte 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, da diversi anni revisore, mette a disposizione il suo mandato. Il Presidente Pini lo ringrazia a nome di tutti per il suo impegno.

Francesco Vignolini propone che si ritorni al sistema dei revisori a rotazione, con un revisore senior e uno che subentra al revisore che lascia e così di seguito, cioè l'avvicendamento di anno in anno di uno dei due revisori.

Rodolfo Widmer constata che revisori professionisti nel ramo finanziario possono dare consigli importanti su come condurre la società in modo finanziariamente corretto.

Gianluigi Rossi ritiene che il compito di revisore non va visto come qualcosa di estremamente complicato, però l'esperienza è una componente importante.

Per il Presidente Pini si deve distinguere fra la verifica della correttezza dei conti e l'impostazione finanziaria della società. Se per il primo compito non sono richieste approfondite conoscenze finanziarie, per il secondo è importante potere fare capo a dei professionisti. Fra i soci ATAF abbiamo attualmente due professionisti nel ramo finanziario, disponibili a consigliare il Comitato nelle varie strategie finanziarie. Ritiene quindi che avere uno specialista finanziario quale revisore è un "lusso" "utile" e da non perdere. Propone di riconfermare Gianluigi Rossi e di affiancarlo con Charly Guscetti.

Gianluigi Rossi e Charly Guscetti sono votati senza opposizione e accettano la carica.

11. Nomina soci veterani / onorari

Theo Lüthi e Mirco Marchi sono nominati "socio attivo veterano" (Art.3 Statuto).

Non ci sono proposte per soci onorari.



Associazione Ticinese Amici della Ferrovia
6648 Minusio

www.ataf.ch
info@ataf.ch

12. Ammissioni / dimissioni soci / radiazioni

Il Cassiere Mirco Marchi presenta la situazione soci.

In totale ci sono 34 soci attivi (A), 25 soci simpatizzanti (S), 4 soci junior (J).

Dimissioni:	1	Gabriele Prous
Radiazioni:	1	(ripetuto mancato pagamento della tassa sociale e richiami infruttuosi)
Nuovi soci:	A 3	Jean-Claude e Stéphan Carcano (da S a A), Darwin Dadò
	S 1	Giuseppe Zirpoli
	J 1	Enea Pellegrini

Gabriele Prous, domiciliato in Italia, è stato per oltre un trentennio socio attivo. Ricordiamo con simpatia le sue costruzioni e il suo impegno per lo sviluppo della nostra società.

Purtroppo nel 2022 è deceduto Alfredo Polier, socio fondatore e per decenni importante e attivissimo collega di comitato, collaboratore instancabile e generoso sostenitore.

Nel 2022 abbiamo perso anche un altro fedele socio, Dario Scotti.

Li ricorderemo con affetto.

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 illustra la situazione debitoria (ampliamento 2017), l'aumento delle spese (energia, carbone, ecc.) e l'aumento generale dei costi. Costata che gli introiti provenienti dalle pubblicità sui vagoni sono aumentati ma non sono garantiti sul lungo termine. Inoltre pure le donazioni di soci non sono garantite anche in futuro. Costata che le tasse sociali sono invariate da molti decenni e ciò nonostante gli investimenti effettuati. Fonte di regolari introiti è per contro la circolazione pubblica. A nome del Comitato ritiene che è giusto chiedersi se non sia ragionevole pensare ad un ritocco e questo non verso il "basso".

Danilo Oppikofer è d'accordo con il Presidente sulle entrate date dalla circolazione pubblica. Costata tuttavia che i soci che partecipano alla circolazione per il pubblico sono pochi e sempre gli stessi e per questo motivo ritiene impensabile chiedere di aumentare le giornate di circolazione.

Francesco Vignolini ritiene sia giunto il momento per un ritocco delle tasse sociali e concretamente propone: CHF 100 per gli attivi, CHF 50 per i simpatizzanti, CHF 25 (come finora) per gli junior.

Segue una discussione sulla necessità di aumentare le tasse sociali e sugli importi al termine della quale si concorda le seguenti quote, a partire dal 2023:

attivi CHF 100.00, simpatizzanti CHF 50.00, junior CHF 30.00.

Il Presidente Pini, a nome del Comitato, propone di non chiedere contributi straordinari.

I presenti accettano senza opposizione la proposta di aumentare le tasse sociali e di non chiedere contributi straordinari.

14. Eventuali

Sito internet

Il Presidente Pini informa i presenti sul sito internet dell'ATAF:



Associazione Ticinese Amici della Ferrovia
6648 Minusio

www.ataf.ch
info@ataf.ch

- il sito ha una struttura statica ossia contiene informazioni generali su ATAF, presenta un calendario delle attività (circolazioni, ecc.) e permette di visionare i Bollettini sociali. Per tutto quello che riguarda le notizie in breve, immagini e video sulla vita sociale ossia, per tutta la parte "dinamica" di ATAF si possono utilizzare i "social media" facebook (www.facebook.com/atafminusio) e instagram (ataf_minusio);
- il sito è stato rifatto grazie all'aiuto di un amico usando tecnologie più sicure pur conservando un layout simile.

Modifica Statuto (nomine, ammortamenti)

Gianluigi Rossi, riprendendo un suo appunto dell'ultima Assemblea, chiede al Comitato se non sia il caso di prevedere le nomine del Presidente e del Comitato con scadenze maggiori di 1 anno, ciò 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. Il Presidente Pini risponde che è già previsto di sottoporre lo Statuto ad una revisione generale.

Calcolo passeggeri delle circolazioni pubbliche

Vittorio Roggero propone un nuovo sistema di calcolo in modo che si possa tenere conto anche delle maggiori presenze date dall'abbonamento di 6 corse (paghi 5, circoli 6); ne discuterà con il Cassiere.

Passeggeri 2022

Il Presidente Pini comunica che per una svista i passeggeri paganti del 2022 sono molti di più di quelli indicati nella sua relazione, ossia abbiamo avuto ca.4920 passeggeri (+ 3.5% 2019 – pre COVID) di cui ca.1050 allo SlowUp.

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. Rispettando quanto definito nel Regolamento delle obbligazioni, sono da destinare 3'000 CHF al rimborso di 6 (sei) 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:

14 26 59 137 139 8

I titolari di queste obbligazioni saranno informati al più presto.

Non essendoci ulteriori interventi, il Presidente Pini ringrazia i presenti per la fattiva e interessante discussione. L'assemblea viene chiusa alle ore 15:25.

Il Presidente

Il segretario

Bruno Pini

Pietro Mariotta

Messaggio del cassiere

Mirco Marchi

L'Assemblea Generale 2023 ha deciso di adattare le tasse sociali. A partire dal 2023 saranno:

attivi	100.00 Frs / anno	
simpatizzanti	50.00 Frs / anno	
juniori*	30.00 Frs / anno	*fino a 18 anni compiuti

**NON DIMENTICATE IL
PAGAMENTO DELLA TASSA SOCIALE**



IMPORTANTE

Da settembre 2022 non sono 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.

ATTENZIONE

1. Se ricevete un richiamo ingiustificato contattatemi all'indirizzo 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.

GADGETS

	magliette nere (T-shirt) con logo ATAF davanti e dietro	20.00	CHF / pezzo
	DVD-Video ATAF 2010 (3 film – totale ca. 40 minuti)	25.00	CHF / pezzo
	Occhiali da sole con logo ATAF	10.00	CHF / pezzo
	Cartoline con soggetti ATAF	1.00	CHF / pezzo

SVEA 2023

Bruno Pini

L'Assemblea dei Delegati dell'Associazione mantello a cui ATAF è associata si è svolta Sabato 29.04.2023 a Matten (Matten bei Interlaken) organizzata dall'associazione MEFEZ (Modelleisenbahnfreunde Eiger Zweilüschinen).

Da ricordare che MEFEZ aveva già ricevuto per la terza volta il compito di organizzare l'Assemblea dei Delegati. Tuttavia quella del 18/19.04.2020 venne annullata a causa dell'emergenza sanitaria COVID19.

L'Assemblea 2023 si è svolta normalmente senza intoppi. Chi è interessato potrà chiedere una copia del protocollo che il Comitato riceverà a suo tempo.

Il programma comprendeva:

Sabato 29.04.2023

- Arrivo dei partecipanti a Interlaken Ovest.
- Visita alla nuova sede della MEFEZ a Matten e pranzo.
- Assemblea dei Delegati presso la sala parrocchiale di Matten e cena.

Domenica 30.04.2023

- Ritrovo alla stazione di Interlaken Est.
- Arrivo a Grindelwald Terminal con la Ferrovia a scartamento ridotto BOB.
- Arrivo ad Eigergletscher con la teleferica Eiger-Express della V-Bahn¹.
- Visita alle officine della ferrovia della Jungfrau JB a Eigergletscher.
- Arrivo alla Kleine Scheidegg con la ferrovia della Jungfrau JB e pranzo.
- Arrivo a Grindelwald con la ferrovia a scartamento ridotto Wengertalbahn WAB.
- Rientro a Interlaken Est con la BOB.

Alcune informazioni:

- Ca. 90 associazioni ferroviarie, come ATAF, sono affiliate a SVEA, di cui 62 erano presenti all'Assemblea dei Delegati 2023.
- La prossima Assemblea dei Delegati si terrà il 27/28.04.2024 a Nyon organizzata dal Rail Club La Côte (RCLC) fondato nel 1984 (vedi www.rclc.ch).
- Un problema è il finanziamento della rivista Eisenbahn Amateur, rivista altamente informativa e di qualità redatta per lo più da membri del Comitato esteso della SVEA. Da ricordare che tutti i membri delle società affiliate hanno l'obbligo di abbonarsi. ATAF e i club romandi sono esentati essendo la maggior parte degli articoli scritti in tedesco, eventualmente in francese, raramente in italiano.
- Tutte le edizioni EA sono state digitalizzate e disponibili su una chiavetta USB ottenibile a pagamento (vedi EA-shop).
- All'Assemblea è stato comunicato che le associazioni Eclisse, fondata nel 1983 e SEAK, fondata nel 1933, si scioglieranno il 31.12.2023 e non faranno più parte della SVEA.
- Nuove associate le Associazioni CFK Chemin de fer du Käserberg (www.kaeserberg.ch) e RVT-Historique (www.rvt-historique.ch).
- Hanno preso la parola tra l'altro Markus Giger della fondazione BLS, Lisa Randazzo-Anneler sindaca di Matten e Dominik Liener, capo infrastruttura e tecnica della Jungfraubahn.

