

www.ataf.ch

Bollettino

anno societatis LI
SETTEMBRE-DICEMBRE 2021

ASSOCIAZIONE TICINESE AMICI DELLA FERROVIA



Indice

Riflessioni	3
ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA 2022.....	4
Relazione del Presidente	5
Messaggio del cassiere.....	7
Storia di un orologio di stazione	8
L'orologio più conosciuto al mondo	14
Sul Rigi a vapore con la Lok 7 alias Sibni.....	21
TOB Tag der offenen Barriere.....	33
60.Giubileo DBK Dampfbahn Katzensee.....	38
La nuova composizione della FLP.....	53
Notizie dell'ultima ora e comunicazioni in breve	56
Alcune pubblicazioni	57
Lo sapevate	58
Frivolezze fotografiche e non	59
Scadenze	60

Indirizzo

**Associazione Ticinese
Amici della Ferrovia**
6648 Minusio



www.facebook.com/atafminusio

www.ataf.ch



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

Comitato 2021

Bruno Pini	Presidente	bruno.pini@ataf.ch
Rodolfo Widmer	Vicepresidente	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 2021

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

Statuto / Regolamenti

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

Foto copertina

Rigi-Staffel 1604 m s.l.m., 09.OTT.2021

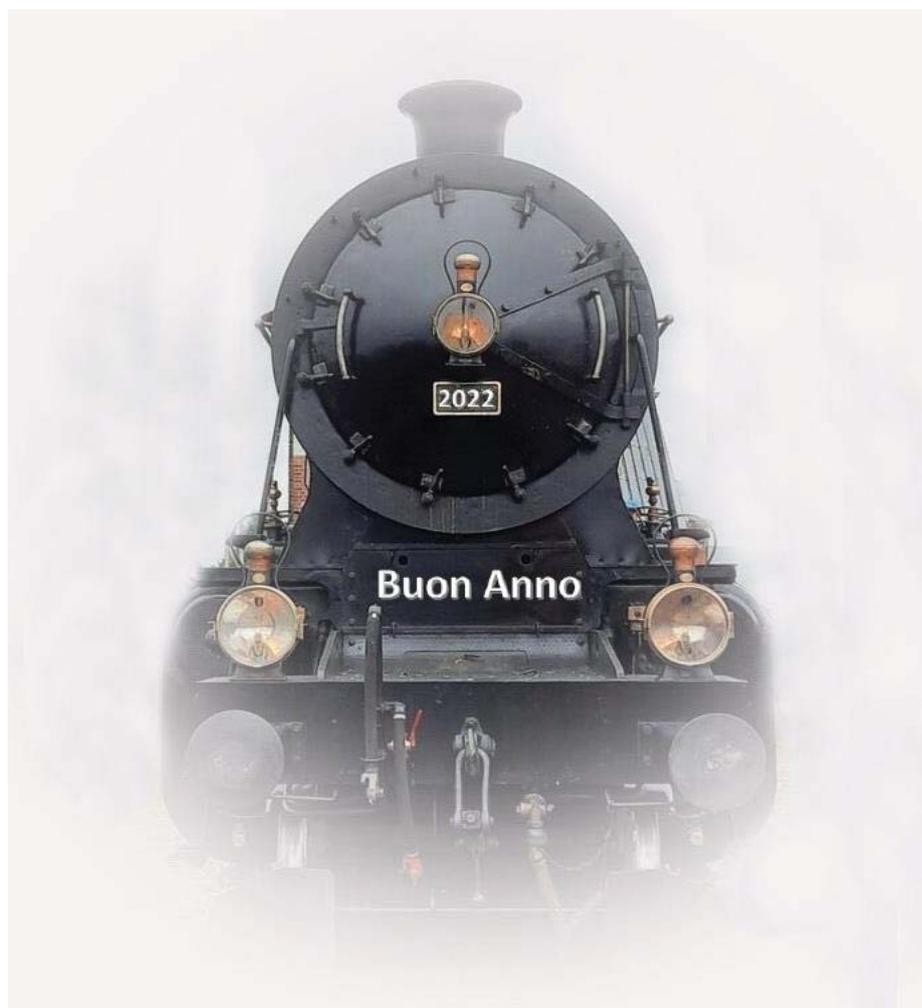
Da sin: Martin Horath, Paul Gwerder, Bruno Pini (Presidente ATAF)

Riflessioni

Bruno Pini, Presidente

*Ottimismo vuol dire
che il futuro è aperto.
[Karl Popper, 1902 – 1994, filosofo britannico-austriaco]*

*Optimismus bedeutet,
dass die Zukunft offen ist.
[Karl Popper, 1902 – 1994, österreichisch-britischer Philosoph]*



Il Comitato e la redazione ATAF ringrazia tutti i soci, i sostenitori e le loro Famiglie per l'appoggio dato ed augura

Buone Feste e Felice Anno Nuovo

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.

ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA 2022

Sabato 26.FEB.2022 14:00
presso la Sede ATAF a Mappo
(data e luogo provvisori)

ORDINE DEL GIORNO

1. nomina presidente del giorno;
2. nomina due scrutatori;
3. verifica diritto di voto;
4. approvazione / eventuale modifica ordine del giorno;
5. lettura / approvazione verbale ultima assemblea;
6. relazione presidente;
7. approvazione conti annuali e rapporto dei revisori;
8. nomina presidente;
9. nomina membri comitato;
10. nomina revisori;
11. nomina soci onorari / veterani;
12. ratifica nuovi soci / dimissioni soci / eventuali radiazioni;
13. tasse sociali / contributi straordinari;
14. eventuali.

Il verbale dell'ultima Assemblea Generale Ordinaria tenuta il 19.GIU.2021 è stato pubblicato nel Bollettino di MAG-AGO 2021.



La data e il luogo dell'Assemblea Generale sono PROVVISORI.
**La data, il luogo e le modalità dipenderanno dalle disposizioni delle Autorità
Federali / Cantionali / Comunali riguardo l'emergenza sanitaria COVID-19**
e
saranno comunicate tramite email e il sito www.ataf.ch.

Relazione del Presidente

Bruno Pini

Anche nel 2021 la situazione pandemica con conseguente emergenza sanitaria ha obbligato tutti noi ad una costante prudenza: nel privato, nel lavoro, nelle attività ricreative.

Si pensava che tutto sarebbe passato con l'omologazione dei vaccini. I vaccini sono arrivati e molti hanno potuto usufruire di questa possibilità. Se anche queste somministrazioni hanno potuto ridurre i decorsi più gravi, la propagazione delle infezioni non si è ancora arrestata. Alla fine dell'anno stiamo già affrontando la terza ondata e non si esclude che sia l'ultima.

Tuttavia grazie ai vaccini, alla prudenza, ai test più frequenti anche ATAF ha potuto riprendere, con alcune eccezioni, le attività sociali e le circolazioni pubbliche interrotte nel 2020.

Tutte le riunioni di Comitato sono state tuttavia organizzate tramite videoconferenza.

Principali attività 2021

Circolazione pubblica¹

- Giornate: 17 su 26 pianificate
- Ore circolazione: 36.0 (-32.1% 2019) su 62.0 pianificate (presenza max: Mariotta 92%, Roggero 88%, Vosti 79%)
- Ore presenza: 304.5
- Soci: 6-11 (media 8) soci ATAF/circolazione
- Trasportate: ca.3'457 persone (-27.4% 2019)

Circolazione soci / manutenzione 1 sabato

Presenza in sede di regola giovedì sera e sabato pomeriggio

Riunioni comitato 9 serate (5 persone a 1.5 ore escluso viaggio e preparazione)

Bollettini 3 pubblicazioni – ca. 90 ore/anno per redazione/stampa/invio

Gita sociale nessuna

Cena sociale 04.DIC.2021, in sede dopo la festa dell'albero

Ospiti a Mappo annullato

Manifestazioni annullato (slowUp)

Festa dell'albero 04.DIC.2021, solo circolazione senza accesso alla sede

Altre attività 2021

Le attività principali elencate hanno impegnato alcuni soci per un totale di oltre 500 ore.

Oltre a queste attività abbiamo:

- il 29.08.2021 partecipato (Presidente ATAF) all'Assemblea dei Delegati SVEA a Zurigo
- concluso il raccordo ferroviario che collega la piattaforma al sollevatore lato Locarno
- realizzato il drenaggio del basamento del sollevatore lato TENERO
- effettuato lavori di manutenzione e riparazione (scambi, orologio madre, ecc.)
- sistemati i danni (cabina scambi, binari) dovuti al nubifragio del 16.08.2021

¹ esclusa Festa dell'Albero, 9 giornate annullate (3x maltempo, 3x COVID, 2x nubifragio, 1x slowUp)

- posato i binari per le scale 0, 1, G (LGB) al primo piano

Per tutte queste attività (non principali) sono state oltrepassate le 1000 ore. E queste... prestate da una mezza dozzina di soci.

