

www.ataf.ch

Bollettino

anno societatis LIII
MAGGIO-AGOSTO 2023

ASSOCIAZIONE TICINESE AMICI DELLA FERROVIA



Indice

Riflessioni	3
Messaggio del cassiere.....	4
L'impianto H0m --- parte 1	5
Nubifragio del 25.AGO.2023.....	10
"Ottobalta"	14
Il laboratorio per l'esercizio ferroviario svizzero (EBL)	18
La "Bödelibahn" BB.....	22
Notizie dell'ultima ora e comunicazioni in breve	30
Alcune pubblicazioni	37
Lo sapevate	38
Frivolezze fotografiche e non	39
Scadenze	40

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	*da 6 anni compiuti 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, 10.SEP.2023

In prima fila da sinistra: León Blum, Enea Gepp, Stephane Carcano.
Dietro in mezzo: Pino Zirpoli

Riflessioni

Bruno Pini, Presidente

ATAF è stata riconosciuta quale:

associazione che svolge, senza perseguire fini di lucro, un'attività di pubblica utilità, in quanto ha edificato e gestisce una mini-ferrovia, apprezzata dal largo pubblico

ATAF esiste grazie al lavoro di numerosi soci che hanno in comune:

- la passione per il mondo ferroviario
- la disponibilità di prestare lavoro in modo volontario
- la disponibilità di offrire qualcosa di .. particolare anche al pubblico

Il prossimo 5.DIC.2023 sarà la giornata mondiale del volontariato (in inglese International Volunteer Day). Questa ricorrenza mi ha dato lo spunto per fare alcune riflessioni in merito alle attività della nostra associazione ATAF.

Nel contesto del volontariato ferroviario, emergono dinamiche uniche che avvicinano giovani e meno giovani. L'impegno di gruppo, la gestione delle sfide tecniche e la circolazione di treni con il pubblico sono elementi che ben rappresentano le attività di ATAF, che in un certo senso ha anche una funzione sociale e integrativa per la comunità.

ATAF si distingue per la collaborazione tra generazioni. Giovani e meno giovani lavorano insieme, unendo le loro esperienze e competenze per preservare il patrimonio ferroviario e affrontare le sfide del presente. Tutto questo avviene su base volontaria. L'affrontare problematiche tecniche diventa un'opportunità per i volontari di mettere insieme le proprie conoscenze, necessarie per risolvere aspetti legati alla manutenzione, al restauro, alle riparazioni e all'utilizzo del materiale necessario per poter circolare con il pubblico in modo sicuro.

La circolazione di convogli aperta al pubblico sia locale che turistico rende il volontariato ferroviario un'esperienza condivisa. L'integrazione della miniferrovia nel parco giochi di Mappo-Minusio aggiunge una dimensione di normalità all'impegno ferroviario. I convogli trainati da locomotive a vapore e elettriche diventano parte integrante del paesaggio quotidiano, consentendo un accesso più immediato e informale all'esperienza ferroviaria.

Con l'avvicinarsi della Giornata Internazionale del Volontariato del 5.DIC.2023, riflettiamo sull'importanza di queste dinamiche. Il volontariato ferroviario non è solo un modo per preservare il passato, ma un impegno che connette le generazioni e rafforza il legame tra la comunità e il suo patrimonio ferroviario. Guardiamo con speranza a un futuro in cui l'impegno volontario continuerà a creare ponti tra le persone, alimentando il senso di appartenenza e solidarietà.

[ndr]

L'Assemblea Generale delle Nazioni Unite ha formalmente designato il 5 dicembre come la Giornata Internazionale dei Volontari attraverso la risoluzione A/RES/40/212 del 17 dicembre 1985.

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

Messaggio del cassiere

Mirco Marchi

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

L'impianto H0m --- parte 1

Gabriele Monticelli, Mirco Marchi, Pietro Mariotta

L'impianto H0m che si trova nella sede ATAF al 1° piano è un gradito regalo dell'arch. Bruno Metzler di Minusio. Per l'ATAF è un passo importante verso attività che, col tempo, erano finite in secondo piano: la costruzione di un plastico realistico e ben curato nei dettagli e l'introduzione delle infinite possibilità offerte dalla tecnica digitale moderna. E tutto questo in un solo colpo! Inoltre possiamo mostrare da subito a soci e pubblico un impianto funzionante, piacevole da vedere e interessante nei suoi vari automatismi.

L'impianto modulare fu trasportato a Mappo e montato provvisoriamente al piano terreno. Infatti al 1° piano era già in costruzione il sistema di supporto binari delle scale 1, 0 e II m per cui lo spazio limitato non permetteva l'avvio di un nuovo cantiere. Finalmente lo scorso anno abbiamo potuto trasferire il plastico al suo posto definitivo e abbiamo così potuto iniziare con la rimessa in servizio.

Dal punto di vista dell'hardware abbiamo ricollegato uno a uno i fili di raccordo fra le morsettiere dei vari moduli (moduli da A a I, v. layout), i fili fra la morsettiera principale e i trasformatori nonché quelli verso il sistema elettronico di comando.

Il 20 gennaio 2023 il nostro lavoro è stato verificato dal progettista dell'impianto di comando Christian Bürkle, che è venuto apposta a Mappo da Basilea, e dall'arch. Metzler. Salvo piccoli problemi tutto ha ripreso a funzionare nel migliore dei modi. La presenza a Mappo di Christian è stata per noi l'occasione di entrare nel mondo del programma Windigipet e di cominciare a pilotare via schermo e mouse le composizioni ferroviarie.

Nei mesi successivi abbiamo messo in pratica gli insegnamenti di Christian, abbiamo rilevato il layout dei circuiti elettrici e studiato il nesso fra la parte hardware e quella software del sistema Windigipet.

Abbiamo così constatato che il cablaggio effettuato per il sistema a moduli poteva essere semplificato ora che tutto il plastico sarebbe rimasto in sede senza ulteriori necessità di spostamento.

La nuova architettura dei cablaggi si basa su un cavo multipoli formante un anello dal quale partono i collegamenti verso le unità periferiche. I primi 8 fili sono le alimentazioni per l'attuale impianto H0m mentre i fili dal 9 al 12 sono di riserva per eventuali necessità di sviluppo (per esempio un impianto H0 attorno a quello H0m).

Un altro obiettivo è quello di posizionare gli aggregati d'interfaccia fra digitale e elementi dell'impianto (alimentazioni binari, comandi scambi e segnali, ecc.) in maniera accessibile anche per quelli che si sono venuti a trovare sopra la scala di accesso al locale, dunque in una posizione molto scomoda per chi deve eseguire e controllare il cablaggio.

Con questi obiettivi sono stati allestiti gli schemi e le liste di cablaggio che permettono il passaggio dal cablaggio originale per moduli a quello nuovo. I lavori pratici sono iniziati nel mese di aprile. Un nuovo incontro a Mappo con Christian è avvenuto il 3 giugno. Abbiamo discusso in particolare sul concetto di funzionamento di scambi e segnali così da potere preparare gli schemi di cablaggio e essere pronti a continuare il lavoro appena tutte le alimentazioni binari sono trasferite dal vecchio al nuovo cablaggio.

Nei prossimi bollettini riferiremo sulla continuazione dei lavori e sulle potenzialità del sistema digitale Windigipet.



Il plastico H0m presso lo studio di architettura dell'arch. Bruno Metzler a Minusio.



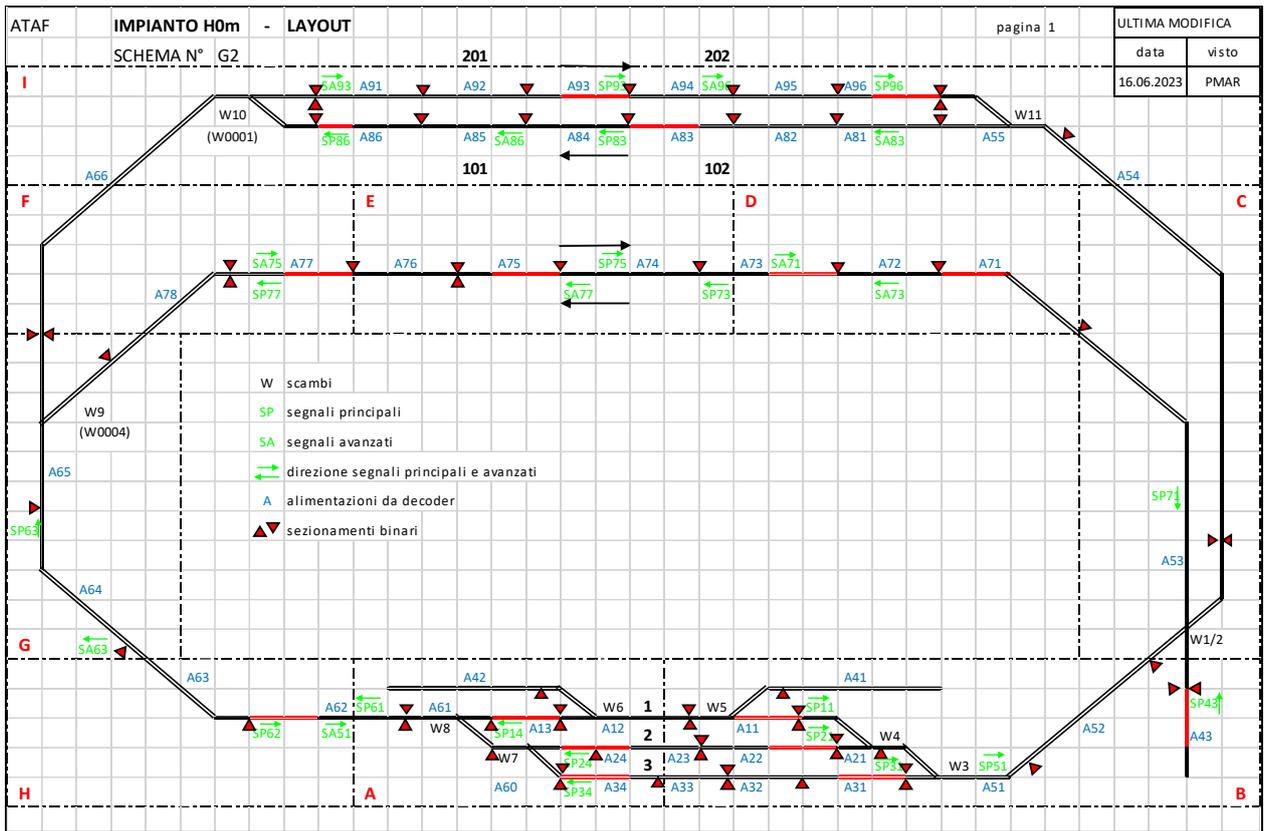
Il plastico è montato a Mappo al 1° piano della sede.