¹ Nome derivato dai percorsi delle funivie che partono da un punto per proseguire a V in direzioni diverse.



Sala parrocchiale pronta per l'Assemblea dei Delegati

Bruno Pini e Pietro Mariotta erano presenti quali rappresentanti di ATAF.

Pietro ha raggiunto Interlaken-West viaggiando con la Centovallina fino a Domodossola e proseguendo con la BLS attraverso il Sempione e il Lötschberg.

Bruno invece, partendo da Bellinzona, ha raggiunto dapprima Lucerna con un diretto delle FFS per poi proseguire fino a Interlaken-Ost con la Zentralbahn (ZB), ex Brünigbahn² (FFS). Particolare è stato poi il fatto che per raggiungere Interlaken-West ha dovuto viaggiare con un ICE germanico diretto ad Hamburg-Altona.



La sera di domenica siamo poi rientrati in Ticino via Brünig e Lucerna partendo da Interlaken-Ost.

Lungo la linea del Brünig abbiamo intravvisto una miniferrovia con un convoglio trainato da una locomotiva a vapore. Visto che il nostro treno circolava a ca. 80 kmh abbiamo avuto solo pochi secondi per notare questa presenza. Navigando in internet abbiamo poi scoperto che questa ferrovia in 7¼" appartiene all'Associazione fondata nel 2013:

«Sumsi-Dampfbahn Obwalden»

È interessante leggere la loro storia e quanto hanno fatto e stanno facendo navigando nel loro sito www.sumsi-dampfbahn.ch.

² La Brünigbahn era l'unica ferrovia delle FFS a scartamento metrico

MEFEZ (Modelleisenbahnfreunden Eiger Zweilutschinen)



www.mefez.ch

- Fondata nel 1968, contava 17 membri.
- Attualmente sono ca.150 membri associati.
- Interessante sapere che all'Assemblea Generale del 2022 erano presenti 18 membri.
- Prima sede sociale a Zweilütschinen in un vagone passeggeri dismesso della BOB.
- Seconda sede sociale sempre a Zweilütschinene presso la BOB in una baracca delle FFS usata per Expo 1964 e depositata a Zürich-Herdern.
- Nella seconda sede sociale durante ca.40 anni fu costruito un impianto H0/H0m della lunghezza di ca.120 m.
- Nel 2015 le BOB decisero di ampliare le loro officine. MEFEZ fu obbligata a trovare una nuova sede e ad eliminare tutto l'impianto H0/H0m.
- La sede attuale, la terza, a Matten (Interlaken) fu presa in consegna nel 2020: costo ca.330'000 CHF, finanziata con sponsor e con un'ipoteca a tasso fisso.



La sede attuale a Matten bei Interlaken dell'Associazione MEFEZ

Quanto hanno fatto i membri MEFEZ a Zweilütschinen per la conservazione di locomotive a vapore e altro materiale delle ferrovie a scartamento ridotto svizzere è ammirevole. Se navigate nel loro sito ed altrove scoprirete storie interessanti e parzialmente sconosciute.



Interno della sede con l'impianto in H0/H0m in costruzione e il sistema di controllo INTEGRA



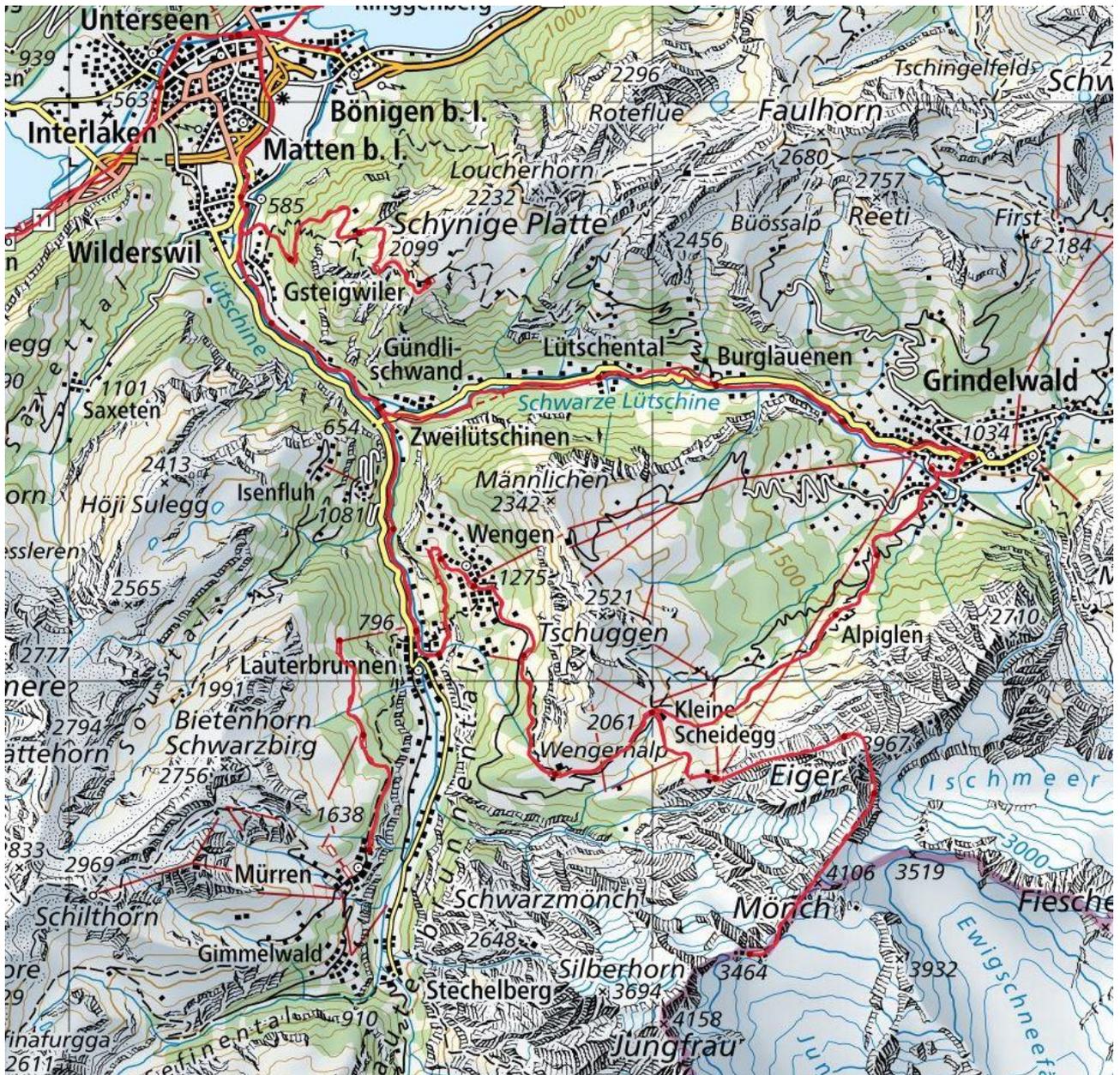
Elicoidale con "Schablonen" in alluminio per H0/H0m³

³ In italiano "stencil" !!!

Escursione nella regione della Jungfrau

Particolarmente interessante è stata l'escursione che da Interlaken ci ha portati nella regione ai piedi della Jungfrau e dell'Eiger e che ci ha permesso di conoscere le numerose ferrovie di montagna e di visitare le officine della Jungfrauabahn presso la stazione Eigerletscher.

La comitiva è stata accompagnata da due guide che hanno spiegato la storia delle ferrovie della Jungfrau, la geografia della regione e raccontato alcuni aneddoti ad esempio quello del motivo per cui non si sono usati gli stessi scartamenti per le due ferrovie che si incrociavano alla Kleine Scheidegg.





Partenza da Interlaken-Ost con treno BOB direzione Grindelwald



Arrivo a Grindelwald Terminal



Cabinovia Eiger-Express direzione Eigergletscher



Vista sull'Eiger



Vista sulla Jungfrau



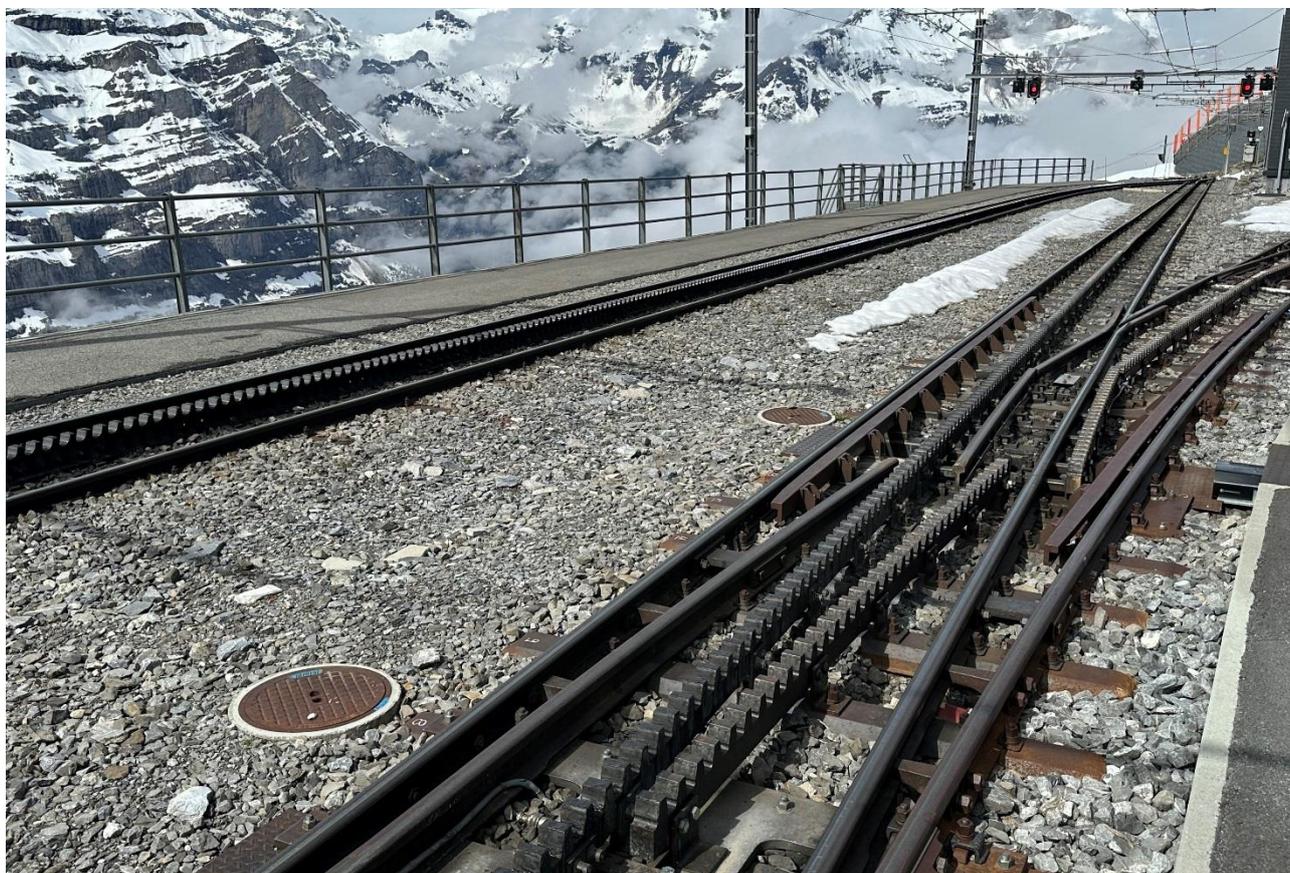
Eigergletscher – Asiatici in attesa di salire sul treno che li porterà al Jungfraujoch



Stazione Eigergletscher



Vista sulle officine della Jungfraubahn





Linea trifase. La terza fase è collegata al binario.
Attraversando uno scambio una fase viene disinserita facendo abbassare un pantografo.