Retrospettiva e previsioni

Abbiamo iniziato a circolare con il pubblico il 09.MAG.2021 (vedi Bollettino 2021.01 GEN-APR). Il pubblico è accorso numeroso. Molte famiglie ci hanno detto: *"è da tempo che aspettavamo la riapertura della miniferrovia. Ci siete mancati"*. E questo ci ha fatto molto piacere! Anche due rappresentanti della polizia comunale ci hanno reso visita constatando che le prescrizioni sanitarie in vigore venivano rispettate.

È giusto ricordare che:

- il parco giochi ad ogni circolazione pubblica è frequentato in media da ca. 300-500 persone
- l'Ufficio Giuridico della Divisione delle Contribuzioni aveva scritto:

"l'ente svolge, senza perseguire fini di lucro, un'attività di pubblica utilità, in quanto ha edificato e gestisce una mini-ferrovia, apprezzata dal largo pubblico, sita nel parco giochi del Comune di Minusio"

- siamo riusciti a riprenderci finanziariamente grazie alle circolazioni pubbliche e al contenimento delle spese. Alcuni soci hanno fatto inoltre donazioni (deducibili fiscalmente) in favore di ATAF. Da citare: due soci hanno donato ad ATAF una parte delle loro obbligazioni permettendo così di ridurre il debito dovuto all'ampliamento della sede (progetto FUTURO). Un altro socio ci ha regalato un set che permetterà ai giovani di costruire un loro mini impianto in HO. A tutti siamo molto riconoscenti!
- alcuni giovani (< 16 anni) frequentano ora ATAF e ci stanno aiutando anche nelle circolazioni pubbliche

Abbiamo già pianificato il 2022 (Assemblea, Circolazioni, Lavori, ecc.). Ci adatteremo a seconda dell'evoluzione pandemica. In ogni caso il lavoro non mancherà!

Un problema ancora irrisolto per ATAF ? Avvicinare ulteriori giovani alla nostra associazione!

*Ottimismo vuol dire che il futuro è aperto.
(Karl Popper, 1902 – 1994, filosofo britannico-austriaco)*

Ringrazio tutti i soci, il Comitato, i nostri sostenitori e le Autorità del Comune di Minusio per l'appoggio dato ad ATAF ed al Presidente, fiducioso che potremo raggiungere assieme i prossimi ambiziosi obiettivi con una rinnovata tranquillità.

firmato

Bruno Pini, Presidente ATAF

30.DIC.2021

La relazione originale firmata si trova nell'archivio ATAF.

Messaggio del cassiere

Mirco Marchi

Stimati soci e amici di ATAF.

L'Assemblea Generale 2021 ha deciso di lasciare invariate le tasse sociali.

**NON DIMENTICATE IL
PAGAMENTO DELLA TASSA SOCIALE 2021**



Vorrei ricordare ai nostri soci di versare le tasse sociali preferibilmente tramite pagamento online (ebanking,..) visto che per ogni versamento allo sportello postale ci vengono addebitate spese.

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)
 - Un ulteriore richiamo viene eventualmente trasmesso con il bollettino di SETTEMBRE-DICEMBRE.
 - 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	10.00	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

Storia di un orologio di stazione

Francesco Vignolini

Forse ricordate che nel 2007 avevo revisionato e portato a Mappo un orologio grande da stazione e che era stato piazzato all'entrata della sede di Mappo. Questi orologi erano stati costruiti da una ditta di Sumiswald su brevetto dell'ingegnere Hans Hilfiker, impiegato alle ferrovie federali, all'inizio degli anni '40 (vedi [ndr]).

In quell'anno la fabbrica mi aveva ancora inviato alcuni pezzi di ricambio.

La particolarità di questi orologi era che tutti gli orologi di una stazione erano comandati da un orologio-madre come quello che abbiamo montato a Mappo sulla parete, a sua volta comandato da un segnale inviato da Berna in modo da avere l'indicazione dello stesso tempo in tutte le stazioni svizzere.