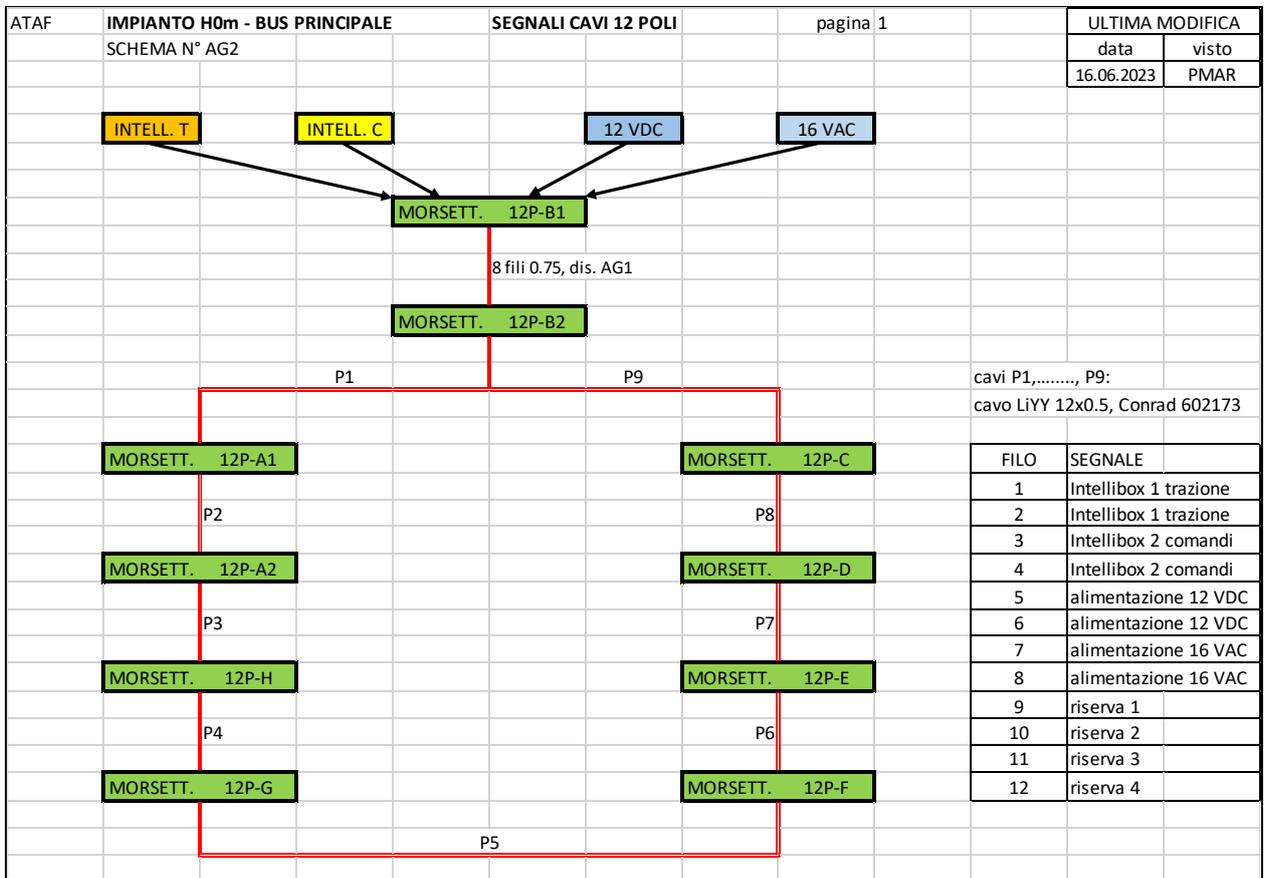
L'arch. Bruno Metzler sta controllando il funzionamento dopo la ricostruzione del cablaggio originale mentre Gabriele segue con attenzione le varie operazioni.



Da sinistra - Bruno Metzler, Gabriele Monticelli, Christian Bürkle, Pietro Mariotta.



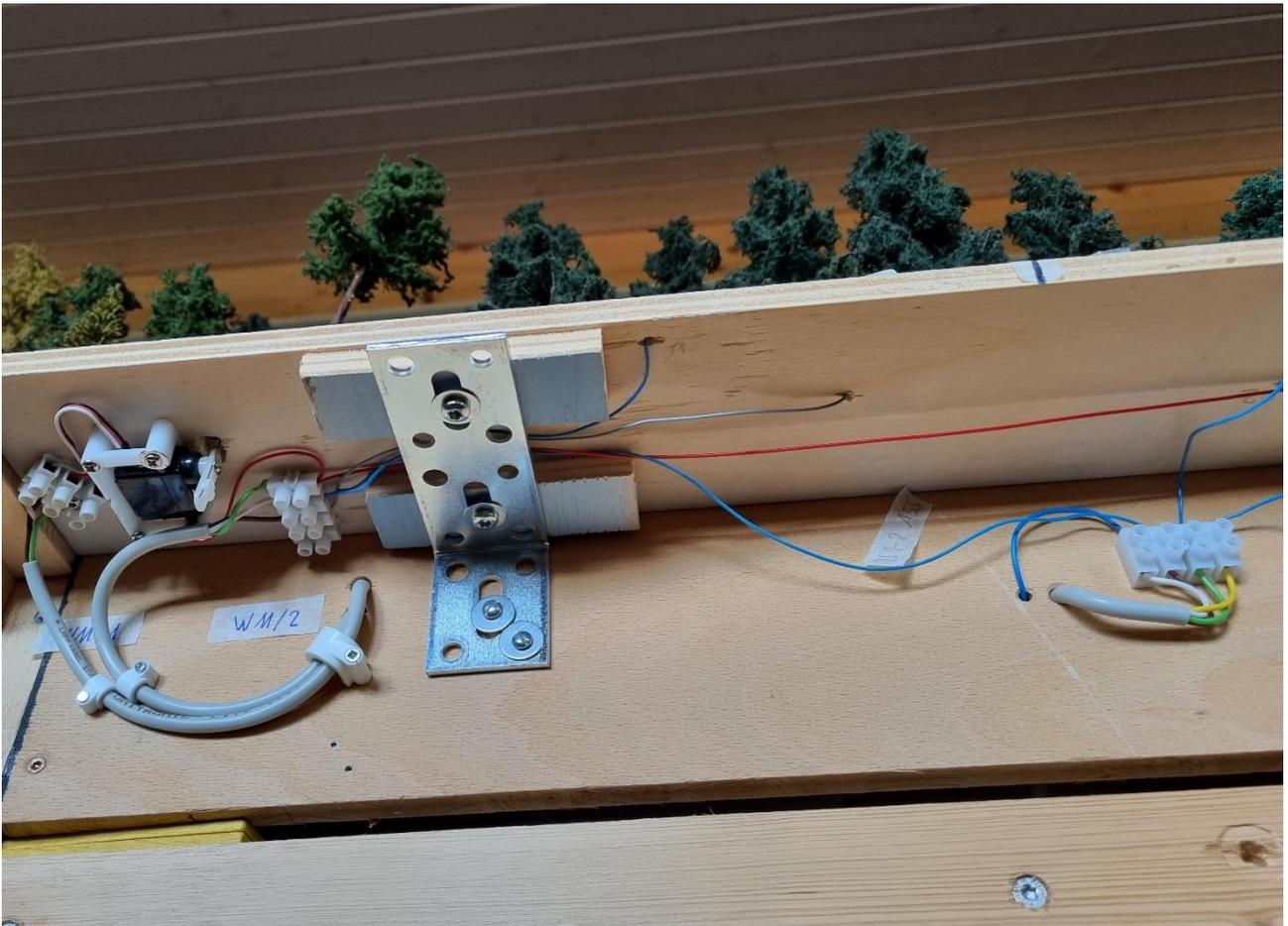
Il layout generale dell'impianto con la definizione univoca di ogni componente.



Il concetto di nuovo cablaggio con bus 12 poli attorno all'impianto.



Il canale grigio serve a contenere i vari cavi. Sopra il canale, a sinistra, si vede la morsetteria del cavo bus 12 poli, a destra un decoder Uhlenbrock dedicato all'alimentazione di 8 segmenti di linea. Le etichette definitive non sono ancora state stampate.