Trattore "CUBO" radiocomandato costruito dalla Belloli di Grono



Arrivo del treno della Jungfrau alla Kleine Scheidegg.
A destra l'addetto controlla il trattore Belloli tramite il telecomando.

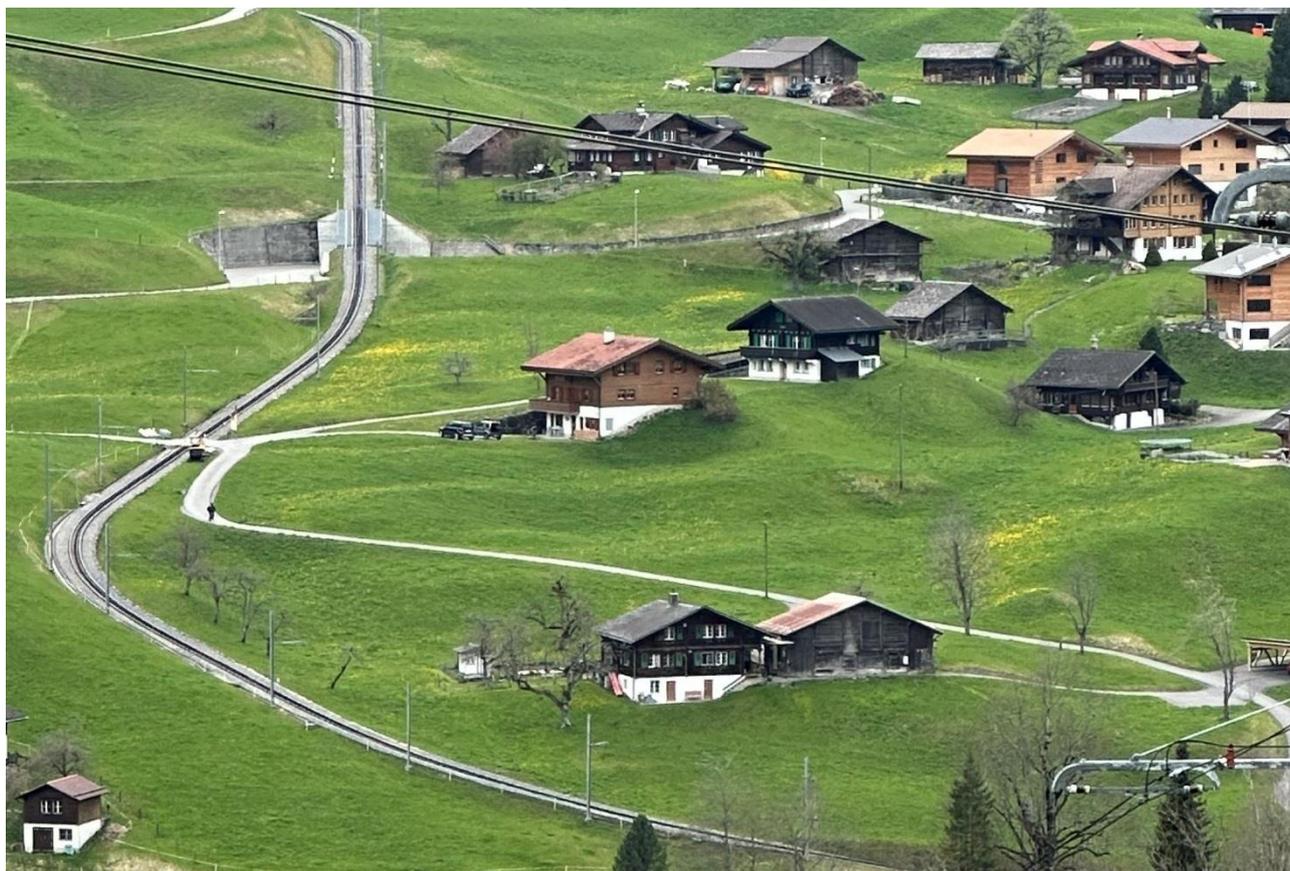


Pranzo alla Kleine Scheidegg



In attesa di partire per Grindelwald con la Wengernalpbahn con scartamento di 800 mm





Vista da Grindelwald della Wengernalpbahn

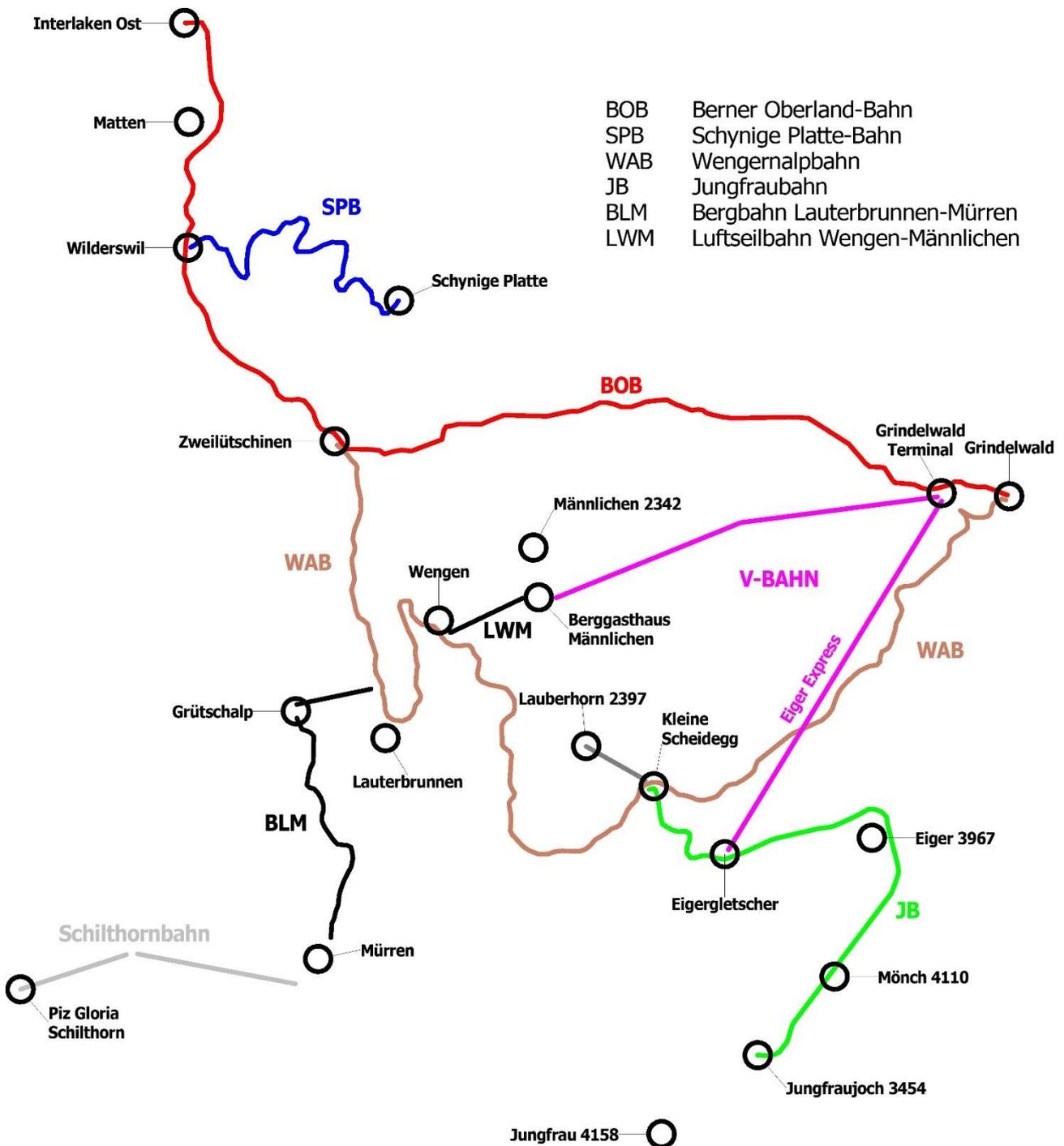


Partenza da Grindelwald per Interlaken Ost con la BOB

Le ferrovie di montagna della Jungfrau

Bruno Pini

Collegamenti partendo da Interlaken-Ost



Berner Oberland-Bahnen AG

- Berner Oberland-Bahn BOB
 - ferrovia scartamento 1000 mm
 - Interlaken Ost – Zweilütschinen – Grindelwald Terminal - Grindelwald
 - Interlaken Ost – Zweilütschinen - Lauterbrunnen
 - lunghezza 23.69 km
 - adesione/cremagliera (Riggenbach/von Roll)
 - pendenza massima 12 %
 - corrente continua 1500 V
- Schynige Platte Bahn SPB
 - ferrovia scartamento 800 mm
 - Wilderswil - Schynige Platte
 - lunghezza 7.26 km
 - cremagliera (Riggenbach/von Roll)
 - pendenza massima 25 %
 - corrente continua 1500 V

Jungfraubahn Holding AG

- Jungfraubahn JB
 - ferrovia scartamento 1000 mm
 - Kleine Scheidegg – Eigergletscher – Jungfrauoch
 - lunghezza 9.34 km di cui ca 7.4 km in galleria
 - cremagliera (Strub)
 - pendenza massima 25 %
 - corrente trifase 1125 V - 50 Hz
- Wengernalpbahn WAB
 - ferrovia scartamento 800 mm
 - Lauterbrunnen – Wengen – Kleine Scheidegg - Grindelwald
 - lunghezza 19.11 km
 - adesione/cremagliera (Riggenbach-Pauli/von Roll)
 - pendenza massima 25 %
 - corrente continua 1500 V
- Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren BLM
 - Lauterbrunnen – Grütschalp (funivia)
 - Grütschalp – Mürren (ferrovia scartamento 1000 mm, lunghezza 4.27 km)
- V-Bahn
 - 44 telecabine
 - Eiger-Express: Grindelwald Terminal - Eigergletscher
 - Lunghezza 6483 m
 - 111 telecabine
 - Grindelwald Terminal – Männlichen
 - Lunghezza 6100 m

La Jungfraubahn JB

La ferrovia elettrica a scartamento ridotto (1000 mm) e a cremagliera inaugurata nel 1912 collega la Kleine Scheidegg (2061 m slm) alla vetta della Jungfrau (3454 m slm).