Il meccanismo del nostro orologio-madre era completamente meccanico, gli unici contatti elettrici erano contenuti in delle ampole di vetro con all'interno del mercurio e che venivano comandate con un movimento a bilancia. Per assurdo questi sono gli unici ricambi che si possono ancora trovare sul mercato.

Purtroppo con il tempo il movimento si era completamente deteriorato e ci era stato impossibile farlo riparare. Anche le ricerche fatte da Dominic presso la fabbrica costruttrice W.Moser e Baer di Sumiswald avevano dato esito negativo.



Il problema era che avevamo bisogno di un segnale, alternativamente positivo-negativo e negativo-positivo per evitare i falsi contatti, per sbloccare le lancette dei secondi quando

queste si fermano alle ore dodici. Queste ultime compiono il giro completo in 58 secondi e si fermano in attesa del segnale di sblocco.

Per sostituire il tutto ho preso un movimento lineare da un orologio elettronico che comanda una fotocellula una volta ogni minuto. Lo schema è semplicissimo: la fotocellula comanda a sua volta tre relè in serie, il primo è un super-sensibile per non affaticare la fotocellula, il secondo è un passo-passo per dare i due segnali invertiti e il terzo è uno di potenza che sblocca la lancetta dei secondi.

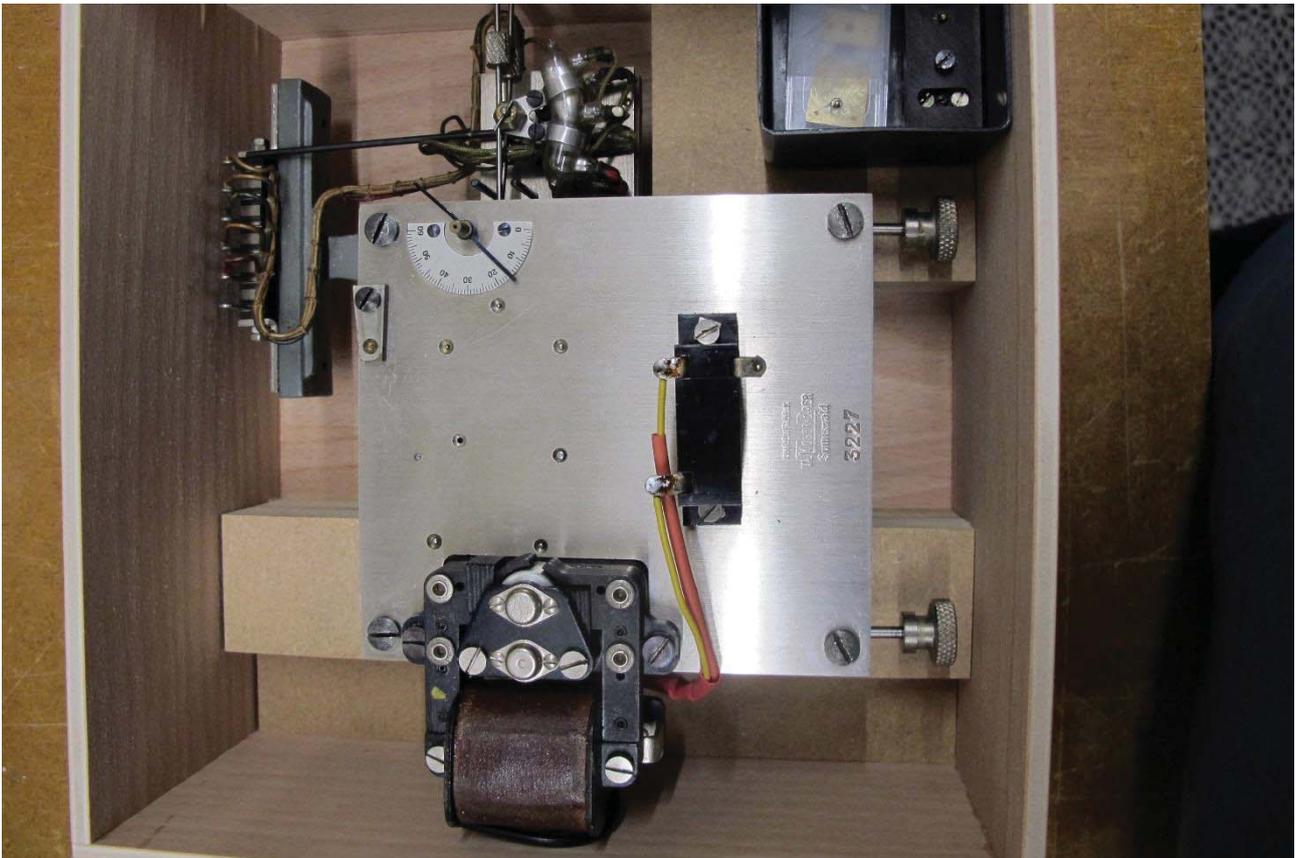
Certo avrei potuto rivolgermi ad un amico ingegnere che mi avrebbe fatto tutto questo su una chiavetta USB. Ma questo mi avrebbe tolto tutto il piacere della ricerca dei materiali, della realizzazione edi scrivere questo articolo.