A destra si vede una morsetteria 4 poli dove arriva il cavo dal decoder Uhlenbrock e dalla quale partono 4 fili verso altrettanti segmenti di linea. A sinistra il servomotore dello scambio W11 è già raccordato con 2 cavi a 3 fili: un cavo porta i comandi di movimentazione, l'altro serve alla polarizzazione del cuore dello scambio.

Nubifragio del 25.AGO.2023

Pietro Mariotta

La sera di venerdì 25 agosto 2023 sul Locarnese si è scatenato un violentissimo nubifragio che, con venti fortissimi, acqua e soprattutto grandine, ha causato enormi danni a immobili, veicoli e installazioni varie. Purtroppo anche nostri soci sono stati confrontati con questa calamità.

Da un controllo eseguito il sabato mattina alle nostre proprietà a Mappo abbiamo constatato che non si sono verificati danni ai fabbricati e alla linea ferroviaria: hanno retto bene alla furia del vento e alla grandine. L'acqua caduta abbondante non è penetrata nel deposito locomotive come era già capitato in altre occasioni, segno forse che quanto intrapreso per contrastare questo problema è stato utile.

Evidentemente un controllo più accurato quando il tempo volgerà al bello sarà necessario.

Come si può vedere dalle fotografie, vento e grandine hanno fatto cadere dalle piante foglie e rami in grande quantità. La pulizia del parco giochi è di competenza del Comune di Minusio, ma anche da parte nostra un intervento sarà necessario, dopo di che dovremo controllare il corretto funzionamento di tutti i nostri impianti ferroviari.

La pioggia ha continuato a scendere copiosa fino a lunedì pomeriggio. Per questo motivo abbiamo tenuto sotto controllo la nostra sede: nessun danno evidente è stato constatato.









"Ottobalta"

Danilo Oppikofer, Rodolfo Widmer

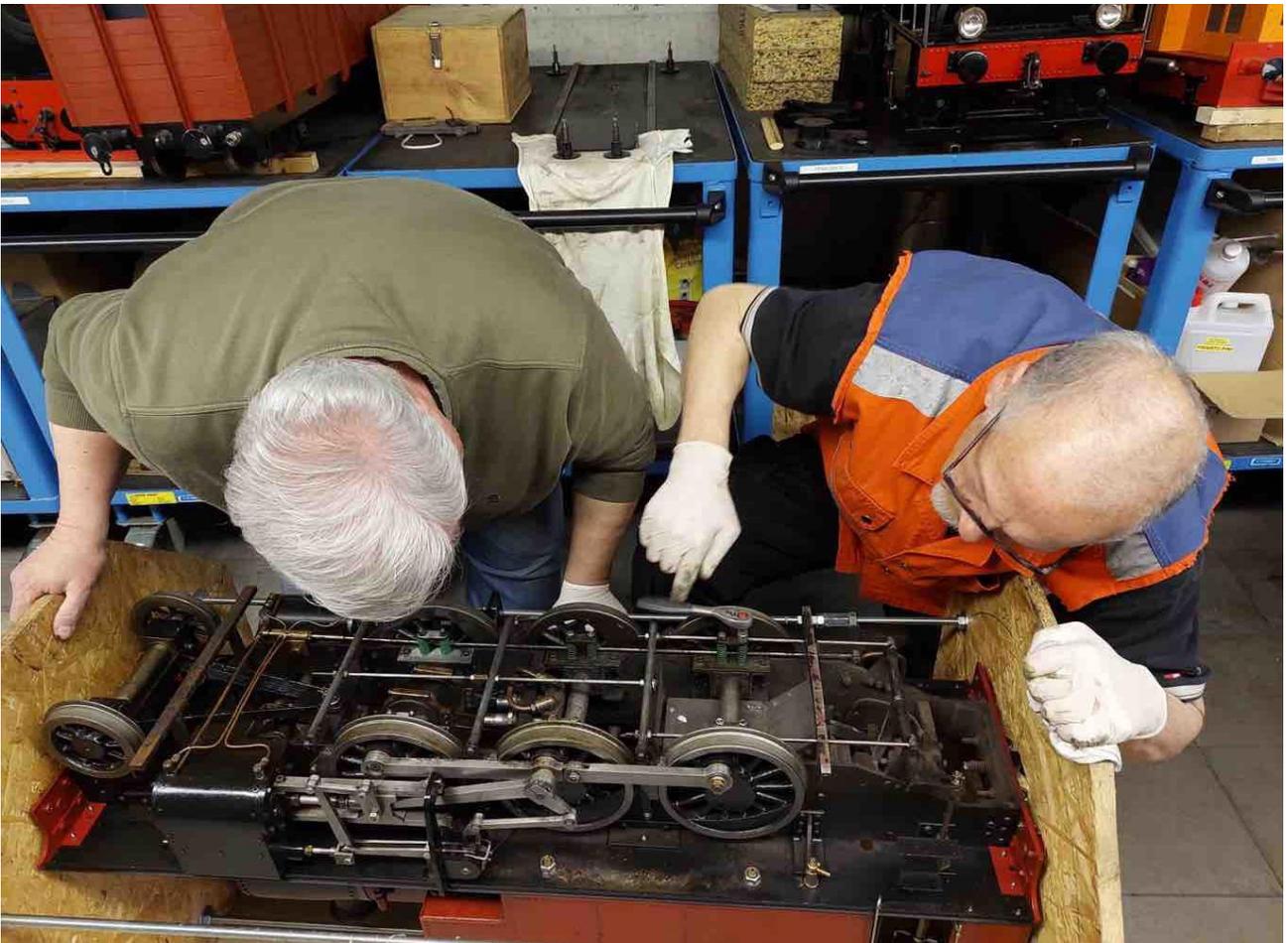
Beh, a volte capita che una locomotiva necessita di una revisione, questo è inevitabile. La nostra vaporiera, che funziona da anni senza grossi problemi, ha mostrato un cedimento e bisognava procedere a cambiare le molle degli assi principali. Lavoro non troppo difficile se non che dette molle sono situate sotto il telaio e quindi difficili e scomode da raggiungere ... Nessuno evidentemente rovescia facilmente a testa in giù un oggetto così pesante senza rompere nulla e attrezzature specifiche non ne abbiamo, ma ...

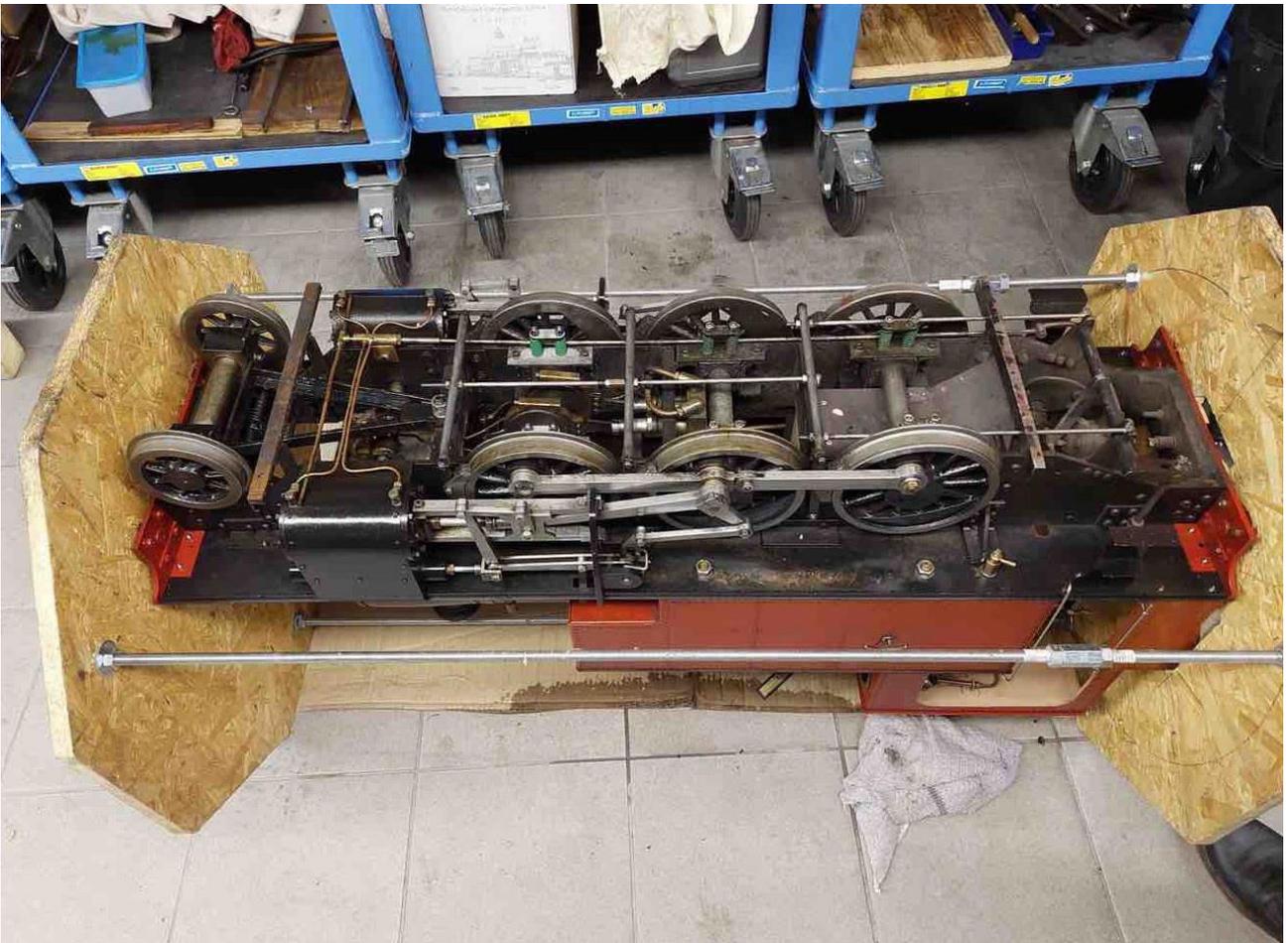
Ma abbiamo l'ottobalta! Marchingegno degno di Leonardo Da Vinci (notare la modestia...)! I pezzi per montare tale attrezzo sono stati subito scoperti nella cantina di uno dei due proprietari della locomotiva, dove dormivano da anni (i pezzi e non i proprietari...) e ben presto la stessa ha potuto essere facilmente girata nonostante il suo peso. Eh sì, ma prima bisogna sempre togliere l'acqua e l'olio vapore, altrimenti poi potrebbe seguire un noioso momento di pulizia del pavimento...