Adolf Guyer, industriale di Zurigo , ideatore e committente della ferrovia

Alcune curiosità:

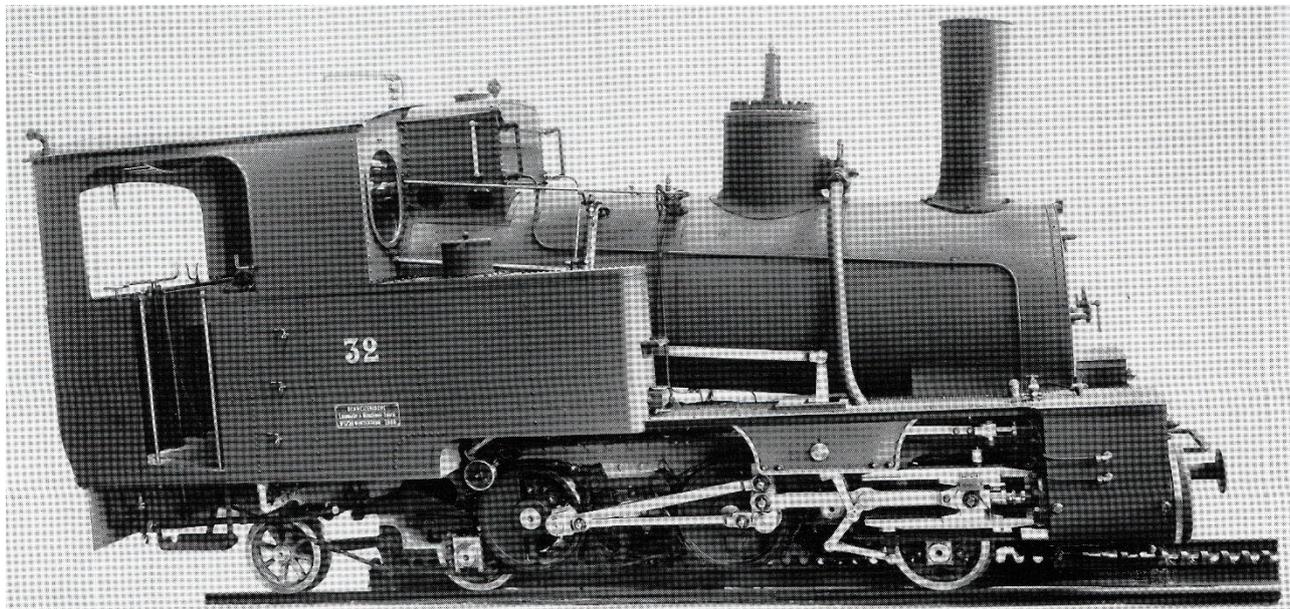
- la stazione di arrivo sulla Jungfrau è in galleria e si trova in Vallese
- la ferrovia è sempre stata elettrificata
- all'inizio la ferrovia era parte in aderenza e parte a cremagliera, ma dal 1951 interamente a cremagliera
- fino al 1998 era in servizio il Rowanzug con la particolarità che il primo vagone si appoggiava direttamente sul chassis della locomotiva allo scopo di aumentarne l'aderenza. Dalla fine del 2007 si trova nel museo ferroviario di Kerzers FR. Questo tipo di convoglio era anche in servizio sulla Brunnen-Morschach-Axenstein-Bahn e sulla Gornergratbahn (Zermatt-Gornergrat).



La Wengernalpbahn WAB

La ferrovia a scartamento ridotto (800 mm) e a cremagliera inaugurata nel 1893 collega Lauterbrunnen a Kleine Scheidegg (2061 m slm), stazione ferroviaria capolinea della Ferrovia della Jungfrau, proseguendo fino a raggiungere Grindelwald.

All'inizio il servizio era garantito da locomotive a vapore. Nel 1912 la linea venne elettrificata.



H Nr. 32, costruita nel 1906 dalla SLM di Winterthur, messa fuori servizio e demolita nel 1916

Eiger-Express

Con la cabinovia Eiger-Express, inaugurata nel 2018 nell'ambito del progetto V-Bahn, si raggiunge in 15 minuti partendo da Grindelwald Terminal, nuova fermata sulla linea Interlaken Est – Grindelwald, la stazione di Eigergletscher dando la possibilità di continuare verso la Jungfrau. Il tempo di viaggio si riduce di ca 45 minuti rispetto a quello con la Wengernalpbahn.

[ndr] Informazioni dettagliate sono riportate nei libri editi da PRELLBOCK:

- Schynige Platte-Bahn
Die Bergstrecke der Berner Oberland-Bahnen
- Jungfraubahn
Die Linie Kleine-Scheidegg-Jungfrauoch der Jungfraubahnen
- Wengernalpbahn
Linie Lauterbrunnen-Kleine Scheidegg-Grindelwald der Jungfraubahnen

SEAK (Schweizerischer Eisenbahn-Amateur-Klub Zürich)

Bruno Pini

All'Assemblea dei delegati 2023 a Matten-bei Interlaken è stato annunciato lo scioglimento dell'Associazione ferroviaria SEAK di Zurigo. Di seguito alcune informazioni.

Fondata nel 1933 e cofondatrice nel 1947 dell'Associazione mantello SVEA ha deciso di sciogliersi per mancanza di persone disposte a rinnovare il Comitato. La particolarità di SEAK è quella di non aver mai posseduto un impianto ferroviario in miniatura né materiale rotabile circolante su ferrovie in scala 1:1. Tuttavia è sempre stata molto attiva nel raccogliere e divulgare informazioni di carattere ferroviario.

Nel sito www.seak.ch si può leggere:

Die ausserordentliche Generalversammlung des SEAK hat am Samstag, 15. April 2023 um 14.30 im Restaurant Muggenbühl stattgefunden.

Dabei wurde die Auflösung des Schweizerischen Eisenbahn-Amateur-Klub Zürich (SEAK) per 31. Dezember 2023 beschlossen.

Mitgliederversammlungen werden keine mehr durchgeführt.

Rodolfo Widmer ha trovato queste poche righe in un forum tedesco:

Der alterwürdige Schweizerische Eisenbahn-Amateur-Klub (SEAK) löscht die Lichter. Mir bleibt die Spucke weg. Erst in Rücksprache mit einem ehemaligen mir gut bekannten Vorstandsmitglied des Schweizerischen Verband Eisenbahn-Amateur (SVEA), heute ist er dort ein Ehrenmitglied und dies zurecht, habe ich dies geglaubt. Der offizielle Beschluss ist zwar erst drei Tage her, aber wie in der ARGE leider unumgänglich.

Man muss sich vorstellen, der erste Schweizerische Eisenbahn- und Modelleisenbahn Amateur Verein, der zwar nie eine Modelleisenbahnanlage besass und auch keine Modulanlage oder dergleichen, dafür aber ein umfangreiches Archiv, hört auf. Dieser Verein dominierte jahrzehntelang die Eisenbahn- und Modelleisenbahn Szene der Schweiz. Viele namhafte Hobby-Eisenbahner und -Modelleisenbahner (Fahrzeugmodellbauer) waren in diesem Verein Mitglied und knüpften hier meist lebenslänglich dauernde Netzwerke. Dieser Verein war massgeblich bei der Gründung des Schweizerischen Verband Eisenbahn-Amateur (SVEA) beteiligt und damit auch der Verbandszeitschrift Zeitschrift Eisenbahn Amateur.

Questa situazione è molto triste, ma quando nessuno vuole mettersi a disposizione per entrare in Comitato di un'Associazione il suo scioglimento diventa purtroppo inevitabile. Non è la prima volta che capita e non sarà neanche l'ultima. Tuttavia è sempre giusto ricordare che nuove Associazioni si costituiscono, con nuove idee, nuovi obiettivi e nuove motivazioni.

Brevi disquisizioni in fantasia...

Rodolfo Widmer

Magari già lo sapete, ma in Gran Bretagna

Gorsafawddacha' idraigodanheddogleddollônpenrhynareurdraethceredigion

è il nome di una stazione ferroviaria nel Galles del nord, scelto dai "locals" per fare concorrenza ai compatrioti.

Si traduce così:

"la stazione di Mawddach e i suoi denti di dragone lungo la strada di Northern Penrhyn sulla spiaggia dorata di Cardigan Bay".

In Germania esisteva anche un'associazione con un nome molto lungo...

Donaudampfschiffahrtselektrizitätenhauptbetriebswerkbauunterbeamtengesellschaft

80 lettere: "l'associazione dei sottufficiali per la gestione dell'ufficio centrale della compagnia di battelli elettrici sul Danubio". Un'organizzazione realmente esistita.

Però la parola più lunga della lingua tedesca era, fino a poco tempo fa

Rindfleischetikettierungsüberwachungsaufgabenübertragungsgesetz

Si tratta di un titolo di 63 lettere di una legge per la regolamentazione del controllo dell'etichettatura della carne bovina. La parola ha smesso di esistere al momento dell'abrogazione della legge.

Visto poi che abitiamo in una regione italoфона immagino che tutti conosceranno la parola del vocabolario italiano più lunga, che al momento è ancora l'avverbio di 26 lettere

precipitevolissimevolmente

A dire la verità esiste un termine più lungo (27 lettere), che però non è presente nel vocabolario, ed è contenuto nel **De vulgari Eloquentia** di Dante Alighieri:

sovramagnificentissimamente

È un endecasillabo, se qualcuno si ricorda che cosa è un endecasillabo, magari incontrato durante gli studi...