Per il resto basta osservare le fotografie molto esplicative scattate da Francesco.

Da notare che il nome ottobalta è dovuto alla forma dei legni entro i quali la locomotiva viene fissata al fine di permettere di girarla con movimenti di 45°, il che permette di raggiungere con una certa comodità varie parti anche all'interno del telaio.



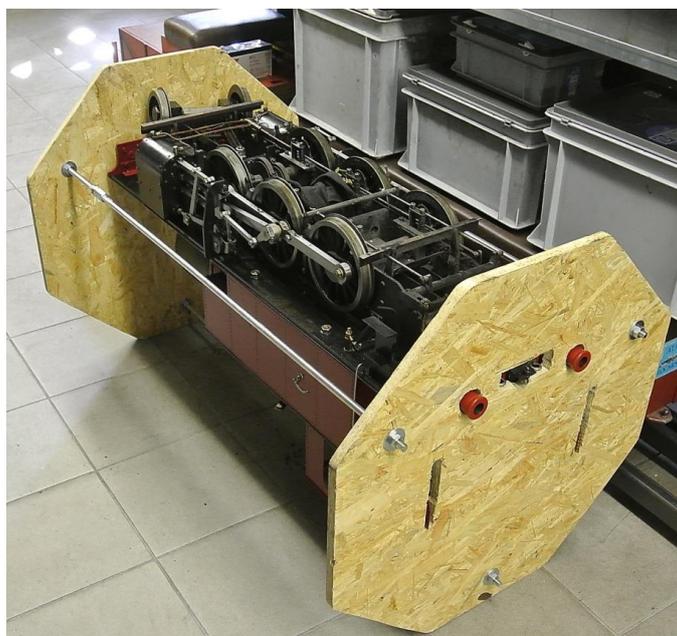




[ndr] ecco cosa si poteva leggere nel Bollettino 2012.01.



La necessità agguzza l'ingegno ?



L'idea semplice e poco costosa è di Danilo Oppikofer e Rodolfo Widmer. Grazie ad essa si possono eseguire lavori più o meno complicati su locomotive anche pesanti senza dover utilizzare argani o elevatori. PS: l'idea non è stata brevettata ...

Il laboratorio per l'esercizio ferroviario svizzero (EBL)

Bruno Pini

Nel Bollettino 2021.01 GEN-APR avevo accennato brevemente del trasferimento del EBL a Dübendorf presso l'Air Force Center. Nella rivista EA 2022.07 Stephan Frei ha redatto un articolo dal titolo "Das Eisenbahnlabor Schweiz (EBL) con dettagli interessanti. Di seguito riporto l'articolo che ho tradotto in italiano.

Stephan Frei, SVEA

Gli ultimi due impianti per la formazione in ambito ferroviario con l'uso di modelli sono stati dismessi dai loro operatori alla fine degli anni 2010.

Installazione di formazione/addestramento segnali/scambi Löwenberg

Le FFS avevano deciso di chiudere a fine 2018 l'installazione di formazione e addestramento che era attiva dagli anni '80 presso il Centro di Formazione Löwenberg vicino a Murten FR, concentrando l'istruzione del controllore del traffico ferroviario sui simulatori digitali.

Un gruppo di appassionati di modellismo ferroviario fondarono in seguito l'associazione EWML (Erhaltung und zum Weiterbetrieb der Modellbahnanlage Löwenberg) per la conservazione e l'ulteriore utilizzazione dell'impianto del Centro di Formazione mantenendo sei posti di movimento (Stellwerke – cabine scambi) di epoche diverse e permettendo così di continuare a gestire tutte le operazioni ferroviarie. L'associazione prese in consegna l'impianto del Löwenberg il 05.12.2018 che fu scomposto in 53 parti il 08.12.2018 e immagazzinato a Lyss BE.

Laboratorio per l'esercizio ferroviario dell'ETH

L'Istituto per la pianificazione del traffico e dei sistemi di trasporto (IVT) del Politecnico Federale di Zurigo optò per un reindirizzamento della formazione nei settori ferroviari tramite l'utilizzo di procedure matematiche e strumenti informatici e nell'autunno del 2019 decise la messa fuori servizio del laboratorio a fine 2020. L'impianto, situato nella mansarda del centro ETH-Hönggerberg, era stato costruito nel periodo 1978-1980 dal Prof. Henrich Brändli (1938-2018) in sostituzione di quello del 1955 e fu poi modernizzato a due riprese.

La gara per l'assegnazione dell'impianto, contrariamente alle aspettative, fu un successo: su sei parti interessate, due consegnarono un businessplan. L'Associazione EBL (Eisenbahnbetriebslabor) firmò il contratto il 15.12.2020. L'ultimo corso di formazione si tenne il 21.01.2021 e il 01.02.2021 l'impianto fu consegnato all'Associazione.

Eisenbahnbetriebslabor Svizzera AG

Le due Associazioni EWML ed EBL iniziarono le prime discussioni nell'ottobre 2020 e giunsero alla conclusione che sarebbe stato opportuno riunire i due impianti in uno stesso luogo per successivamente rimetterli in servizio. Dopo qualche indagine si riuscì a prendere in affitto l'hangar 7 dell'Air Force Center (Fliegermuseum) presso l'aeroporto di Dübendorf ZH.

Per la commercializzazione, l'ampliamento e l'esercizio, il 20.05.2021 fu fondata la società "Eisenbahnbetriebslabor Schweiz AG", avente lo scopo di sostenere l'ulteriore sviluppo tecnico e operativo del settore ferroviario (automatizzato).

Il laboratorio per l'esercizio ferroviario intende trasmettere in modo "ludico" le complesse correlazioni sia tecniche che d'esercizio del mondo ferroviario, tenendo sempre presenti gli aspetti economici. Si desidera promuovere la formazione utilizzando in modo efficiente i modelli, ciò che permette di ridurre notevolmente i costi e l'impiego di risorse rispetto ad una formazione con strutture ferroviarie 1:1. Il businessplan prevede che la società possa coprire i propri costi già a partire dal 2024.

Già un anno dopo la sua costituzione, grazie all'enorme impegno di volontari, sponsor e partner, poté essere inaugurato l'EBL (Eisenbahnbetriebslabor). A fine giugno ebbe inizio il servizio commerciale con un primo cliente.

L'impianto a tre binari senza catenaria (ex ETH) è principalmente pensato per scopi di ricerca e sviluppo. Offre tra l'altro un sistema elettrificato meccanico Bruchsal J per la gestione di scambi e segnali, un sistema di commutazione e comando Integra e un sistema di gestione a relais Domino 67. Quest'ultimo funziona di nuovo con la tecnologia relais mentre la versione ETH usava la tecnologia SPS. È possibile riservare l'infrastruttura per visite guidate dietro versamento di un piccolo contributo finanziario.

L'impianto a due binari con catenaria (ex Löwenberg) viene usato per la formazione e l'aggiornamento e viene gestito tramite un sistema di controllo Domino e un'unità digitale. Più tardi verrà usato un nuovo eStw (elektronisches Stellwerk). Tutta l'infrastruttura è stata consegnata il 20.04.2022 al Team della società EBL Schweiz dopo un impegno volontario di 120 giorni-uomo. L'associazione EWML, avendo raggiunto gli obiettivi fissati nel suo statuto, è stata sciolta a fine Maggio 2022. Quanto voluto dal padre dell'impianto Löwenberg, Edi Isenring (1929-2019), si è concretizzato consegnandoci la sua grande eredità.

In seguito dovrebbero aggiungersi anche due simulatori di locomotive, un localizzatore di locomotive via GPS e un sistema di comunicazione tra stazioni e posti di comando. L'impianto verrà pure dotato di sistemi di gestione degli scambi e dei segnali elettronici.

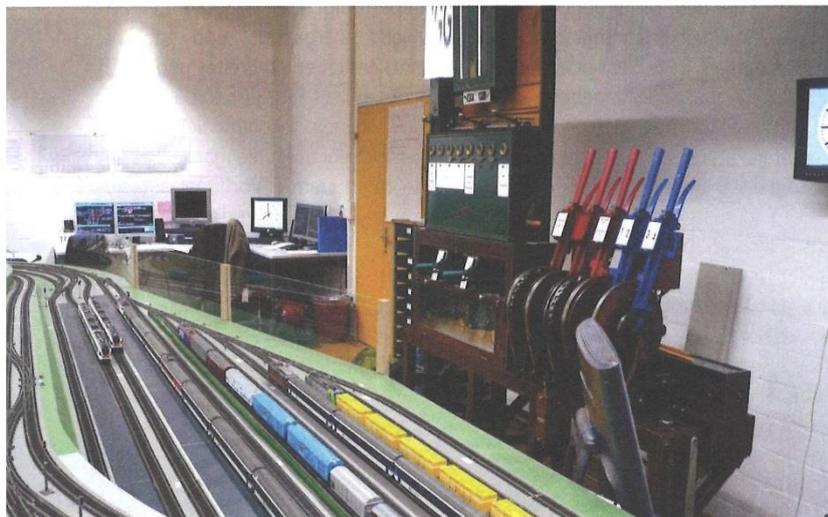
Ulteriori informazioni:

- www.ewml.ch
- www.ivt.ethz.ch
- www.ebl-schweiz.ch
- www.stellwerke.de
- EA 4/16 – Corinne Hodel, Volle Fahrt voraus
- Libro: Das Eisenbahnbetriebslabor der ETH Zürich, Fabian Jeker, VDF
- Jahresbericht 2020 des Vereins der Freunde der schweizerischen Luftwaffe (VFL)
- Comunicazione stampa del IVT (Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme: "ETH-Eisenbahnlabor neu im Air Force Center Dübendorf"
- Rivista YSEBAHN.CH ex Lökeli-Journal - 2002.03



2021 neu im Air Force Center

ETH-Eisenbahnlabor in der Halle 7



Das 40-jährige Eisenbahnbetriebslabor der ETH wird vom Höggerberg in das Air Force Center Dübendorf überführt. Der neu gegründete Verein Eisenbahnbetriebslabor Schweiz übernimmt die Anlage und investiert mit ihrem Betrieb in die Ausbildung von Technikern für das Eisenbahnsystem und von Betriebseisenbahnern. Die Inbetriebnahme am neuen Standort ist geplant auf Oktober 2021.

Modellbahnanlagen, mit denen die komplexen Abläufe grosser Eisenbahnnetze realitätsbezogen simuliert werden können, sind von hohem Wert. Was wie ein Spiel anmutet, dient vielmehr der professionellen Ausbildung und der Systementwicklung. Ausbildungsinstitute für das Betriebspersonal der Schweizer Bahnen können die Arbeit mit sicherungstechnischen Anlagen, die Handhabung von Vorschriften und das Störungsmanagement unter Bedingungen trainieren, die der Realität sehr nahe kommen. Hersteller von Rollmaterial und Bahnsicherungssystemen können praktisch und unter kontrollierten Bedingungen testen, was später auf der Schiene real geschehen soll.

Neu gegründeter Verein übernimmt

Im November letzten Jahres hatte das Institut für Verkehrsplanung und Trans-

portsysteme der ETH Zürich informiert, dass es nach vierzig Jahren eine Nachfolge für ihr Eisenbahnbetriebslabor sucht. Die räumlichen und organisatorischen Voraussetzungen für dessen Weiterführung im bisherigen Rahmen sind nicht mehr gegeben. Das sogenannte EBL war während Jahrzehnten fester Bestandteil der Bahnbetriebsausbildung und führte tausende von Lernenden, Studierenden sowie Besucherinnen und Besucher in den Schweizer Eisenbahnbetrieb sowie die zugehörige Sicherungstechnik ein.

Nach einer öffentlichen Ausschreibung ging der Zuschlag an den eigens gegründeten Verein Eisenbahnbetriebslabor Schweiz um die Personen Markus Vollack, Marc Pingoud und Heinrich Brändli. Der Verein übernimmt den Betrieb auf dem Höggerberg per Ende Januar 2021. Noch am jetzigen Standort wird die Anlage modernisiert und

per Juni 2021 nach Dübendorf überführt. Ab Oktober 2021 soll die Anlage wieder in Betrieb sein.

Am 15. Dezember 2020 wurden der Kaufvertrag unterzeichnet und im kleinsten Rahmen symbolisch die Schlüssel der Anlage übergeben.

Neuer Standort

Dem Verein Eisenbahnbetriebslabor Schweiz ist es gelungen, im Air Force Center in Dübendorf einen Hangar mietweise zu übernehmen, in welchem das neue Eisenbahnbetriebslabor Schweiz aufgebaut wird. Das neue Labor erhält damit auch direkten Zugang zu den weiteren Infrastrukturen vor Ort (Restaurants, Event- und Sitzungsräume, Büroräume). Die Anlage liegt nahe beim Bahnhof Dübendorf und ist auch mit dem Auto gut erreichbar.

Weiterer Ausbau u. Kooperation mit Stellwerkanlage Löwenberg

Im neuen Eisenbahnbetriebslabor soll 2021/2022 auch die sogenannte Löwenberganlage integriert werden. Dabei handelt es sich um die Modell-Bahnanlage des ehemaligen SBB-Weiterbildungszentrums Löwenberg in Murten. Unterhalten wird die Anlage seit 2018 vom Verein Erhalt und Weiterbetrieb Modellbahnanlage Löwenberg (EWML)

Es sollen ausserdem Lok-Simulatoren eingebaut werden. Damit soll das neue Labor zu einem Kompetenzzentrum für Ausbildung und Systementwicklung im Schienenverkehr werden. Die neuen Betreiber wollen die Anlage aber auch der Öffentlichkeit zugänglich machen, etwa Vereinen, Gruppen, Familien und Einzelpersonen. Die beiden Vereine gründen eine Trägerschaft für ihre Kooperation und informieren Medien und Öffentlichkeit Anfang Februar 2021.

Text u. Foto ETH Höggerberg

Über diese neuen interessanten Tätigkeiten informieren wir Sie weiter in: www.gazette-online.ch

La "Bödelibahn" BB

Bruno Pini

Sapevo che la più vecchia locomotiva a vapore ancora funzionante in Svizzera è la E 2/2 "ZEPHIR", una delle 3 locomotive della "Bödelibahn" che collegava Dörlingen a Bönigen nel canton Berna.

A metà del 19.secolo i viaggiatori che visitavano l'Oberland Bernese dovevano prendere il battello a vapore a Thun, attraversare il lago fino a Neuhaus o Därligen e proseguire sulla strada in carrozza per raggiungere Bönigen e proseguire in battello sul lago di Brienz. Infatti a quel tempo non esisteva ancora l'odierno canale che collegava i due laghi. Per rendere il viaggio più facile, nel 1872, dopo sei mesi di costruzione e sotto la guida del pioniere delle ferrovie russe Leopold Blotnitzki (1817–1879), ex ingegnere capo della Ferrovia Centrale Svizzera (SCB, fu inaugurata la linea ferroviaria a scartamento normale della Bödelibahn-Gesellschaft (BB) che collegava Därligen alla stazione di Zollhaus, oggi Interlaken-Est. Al fine di evitare la costruzione di un canale tra il lago di Thun e quello di Briez, fu scelta un tracciato con due attraversamenti dell'Aare. Più tardi la linea fu estesa fino a Bönigen.

Lunghezza	8.4 chilometri
Scartamento	1435 mm
Pendenza massima	7 ‰
Raggio minimo	150 m s.l.m.
Ponti	2
Gallerie	0

La Bödelibahn (BB) stata la prima ferrovia a scartamento normale dell'Oberland bernese e non aveva un collegamento diretto con altre ferrovie in Svizzera.

I treni circolavano principalmente d'estate e per consentire il trasferimento di carrozze di altre ferrovie, fino al 1893 la ferrovia mise in servizio anche due traghetti a vapore sul lago di Thun. I piroscafi a vite BB I e BB II, costruiti da Escher Wyss AG, erano in grado di trasportare da quattro a cinque carri merci per viaggio su un binario e di coprire il percorso di 18 chilometri da Scherzligen vicino a Thun a Därligen in un'ora e 40 minuti.

Nell'Oberland bernese si iniziò in seguito a costruire ferrovie lungo il lago di Brienz. Alcuni progetti prevedevano una linea ferroviaria da Scherzligen a Därligen in modo che Bödelibahn potesse collegarsi al resto della rete ferroviaria nazionale.

La Ferrovia Bödeli è stata gestita dall'azienda stessa solamente fino al 1.settembre 1876. Successivamente e fino al 31.dicembre 1888, la JBL (Jura-Bern-Luzern) assunse la gestione della linea, considerata parte del progetto Brünigbahn. Non è stato chiaro per molto tempo come sarebbe stato il suo futuro.

Nel 1888 la linea ferroviaria fu venduta all'imprenditore Pümpin. Dal 1893 la Bödelibahn fece parte della JS (Jura-Simplon), nazionalizzata nel 1902. La Bödelibahn sarebbe così entrata a far parte delle FFS. Tuttavia, non si è arrivati a questo, perché le azioni della ferrovia della BB sono state rilevate dalla TSB (Thunerseebahn) il 1.gennaio 1900. Sulla carta, la Bödelibahn era ormai sparita per sempre.

I treni che da Scherzligen arrivavano a Därligen essendo più pesanti non potevano continuare sulla linea della ex Bödelibahn. Solo le locomotive più leggere potevano transitare sui due ponti sulla Aare. Per questo motivo la linea continuò ad usare le piccole locomotive a due assi.