Tra l'altro, l'inclusione di una parola nel vocabolario è vincolata alla frequenza di utilizzo della parola stessa.

[ndr]

La disquisizione di Rodolfo ha dato lo spunto per ricercare alcuni dettagli sulla ferrovia del Galles con questa speciale stazione della ferrovia di Fairbourne.



La Fairbourne Railway inaugurata nel 1895 collega Fairbourne a Barmouth Ferry dove i visitatori possono raggiungere la località balneare di Barmouth ed ha una lunghezza di 3.2 km. La ferrovia chiusa nel 1940 e riaperta nel 1947 fu messa successivamente in vendita ed acquistata da privati nel 1995. È l'unica ferrovia nel Galles a scorrere interamente lungo la costa con locomotive a vapore a scartamento ridotto (311 mm).



„Golf Halt“ era il nome originale inglese di una fermata della Fairbourne Railway, nei pressi di campi da golf, a Gwynedd, contea del nord-ovest del Galles, affacciata sulla baia di Liverpool.



Si voleva cambiare il nome della fermata creandone uno di fantasia in lingua gallese:

Gorsafawddacha' idraigodanheddogleddollônpenrhynareurdraethceredigion (67 lettere)

per poter entrare nel Guinness dei primati (Guinness World Records) quale stazione con il nome più lungo al mondo precedentemente detenuto dal 1860 da un'altra stazione gallese:

Llanfairpwllgwyngyllgogerychwyrndrobwlllantysiliogogoch (58 lettere)

A causa di diversi errori di grammatica, di uso inappropriato di vocaboli, ecc. il nuovo nome non riuscì ad entrare nel Guinness dei primati e la fermata riprese nel 2007 il suo nome originale inglese "Golf Halt".

La stazione gallese di:

Llanfairpwllgwyngyllgogerychwyrndrobwlllantysiliogogoch (58 lettere)

dell'omonima cittadina è il toponimo più lungo d'Europa e il secondo più lungo al mondo e significa:

“Chiesa di Santa Maria nella valletta del nocciolo bianco, vicino alle rapide e alla chiesa di San Tisilio nei pressi della caverna rossa”

Per praticità il lunghissimo nome viene abbreviato in Llanfair PG o Llanfairpwll. La cittadina è chiamata spesso dagli inglesi... Gogogoch.



La stazione di Llanfairpwllgwyngyllgogerychwyrndrobwlllantysiliogogoch

il comune di ca 3000 abitanti situato sull'isola di Anglesey è gemellato con:

- **Ie** , comune in Olanda
- **Y** , comune in Francia

Sull'isola di Anglesey dimoravano a suo tempo i principi di Galles dove William prestava servizio militare quale pilota di elicottero.

Il sito web... e non poteva essere altrimenti... è:

<https://llanfairpwllgwyngyllgogerychwyrndrobwlllantysiliogogoch.co.uk>

ed è “the LONGEST VALID INTERNET DOMAIN NAME IN THE WORLD”.

Digitate questo sito e scoprirete altre curiosità interessanti.

Hemmschuhe... ossia le "staffe d'arresto"

Bruno Pini

Nel Bollettino 2022.03 SET-DIC Dominic Pini aveva descritto la costruzione di questo dispositivo ferroviario in miniatura. Il presente articolo descrive le caratteristiche, lo scopo e il modo d'uso di questo... oggetto ferroviario.

In tedesco "einen Wagen hemmen" significa frenare, arrestare un vagone. Hemmschuhe significa letteralmente "scarpa d'arresto". In Italia vengono chiamate "scarpe fermacarro".

In Svizzera l'Ufficio federale dei trasporti UFT (Bundesamt für Verkehr BAV) usa il termine **staffa d'arresto**, in tedesco **Hemmschuhe**. Chi usa le staffe vengono chiamati "staffisti".

Per frenare un vagone basta mettere una sola staffa su un binario ad una certa distanza dal vagone in movimento. L'effetto frenante avviene perché l'asse che verrà frenato continua a ruotare dovuto al contatto di una ruota con il binario mentre la ruota salita sulla staffa viene impedita nel rotolamento. La staffa si comporta quindi come un ceppo dei freni.

Da notare che mettendo due staffe sotto entrambe le ruote di un asse, visto che entrambe le ruote dopo aver sormontato le staffe smettono di rotolare, l'effetto frenante dovuto alla sola frizione delle staffe con i binari è nettamente inferiore.

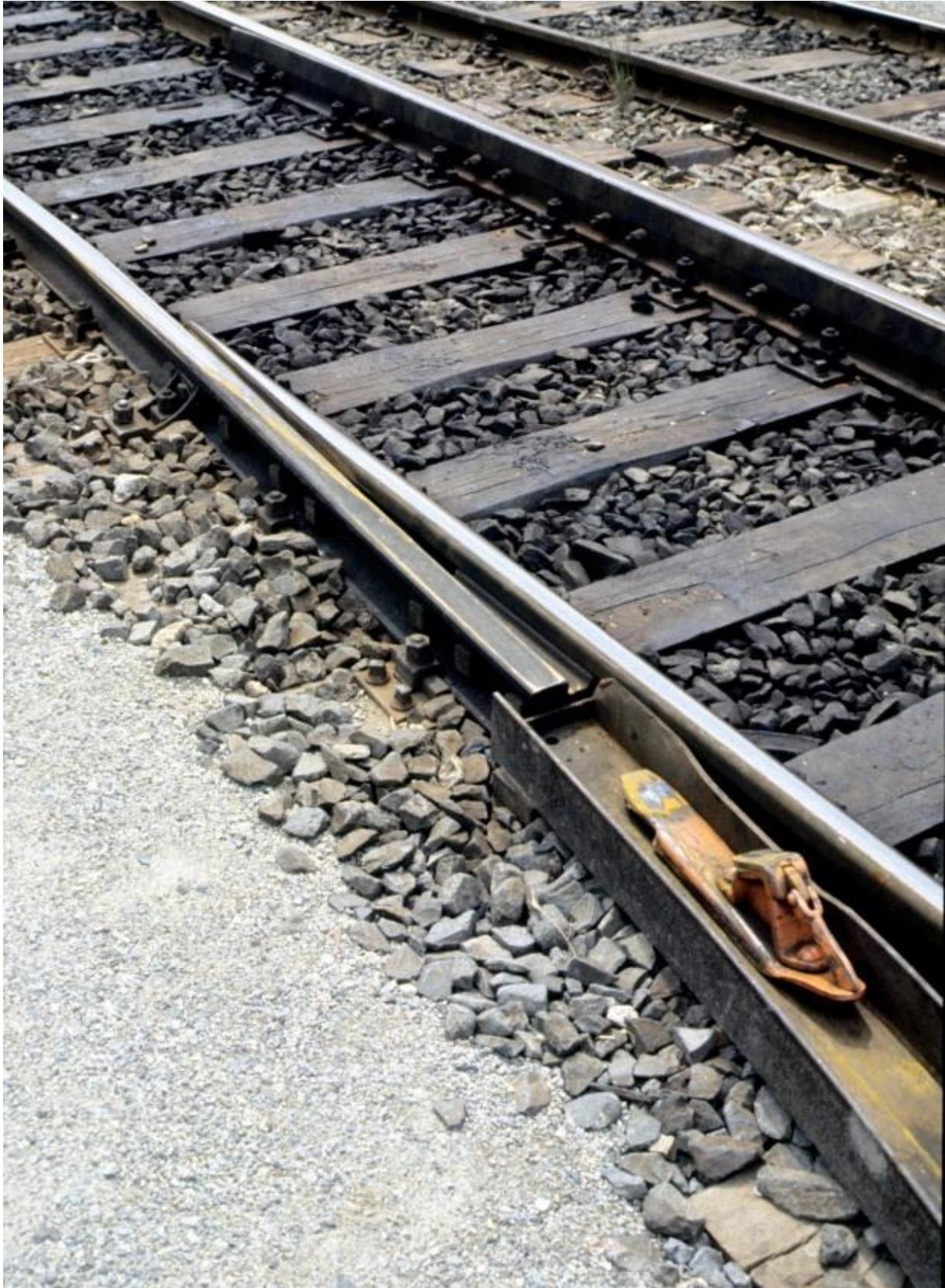


Staffa originale FFS



Staffa in scala 7¼" prodotta da Dominic Pini

In alcune ferrovie estere per rallentare i vagoni vengono usati accorgimenti come quello indicato dalla seguente immagine. La staffa dopo aver garantito l'effetto frenante per una certa lunghezza viene espulsa dal binario. Una controrotaia impedisce al vagone di uscire dai binari.



Hemmschuh-Auswurfbremse, Wr.Neustadt, 26.7.1986

Le prescrizioni riguardanti l'uso delle staffe d'arresto delle Ferrovie Svizzere sono riassunte nel documento:

**Prescrizioni svizzere sulla circolazione dei treni PCT
(R 300.1-.15) - 742.173.001
01.07.2020**

Di seguito alcuni punti ripresi dalle prescrizioni.

R 300-2 Segnali

3.2.5 Tavole d'avvertimento per staffe d'arresto (106)



Significato: i veicoli sono assicurati contro la fuga con staffe d'arresto (106)

R 300.4 Movimenti di manovra

1.6.4 Veicoli assicurati con staffe d'arresto (268)

I veicoli assicurati contro la fuga mediante staffe d'arresto, vanno contrassegnati in base alle prescrizioni sui segnali.

1.7.2 Assicuramento di veicoli (268)

Per l'assicuramento dei veicoli ricoverati si possono utilizzare i mezzi seguenti:

- staffe d'arresto
- freno d'immobilizzazione.

In ogni caso, i veicoli ricoverati su una discesa di oltre il 20 ‰ o nelle sue immediate vicinanze, devono essere assicurati, in più della forza di ritenuta minima necessaria, con una staffa d'arresto.

...

1.7.3 Assicuramento di treni (269)

Il manovratore che accoppia o sgancia il veicolo motore è responsabile per

- l'allontanamento della staffa d'arresto utilizzata per assicurare o l'allentamento dei freni d'immobilizzazione per un treno in partenza

l'assicuramento contro la fuga per un treno in arrivo.

1.10.1 Fermata di veicoli con staffe d'arresto - In generale (272)

Nel caso di lancio o di colpo i relativi veicoli col freno a mano non servono devono essere fermati con staffe d'arresto.

Con le staffe d'arresto si possono fermare veicoli o gruppi di veicoli con una lunghezza massima di 40 metri, nel qual caso i veicoli leggeri non possono essere lanciati davanti a veicoli pesanti. All'occorrenza i veicoli leggeri vanno portati al lancio o al colpo per conto proprio. Sono considerati veicoli leggeri quelli con un peso assiale inferiore a 12 t.

Per ogni profilo di rotaia bisogna utilizzare il tipo di staffa d'arresto appropriato.

Davanti agli aghi, ai cuori, alle crociere di scambi e su rotaie immerse nel cemento, possono essere utilizzate solo staffe d'arresto a molla.

Le staffe d'arresto non possono essere utilizzate per fermare veicoli motori.

1.10.2 Fermata di veicoli con staffe d'arresto - Controllo delle staffe d'arresto (272)

Le staffe d'arresto e i rispettivi binari devono essere lubrificati in modo appropriato. Prima di utilizzare le staffe d'arresto, lo staffista deve controllare la lubrificazione e lo stato generale.

Se, per ragioni sconosciute, una staffa d'arresto non ha svolto la sua funzione, può essere riutilizzata solo dopo che essa e il tratto di binario interessato sono stati esaminati e trovati in ordine.

1.10.3 Fermata di veicoli con staffe d'arresto - Distanza di frenatura (273)

Tenendo conto della distanza di frenatura, le staffe d'arresto devono essere collocate davanti a veicoli o a ostacoli nel binario, ad una distanza tale che i veicoli che si avvicinano si fermino in modo sicuro, senza urti.

Per il calcolo della distanza di frenatura occorre badare a quanto segue:

- al peso dei veicoli che si avvicinano
- al rapporto fra il carico dell'asse più vicino alla staffa d'arresto e il peso totale dei veicoli che si avvicinano
- alla velocità dei veicoli
- alla direzione e alla forza del vento
- allo stato delle rotaie
- alla pendenza del binario
- all'efficacia frenante delle staffe d'arresto
- alla quantità delle staffe d'arresto.

1.10.4 Fermata di veicoli con staffe d'arresto – Posa (273)

Nelle curve la staffa d'arresto va posata sulla rotaia interna.

Se si devono collocare 2 staffe d'arresto, esse vanno posate alla stessa altezza. Due staffe d'arresto vanno posate in particolare qualora esista il rischio che una sola staffa venga espulsa dal binario o che i cerchioni siano sfaccettati.

Attenzione: se si fermano veicoli con 2 staffe d'arresto, la distanza di frenatura è più lunga rispetto a quella del veicolo fermato con una sola staffa d'arresto.

1.10.5 Fermata di veicoli con staffe d'arresto - Rimozione delle staffe d'arresto (273)

Per quanto attiene all'attraversamento dei binari valgono di principio le medesime distanze di sicurezza prescritte per l'agganciamento e lo sgancio dei veicoli. Se un veicolo fermo è assicurato da almeno 1 staffa d'arresto, lo staffista può attraversare il binario senza osservare la distanza minima di 5 metri.

3.2.1 Disposizioni per i movimenti – Lanci e colpi – Staffisti (287)

Nel servizio di lancio o di colpo, gli staffisti devono essere informati anticipatamente in merito alla successione dei lanci e dei colpi e, per quanto necessario, avvisati con l'annuncio «carro pesante» circa la presenza di questi vagoni. Si considerano veicoli pesanti quelli con un peso lordo superiore a 120 t.

Il lancio o il colpo possono essere iniziati solo se gli staffisti hanno annunciato di essere pronti. Se uno staffista non riesce a posare tempestivamente le staffe d'arresto per ogni lancio o colpo, deve dare segnali di fermata.

6.7 Assicuramento (312)

Le estremità dei binari in cui avvengono lanci devono essere assicurati con una staffa d'arresto doppia o 2 staffe d'arresto.

Se i carri lanciati sono assicurati con staffe d'arresto, nei binari di direzione si può rinunciare ad appendere una tavola d'avvertimento per staffe d'arresto. Il capomanovra deve partire dal presupposto che i carri sono assicurati con staffe d'arresto e comportarsi di conseguenza.

R 300.5 Preparazione di treni**2.6 Assicurazione di treni fermi – Pesì freno computabili per la forza di ritenuta (349)**

La forza di ritenuta è definita in kilonewton (kN).

Le iscrizioni dell'unità in tonnellate (t) devono essere applicate secondo la regola seguente: 1 t (peso-freno) viene computata come 1 kN (forza di ritenuta).

...

Se la forza di ritenuta è indicata in doppio, in kN e in t, si deve computare il valore in kN.

Per la determinazione della forza di ritenuta sono computabili i freni seguenti:

- il freno d'immobilizzazione

...

- staffe d'arresto

Per la forza di ritenuta, sulle pendenze fino al 50‰ è computabile per ogni asse assicurato con una staffa il peso assiale proporzionale in base alla formula seguente:

peso assiale in t x 2 = kN, mass. 40 kN

Le staffe d'arresto vanno collocate sotto le ruote dei veicoli con il peso assiale più elevato possibile. Per ogni veicolo va utilizzata una sola staffa d'arresto. Il freno d'immobilizzazione dei carri sotto i quali è posata una staffa d'arresto non può essere computato per la forza di ritenuta minima.

Le imprese di trasporto ferroviario possono disciplinare nelle prescrizioni d'esercizio la posa e il computo di staffe d'arresto per i veicoli motore e di staffe d'arresto supplementari per i vagoni. Al riguardo occorre assicurare che per ogni asse non venga computata più della forza di ritenuta proporzionale del freno d'immobilizzazione o una staffa d'arresto. I gestori dell'infrastruttura fissano nelle prescrizioni d'esercizio il computo delle staffe d'arresto per la forza di ritenuta minima per le pendenze superiori al 50‰.

Le prime linee ferroviarie

Bruno Pini

Spesso crediamo che le prime ferrovie siano state inaugurate poco prima del 1900. Tuttavia ciò è avvenuto molto prima.

Inghilterra	1825	Stockton – Darlington (locomotiva Locomotion)
Stati Uniti d'America	1830	Charleston – Hamburg
Francia	1832	Saint-Étienne – Lione
Irlanda	1834	Dublino - Kingstown
Belgio	1835	Bruxelles – Malines
Regno di Baviera	1835	Norimberga – Fürth (locomotiva Adler)
Canada	1836	La Prairie – Saint John
Russia	1837	Pietroburgo – Carskoe Selo
Cuba	1837	L'Avana - Bejucal
Regno di Sassonia	1837	Lipsia - Althen
Austria	1838	Vienna – Floridsdorf
Regno di Prussia	1838	Berlino – Potsdam
Regno delle Due Sicilie	1839	Napoli – Portici
Paesi Bassi	1839	Amsterdam – Haarlem
Regno Lombardo-Veneto	1840	Milano – Monza
Granducato di Toscana	1844	Pisa – Livorno
Ducato di Lucca	1846	Lucca – Pisa (seconda ferrovia internazionale al mondo)
Ungheria	1846	Pest – Vác
Danimarca	1847	Copenaghen – Roskilde
Svizzera	1847	Zurigo – Baden
Regno di Sardegna	1848	Torino – Trofarello
Spagna	1848	Barcellona – Mataró
Perù	1851	El Callao - Lima
India	1853	Bombay – Thana
Norvegia	1854	Oslo – Eidsvoll
Australia	1854	Melbourne – Port Melbourne
Portogallo	1856	Lisbona - Carregado
Egitto	1857	Il Cairo – Alessandria d'Egitto
Stato Pontificio	1857	Roma – Frascati
Argentina	1857	Buenos Aires – San José de Flores
Lussemburgo	1859	Bettembourg - Esch-sur-Alzette
Sudafrica	1860	Durban – The Point
Principato di Monaco	1868	Stazione di Monaco sulla Ferrovia Marsiglia-Ventimiglia
Grecia	1869	Atene – Il Pireo
Uruguay	1869	Montevideo - Las Piedras
Giappone	1872	Tokyo – Yokohama
Liechtenstein	1872	Ferrovia Feldkirch-Buchs
Cina	1876	Shanghai – Wu Sung
Malta	1883	La Valletta - Floriana

[da WIKIPEDIA]

Nel 1804 Richard Trevithick, utilizzò un motore a vapore che poteva correre su binari. La locomotiva, chiamata Penydarren, con un singolo cilindro verticale, un volano di circa 8 piedi e una biella molto lunga, poteva trasportare 10 tonnellate di ferro, 70 passeggeri e 5 vagoni dalle acciaierie di Samuel Homfray, che aveva finanziato Trevithick, al canale della città. Un tragitto di 9 miglia, durante il quale la locomotiva riusciva a raggiungere la velocità di 5 miglia orarie.

Trevithick usava l'accorgimento molto importante di lasciar uscire dal comignolo il vapore di scarico del cilindro, producendo in questo modo un risucchio, detto tiraggio, che attirava l'aria in maniera molto più potente attraverso la caldaia, favorendo la combustione.

Ma la Penydarren riuscì a compiere solo 3 viaggi, durante ognuno dei quali il motore, pesante ben 7 tonnellate, ruppe i binari in ghisa. Homfray concluse quindi che l'invenzione non fosse comunque competitiva e che difficilmente avrebbe potuto ridurre i costi di trasporto per la sua industria. Decise così di abbandonare il progetto.



© Amgueddfa Cymru - National Museum Wales

Penydarren di Richard Trevithick (1804)

Tuttavia è di norma dare come inizio delle ferrovie la famosa gara di Rainhill in Inghilterra indetta per individuare la futura locomotiva adatta a percorrere la linea Liverpool - Manchester.

L'ing. George Stephenson costruì la Rocket nel 1829, considerata capostipite delle locomotive poiché unisce i meccanismi fondamentali come la caldaia tubolare e il tiraggio del camino. Con essa Stephenson raggiunse i 48 km/h e i 28 km/h con un convoglio di 17 tonnellate.