La linea Interlaken-Est-Bönigen, che era stata costruita da BB in una seconda fase per motivi speculativi, risultò in perdita sia per il traffico passeggeri che per quello delle merci. Anche la fusione con la TSB (Thunerseebahn) non fu di aiuto. Nel 1912 quest'ultima rilevò anche la gestione dei battelli a vapore di entrambi i laghi e nel 1913 fu assorbita dalla Società delle ferrovie alpine bernesi Berna-Lötschberg-Sempione (oggi BLS).

Bönigen avrebbe dovuto essere la porta d'accesso all'Oberland, ma il punto di partenza delle Ferrovie dell'Oberland Bernese (BOB), inaugurate nel 1890, è stato messo a Interlaken-Est e la ferrovia Schynige-Platte scelse Wilderswil, che era servita dalla BOB, come stazione a valle. Anche se a Bönigen c'erano sempre più pernottamenti, si notava anche che la ferrovia veniva utilizzata relativamente poco dagli ospiti delle terme. A causa del fatto che l'officina BLS si trovava tra Interlaken-Est e Bönigen, la linea in forte perdita è stata in grado di sopravvivere per un tempo relativamente lungo. Tuttavia, in occasione di importanti investimenti, la Commissione federale per l'esame della riconversione delle ferrovie ha raccomandato alla Direzione BB l'introduzione di un esercizio di autobus.

Nel 1969 la linea ferroviaria dall'officina BLS alla stazione di Bönigen fu gradualmente smantellata e la stazione demolita. Oggi la ferrovia del Bödeli non viene più utilizzata per tutta la sua lunghezza. Tuttavia i treni internazionali, come l'ICE, circolano tra Interlaken-Ovest e Interlaken-Est ancora sul percorso dell'ex BB.

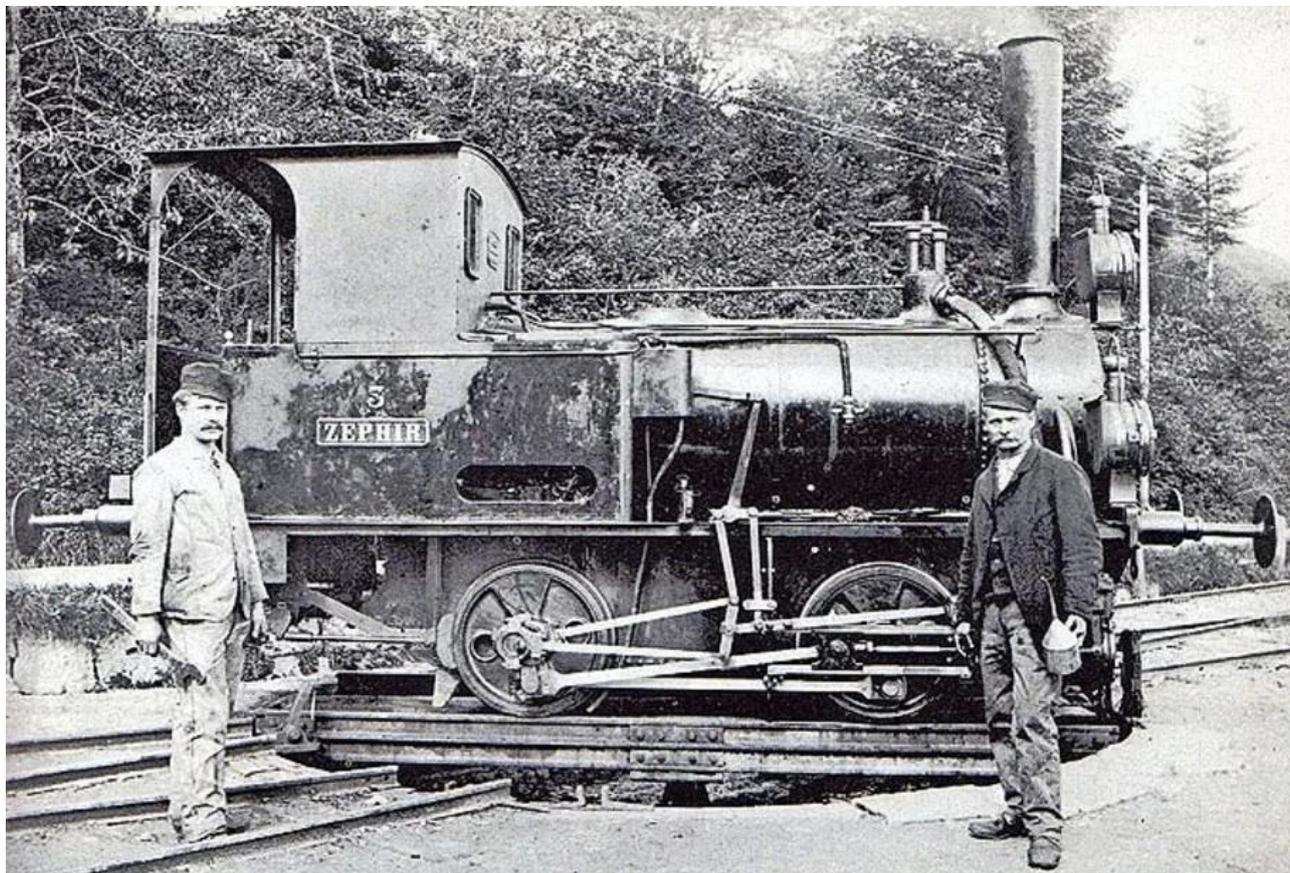


Stazione di Bönigen prima della demolizione avvenuta dopo l'elettrificazione

La sovrastruttura molto debole della linea ferroviaria della BB originale permetteva solo l'impiego di locomotive molto leggere. Grazie alle pendenze quasi inesistenti la linea non richiedeva quindi molta potenza da parte delle locomotive a vapore.

Per questo motivo la BB ordinò alla Krauss & Cie di Monaco di Baviera due piccole locomotive a due assi che dovevano pesare al massimo 15 tonnellate e poter viaggiare a 25 km/h. Il peso ridotto richiesto era dovuto alla portata limitata dei due ponti sulla Aare. Le due locomotive denominate E 2/2 Nr.1 "Föhn" e Nr.2 "Bise" entrarono in servizio nel 1872. In seguito fu ordinata la Nr.3 di alcuni cm leggermente più grande che superava di poco i 6 metri, ossia aveva all'incirca la stessa lunghezza di un tender di una C 5/6. Questa locomotiva entrò in servizio nel 1874 e le fu dato il nome "ZEPHIR". Queste tre locomotive a vapore sono state le uniche costruite all'estero per la BLS, successivo gruppo proprietario della BB. Tutte le altre sono state costruite dalla SLM di Winterthur fondata nel 1871.

La particolarità di queste tre locomotive erano le ruote di 800 mm di diametro. Erano semplici ruote piene senza bendaggi dotate di grandi fori per ridurre il loro peso.