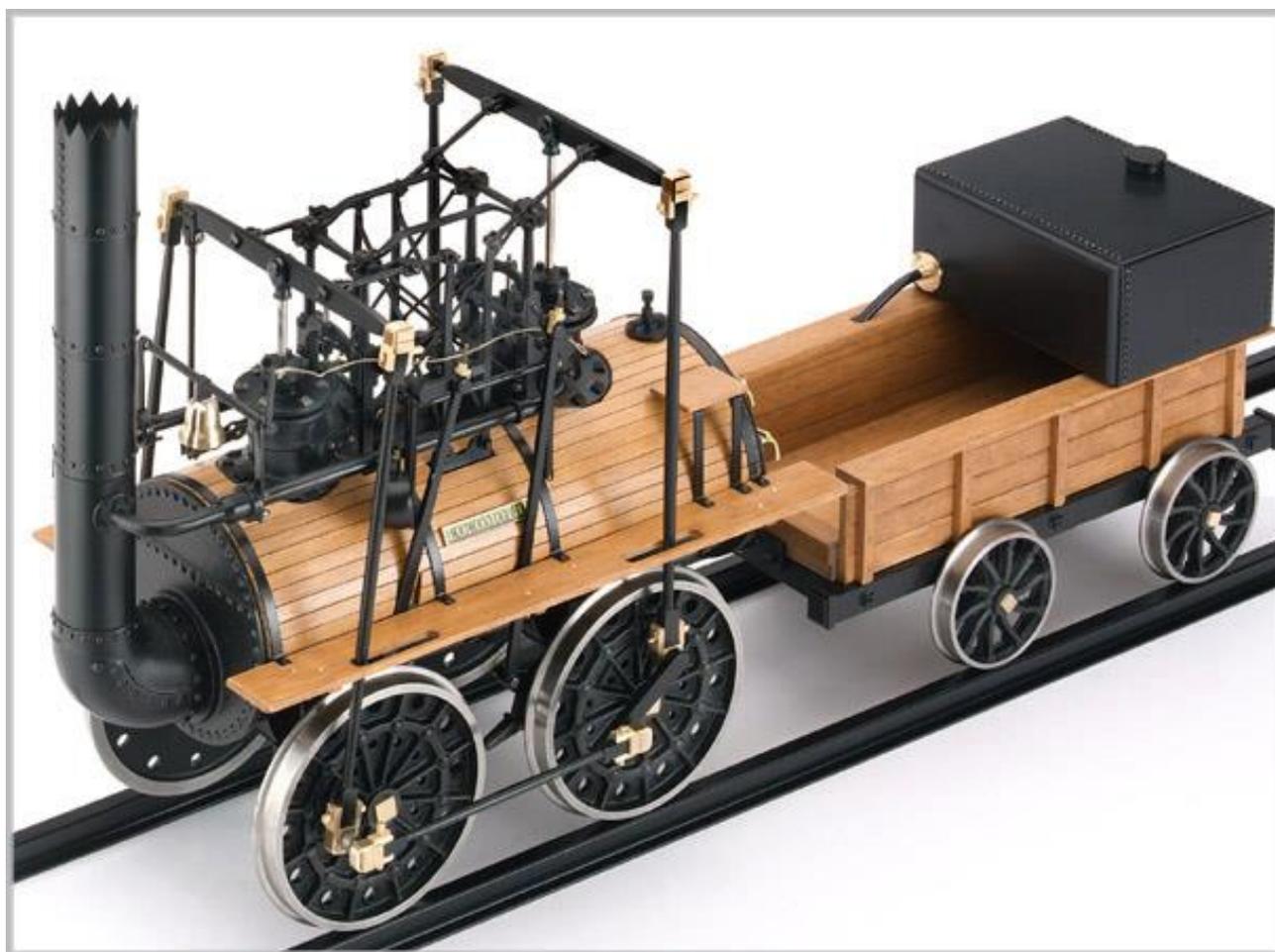


Rocket di George e Robert Stephenson (1829) – Museo delle Scienze a Londra

La locomotiva Locomotion, locomotiva a vapore progettata e costruita nel 1825 da George e Robert Stephenson, è ricordata per essere stata la prima locomotiva a vapore adibita al trasporto sulla linea Stockton-Darlington.

La linea fu costruita per trasportare al porto di Stockton il carbone estratto dalle miniere di Darlington. Stephenson condusse personalmente la Locomotion durante la giornata inaugurale.

Il convoglio di 30 tonnellate era composto da 21 vagoni colmi di carbone e da 450 passeggeri. La tratta di 14 km fu percorsa in 65 minuti.



Locomotion - modello in 5" costruito dal papà di Martin Burkhard

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

Il Comitato e la Redazione

Ricordiamo alcuni punti che sono anche elencati su www.ataf.ch

- L'attuale importo della Tassa Sociale è in vigore dal 01.01.2023.
- Chi si iscrive alla società paga la tassa intera anche se l'anno è già iniziato.
- Tutti i soci ricevono gratuitamente il Bollettino sociale pubblicato ogni 4 mesi.
- Solo i soci attivi e istruiti possono circolare con le proprie locomotive o con quelle della società. Per eccezioni decide il Comitato.
- Si è soci juniori a partire da 6 anni compiuti e fino a 18 anni compiuti.
- Lo statuto in vigore prevede che solo i soci attivi hanno diritto di voto all'assemblea generale. I soci attivi presenti possono tuttavia decidere di estendere il diritto di voto anche ai soci simpatizzanti.
- I soci che entro l'Assemblea Generale non avranno pagato la tassa dell'anno precedente sono considerati automaticamente come dimissionari.

slowUp Ticino 2023

Anche quest'anno eravamo presenti alla manifestazione SlowUp Ticino 2023 durante tutta la giornata di domenica 23.04.2023 e abbiamo potuto offrire al pubblico la possibilità di circolare a Mappo con i nostri convogli trainati da locomotive elettriche e a vapore. Nonostante il tempo incerto l'edizione 2023 si è svolta con un ottimo numero di presenze lungo tutto il tracciato Bellinzona-Locarno con oltre 20'000 partecipanti, tuttavia ca. il 50% in meno rispetto al 2022. Anche ATAF ha avuto la metà delle presenze rispetto all'anno precedente.

Informazioni periodiche del Comitato

Dopo ogni riunione mensile del Comitato pubblichiamo all'albo un breve riassunto di quanto discusso/fatto/deciso. Per ricevere queste informazioni per email basta contattare rodolfo.widmer@ataf.ch.

Alcuni lavori conclusi e altri in corso a Mappo

Nelle informazioni periodiche del Comitato e parzialmente nei Bollettini elenchiamo e spesso descriviamo alcuni lavori che un piccolo gruppo di soci esegue per conservare e migliorare l'infrastruttura interna ed esterna di ATAF.

Da citare alcuni lavori eseguiti o in fase di esecuzione:

- Ritinteggiatura dei travetti esterni dell'edificio che ospita la sede.
- Ritinteggiatura delle gelosie e della cabina scambi.
- Assemblaggio dei moduli e del cablaggio dell'impianto H0m.
- Descrizione di tutto il cablaggio dell'impianto H0m e rifacimento totale dello stesso⁴.
- Riparazione e modifica del sollevatore elettro-idraulico lato Tenero⁵.

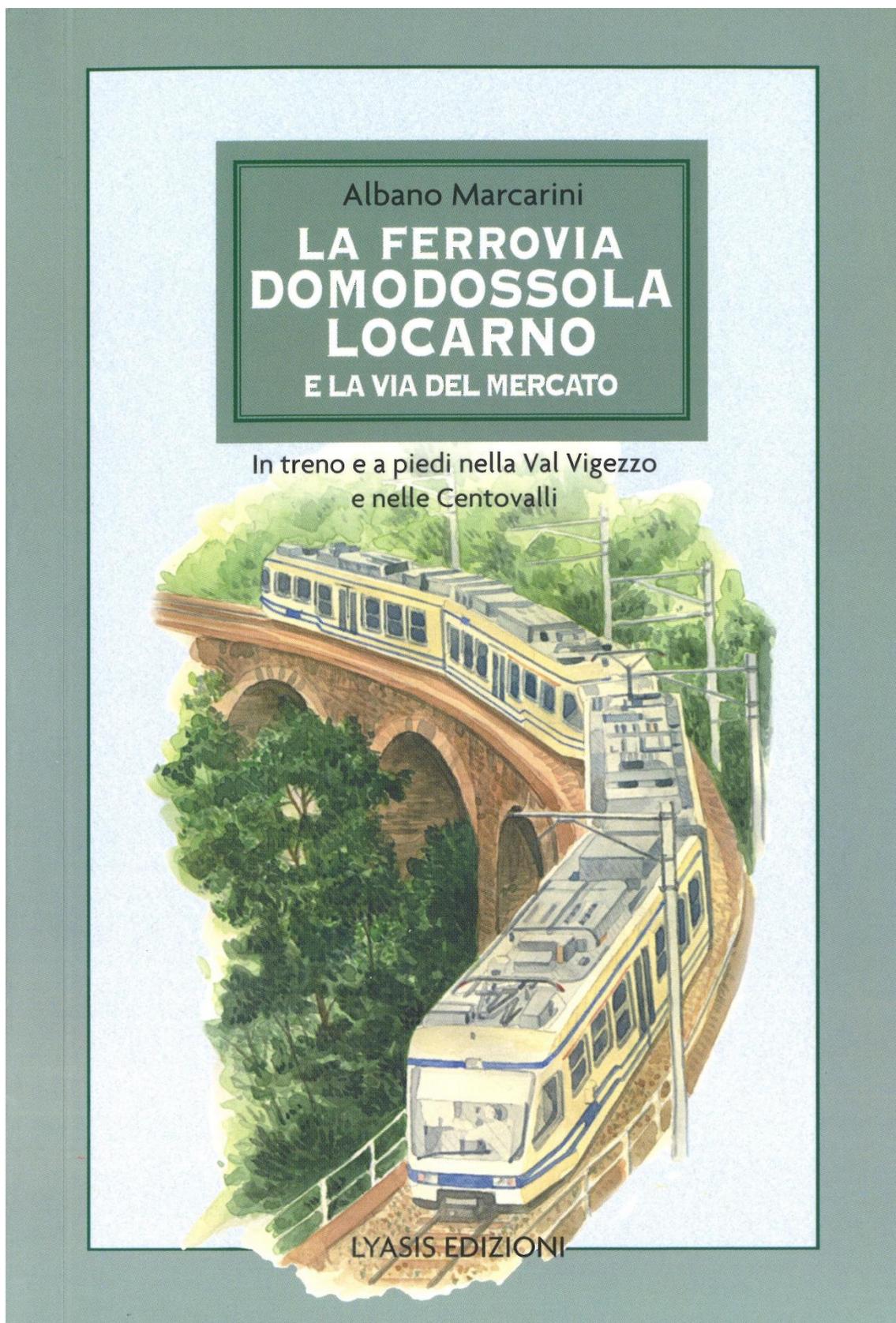
⁴ In corso

⁵ In corso

Alcune pubblicazioni

La Redazione

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



L'edizione del 2011 contiene molte informazioni, fotografie e descrizioni della Centovallina.