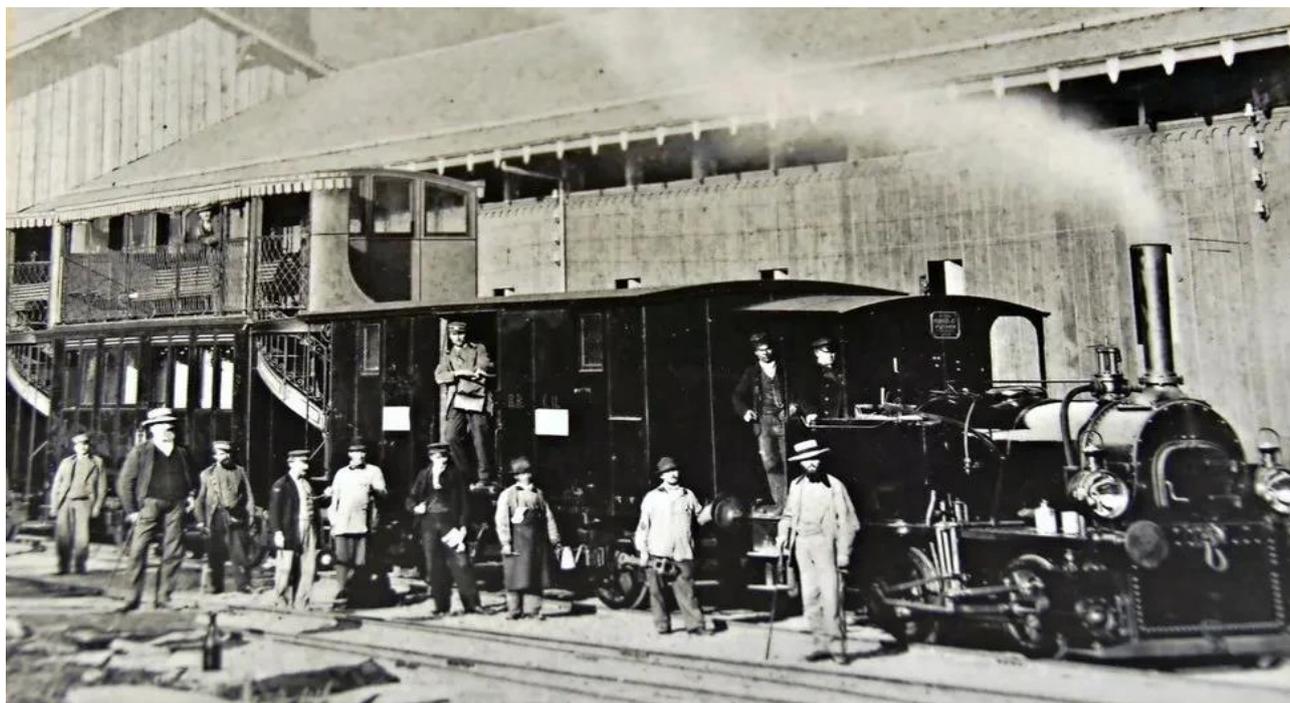


ZEPHIR - Stazione di Därlingen ca.1901

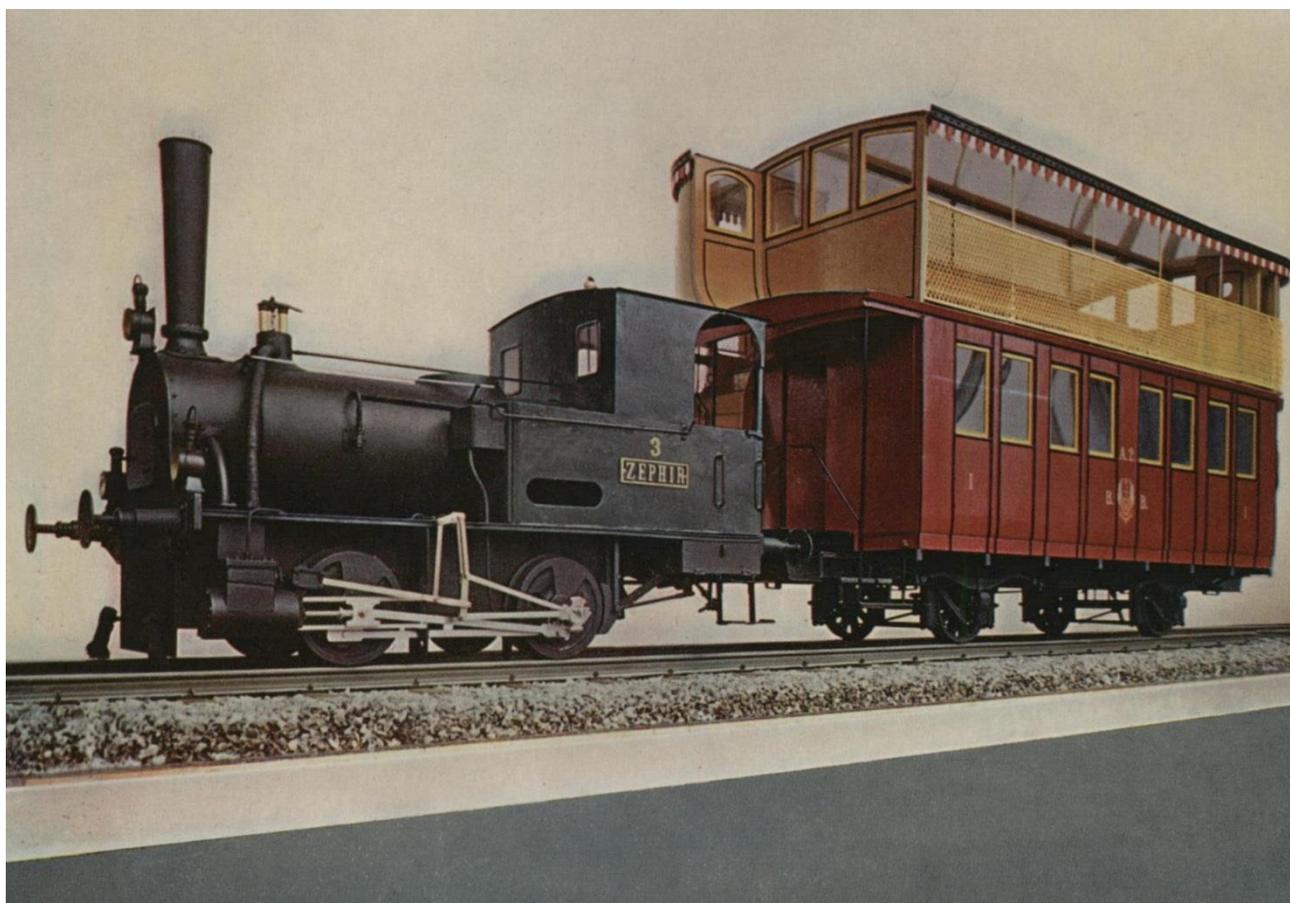
Dopo alcuni anni di funzionamento, la locomotiva Nr.1 e la Nr.3 sono state dotate di una nuova caldaia SLM. La Nr.2 "Bise", divenne superflua e fu demolita prima del 1900.

Non sono state le piccole locomotive a vapore a rendere famosa la BB, ma le carrozze a due piani che trainavano, particolarmente attraenti per i turisti inglesi. Tuttavia per garantire che i passeggeri sui piani superiori non venissero troppo esposti al fumo, le locomotive avevano un lungo camino e come primo vagone veniva agganciato un normale vagone bagagliaio. Se già nel 1872 la BB utilizzava carrozze a due piani, solo 133 anni dopo la BLS, che assorbì

questa società ferroviaria, iniziò a verificare l'utilizzo di carrozze a due piani per la S-Bahn di Berna.



E 2/2 Nr.1 Föhn con vagone bagagliaio e vagoni a due piani – Stazione Interlaken ca.1875



Modello della ZEPHIR con vagone a due piani (VHL)

Quando i ponti sull'Aare furono rafforzati in previsione dell'elettrificazione avvenuta nel 1920, ed essendo le due locomotive troppo piccole per il servizio di manovra, la BLS, nuova proprietaria, decise di metterle in vendita. La E 2/2 Nr.1 "Föhn" fu venduta alla Francia. Di questa locomotiva si sono perse le tracce e si presume che non esista più.

L'ultima testimonianza di questa linea ferroviaria fallimentare è la E 2/2 Nr.3 ZEPHIR, una delle tre locomotive a vapore BB che grazie all'Associazione MEFEZ (Modelleisenbahnfreunde Eiger Zweilütschinen) è stata salvata dalla demolizione. La ZEPHIR è la più antica locomotiva a vapore funzionante della Svizzera e la più antica funzionante costruita dalla Krauss.

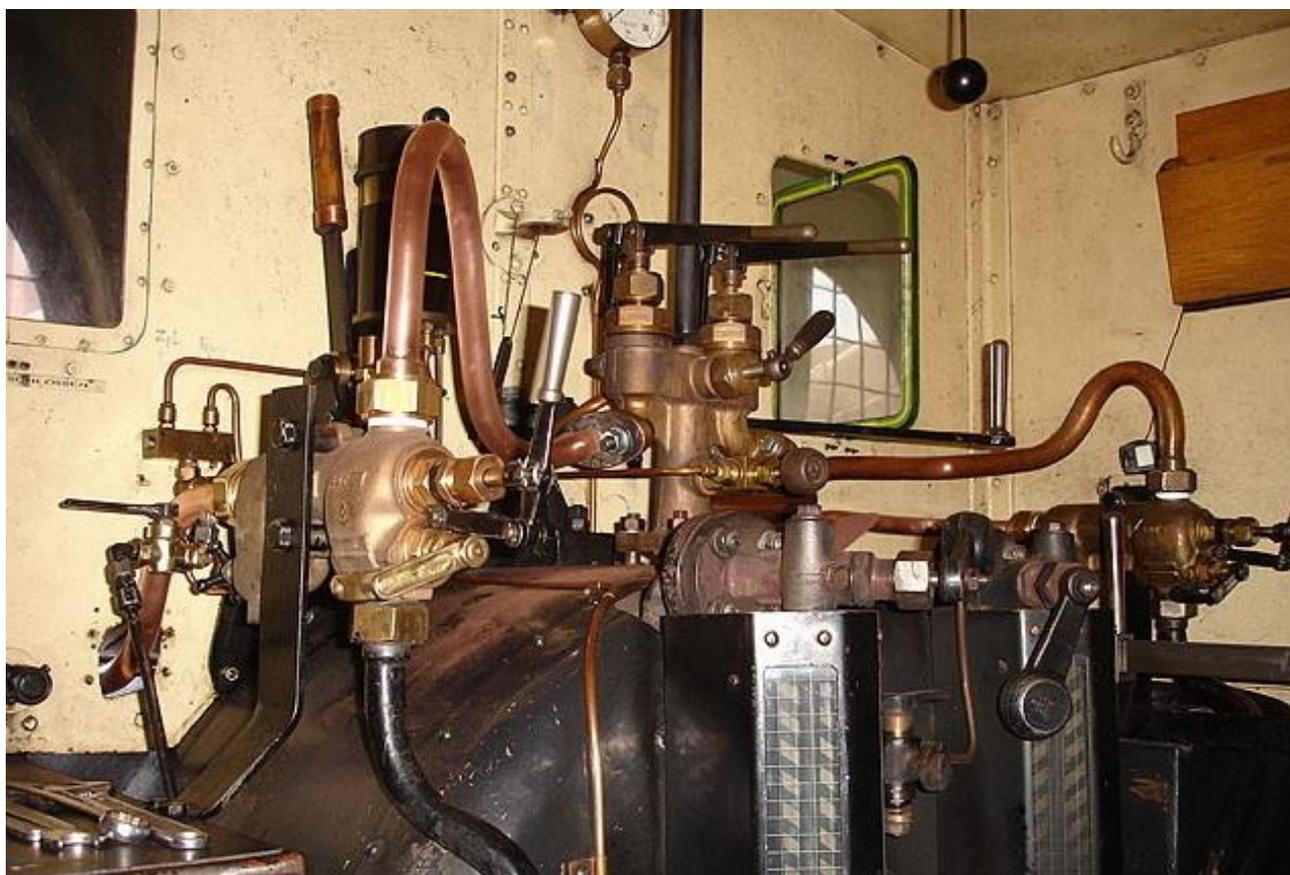
Costruttore	Krauss, München D
Designazione	E 2/2 3
Numero di fabbrica	290
Anno di costruzione	1874
Tipo di vapore	umido
Velocità massima	25 km/h
Potenza	90 CV
Pressione della caldaia	12 atm
Larghezza	1435 millimetri
Lunghezza	6100 millimetri
Passo	1700 millimetri
Riserva d'acqua	2.3 m3
Riserve di carbone	0,5 t
Peso	15000 kg

Caratteristiche delle locomotive E 2/2

Data	Designazione
1874 - 1907	Bödelibahn (BB) – E 2/2 Nr.3 ZEPHIR
1907 - 1916	Thunerseebahn (TSB) – E 2/2 Nr.72 ZEPHIR
dal 1916 al 1917	RUBAG Rollmaterial und Baumaschinen AG, Zurigo – E 2/2 Nr.72 ZEPHIR
1917 - 1970	Metallwerke Dornach AG – E 2/2 Nr.2
1970 - 1986	Modelleisenbahnfreunde Eiger Zweilütschinen (MEFEZ) – E 2/2 No.2
1986 -	Museo Svizzero dei Trasporti – E 2/2 Nr.3 ZEPHIR > 1986-1994 Spiez > 1994-1997 Eurovapeur, Huttwil > 1998 Delémont > 2010 HEG (Historische Eisenbahn Gesellschaft), La Rotonde, Delémont



ZEPHIR con il nuovo numero 2 presso la Metallwerke Dornach – inverno 1957-58



Cabina della ZEPHIR - Delémont 17.06.2011



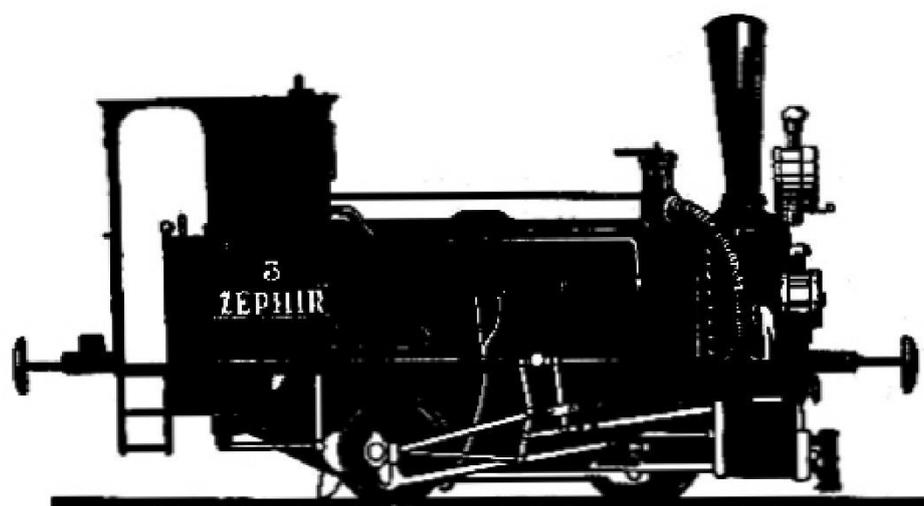
ZEPHIR - Delémont 26.10.2013



ZEPHIR – Choindex JU 12.09.2010

F. A. VOLMAR

**DIE ERSTE EISENBAHN
DES
BERNER OBERLANDES**



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

Il Comitato e la Redazione

100 anni Centovallina

La ferrovia Locarno-Domodossola di 52 km, chiamata in modo non formale Centovallina in Svizzera e Vigezzina in Italia, è stata inaugurata il 25.11.1923. Il tronco svizzero è stato concesso alla FART (Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi) e quello italiano alla SSIF (Società Subalpina di Imprese Ferroviarie). Vedi Bollettino 2023.01 GEN-APR – Altre pubblicazioni.

Il 25.11.2022 SSIF ha presentato a Santa Maria Maggiore il programma dei festeggiamenti per il centenario sul lato italiano e il 25.11.2023 la FART quello sul lato svizzero.



Cambiamento d'orario dal 10 dicembre 2023

A dicembre 2023 le FFS introdurranno più treni diretti dalla Svizzera romanda ai Grigioni, insieme ad altri miglioramenti. L'offerta del traffico regionale in Ticino sarà completata dalla **messa in funzione della stazione di Minusio**. Anche nel 2024 ci saranno molti cantieri in Svizzera e all'estero, con conseguenze su alcune tratte.

Bollettino 2023.01 GEN-APR



Il Bollettino 2023.01 GEN-APR riportava il Verbale dell'Assemblea Generale del 25.02.2023.

Tuttavia il titolo riportava la data 2022 invece di quella corretta del 2023.

In ricordo di Nicole Reber

A fine agosto abbiamo perso Nicole Reber, socia ATAF e attiva per molti anni al Swiss Vapeur Parc a Bouveret VS. Dopo molti anni in Ticino è rientrata in Vallese a Monthey assieme a René Lüthi con il quale ha condiviso numerosi interessi ferroviari e non solo.



René e Nicole - Bouveret VS, 13.06.2008



René e Nicole - Bouveret VS, 19.06.2005



Claude Gachnang e Nicole – Bouveret VS, 21.06.2009



Nicole e Mario Henzi – Bouveret VS, 18.06.2010



René e Nicole - Bouveret VS, 22.06.2003



DMC-CH Zürich, 07.05.2010



Mappo-Minusio, 23.10.2004



René e Nicole - Mappo-Minusio, 09.10.2011

Alcune pubblicazioni

La Redazione

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



The image shows the cover of the magazine 'Prellbock', 'Das Schweizer Eisenbahn-Magazin'. The cover has a blue background. At the top left, the title 'Prellbock' is written in large white letters, with 'Das Schweizer Eisenbahn-Magazin' below it. At the top right, the price 'Fr. 8.-' is shown above the issue number '5/23'. Below the price is a barcode with the numbers '4 196777 304703 05'. The central image is a photograph of a yellow electric train (number 3003) on tracks, with a mountain peak (likely the Matterhorn) in the background. Below the image, the text reads: 'Centovallibahn', '100 Jahre Centovallibahn (1)', 'Regionalverkehr Bern-Solothurn', '125 Jahre Bern-Muri-Gümligen-Worb', 'Zentralbahn', and '125 Jahre Bahn nach Engelberg'.

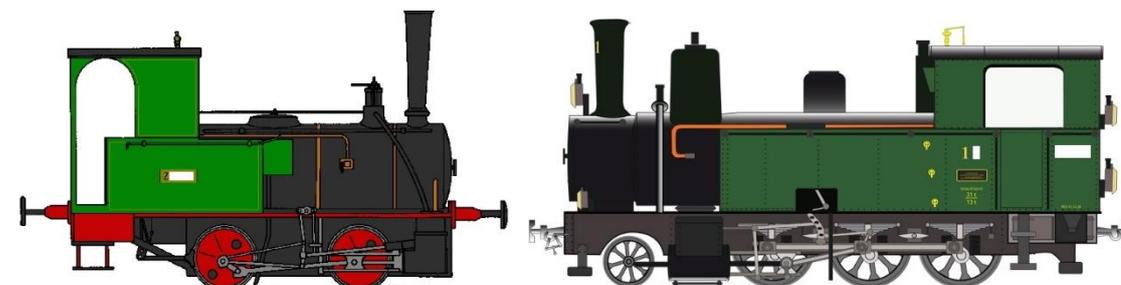
Da consigliare l'articolo sulla Centovallina -- parte 1

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?



A sinistra la E 2/2 Nr.3 Zephir della ex Bödelibahn e a destra la G 3/4 Nr.11 (Heidi) della RhB

Le due locomotive dopo esser state messe fuori servizio furono prese in consegna dall'Associazione MEFEZ di Zweilütschinen. La Zephir fu in seguito consegnata al Museo dei Trasporti di Lucerna, la G 3/4 al Club 1889 di Samedan. Tutte e due sono attualmente funzionanti.

Il logo del Associazione MEFEZ è stato conservato anche dopo essersi trasferita da Zweilütschinen a Matten (Interlaken). La sua particolarità è quella di aver rappresentato la G 3/4 Nr.11 (Heidi).



Per ulteriori informazioni su MEFEZ vedi Bollettino 2023.01 GEN-APR.

Frivolezze fotografiche e non ...



L'Ufficio federale delle Strade (USTRA) ha emanato nel 2014 la Direttiva "Attraversamenti per la fauna selvatica" che riguarda la pianificazione, progettazione e realizzazione degli attraversamenti per la fauna lungo le strade nazionali.

Non è noto se anche l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) abbia emanato disposizioni simili. Tuttavia non si esclude che anche le FFS abbiano preso provvedimenti per favorire l'attraversamento dei binari anche ai... rettili.

Scadenze



**Associazione Ticinese
Amici della Ferrovia**

6648 Minusio
www.ataf.ch

Find us on
Facebook www.facebook.com/atafminusio



Locarno



Bellinzona - Lugano

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

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



Orario Fahrplan Horaire 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

Ritrovo vaporisti – Dampfbahn Aaretal

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

Faszination Modellbau D-Friedrichshafen

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

«Als ich meine Ausreden verlor,
fand ich meine Erfolge»

René Margritte 1898-1967, belgischer Maler des Surrealismus

«Quando persi le mie scuse,
trovai i miei successi»

René Margritte 1898-1967, pittore surrealista belga