Prellbock

Das Schweizer Eisenbahn-Magazin

Fr. 8.-

2/23



Dolderbahn

50 Jahre Zahnradbahn

Schweizer Bahnen

175 Jahre Schweizer Bahnen (6)

Pilatusbahn

Alte Triebwagen haben ausgedient

Da consigliare l'articolo sulla sostituzione delle automotrici della ferrovia del Pilatus

Hansruedi Brawand

Schynige Platte-Bahn

Die Bergstrecke der Berner Oberland-Bahnen



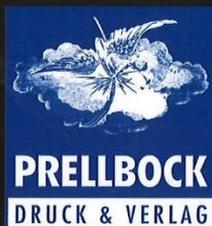
PRELLBOCK
DRUCK & VERLAG

Mit nostalgischem Cachet

Florian Inäbnit

Wengernalpbahn

Linie Lauterbrunnen–Kleine Scheidegg–Grindelwald der Jungfrauabahn

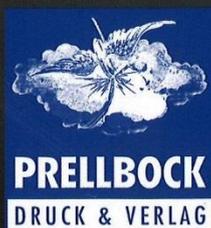


Längste durchgehende Zahnradbahn Europas

Florian Inäbnit

Jungfraubahn

Die Linie Kleine Scheidegg–Jungfrauoch der Jungfraubahnen



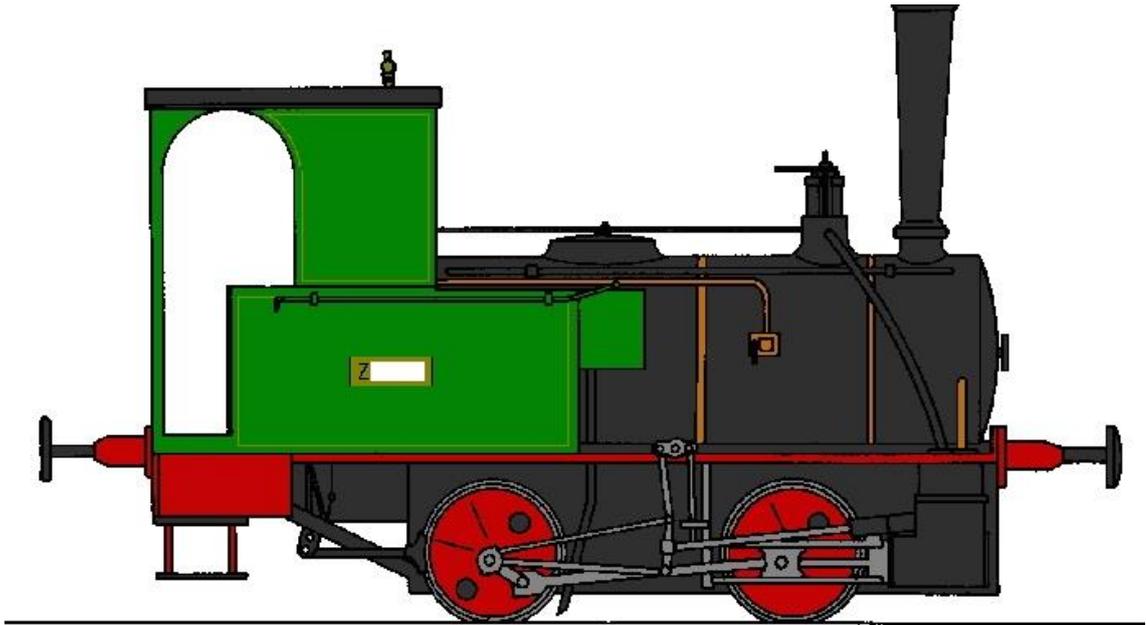
Top of Europe

Lo sapevate ...

diversi soci

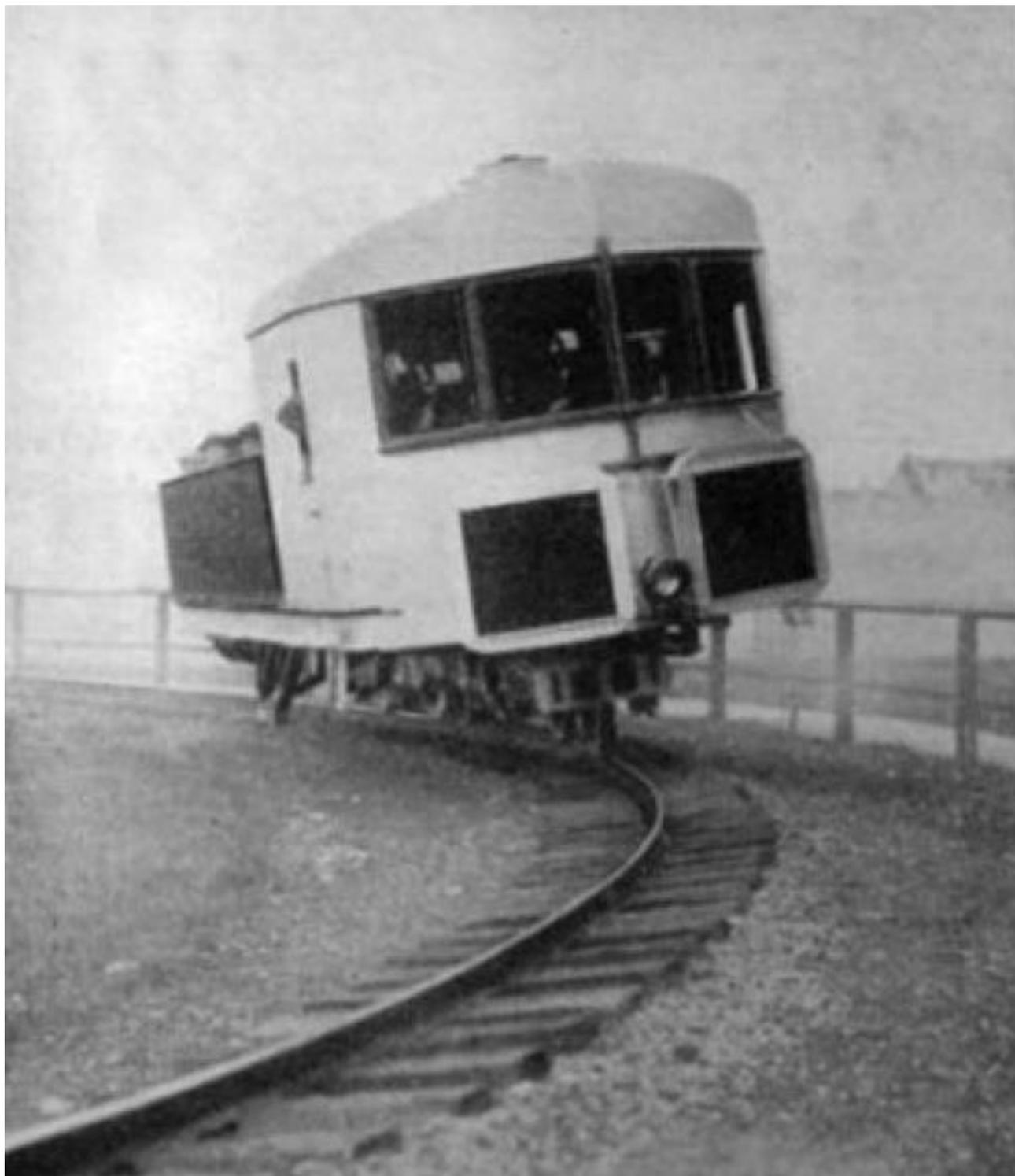
che .. queste due locomotive hanno avuto un passato comune ossia quello di aver avuto un'associazione che ha garantito loro la manutenzione necessaria per poter ancora circolare dopo che erano state messe fuori servizio dalle loro società ferroviarie?

- Di che associazione si tratta?
- Che particolarità ha il suo logo ?
- Dove si trovano ora?



Le scritte sulle locomotive sono state modificate in modo da non agevolare il loro riconoscimento.

Frivolezze fotografiche e non ...



Monorotaia Brennan

[WIKI]

La ferrovia Brennan fu un tipo di monorotaia, inventata all'inizio del XX secolo da Mr. Louis Brennan, in cui i veicoli stabilizzati attivamente mediante giroscopi, si spostavano su una singola rotaia Vignoles mediante ruote a doppia flangia.

Venne realizzato nel 1910 un modello in misura ridotta come anche un modello dimostrativo di dimensioni reali a Whitecity (Londra).

Scadenze



**Associazione Ticinese
Amici della Ferrovia**

6648 Minusio
www.ataf.ch

Find us on
Facebook www.facebook.com/atafminusio





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

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



Orario Fahrplan Horaire 2023

Aprile	9 / 23 ⁽¹⁾	14.30 – 17.30
Maggio	14 / 28	
Giugno	11	⁽¹⁾ 09.30-17.00 slowUp
Giugno	25	
Luglio	13 / 16 / 20 / 23 / 27 / 30	20.00 – 21.30
Agosto	3 / 6 / 10 / 13	
Agosto	27	
Settembre	10 / 24	14.30 – 17.30
Ottobre	8 / 15 / 22	
Dicembre	2	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

Club Ospiti a Mappo

- sabato/domenica 07-08.OTT.2023

Festival Internazionale Bouveret VS

- 02-11.GIU.2023
- 5" + 7¼"
- Presidente CASV: Yves Marclay
- Responsabile: Steve Langmeier
- www.swissvapeur.ch

Ritrovo vaporisti – Dampfbahn Aaretal

- 23-24.SET.2023
- 5" + 7¼"
- Presidente: Manuel Burkhalter
- www.dampfbahn-aaretal.ch

Festival Int.Ysebähkli am Rhy BL

- 26--27.AGO.2023
- 5" + 7¼"
- www.ysebaehkli-am-rhy.ch

Festa d'estate a Einsiedeln MECE

- 04-06.AGO.2023
- 5" + 7¼"
- Presidente: Roger Hungerbühler
- www.mece.ch

Faszination Modellbau D-Friedrichshafen

- 03-05.NOV.2023
- www.faszination-modellbau.de

«Wie mutig man ist,
weiss man immer erst nachher»

Ludwig Marcuse 1894-1971, deutsch-amerikanischer Philosoph

«Quanto si è coraggiosi,
lo sappiamo solo dopo»

Ludwig Marcuse 1894-1971, filosofo tedesco-americano