Note:

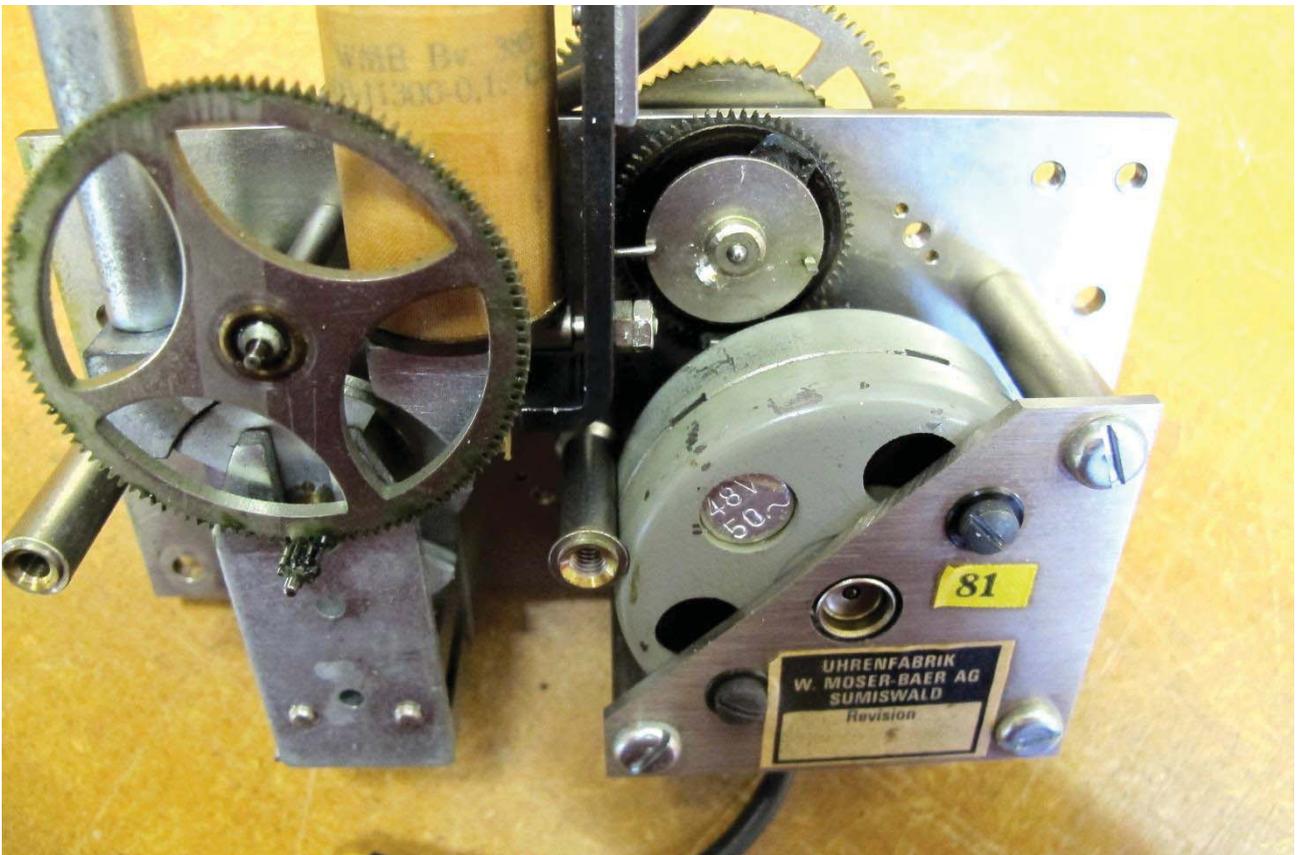
- l'orologio è stato revisionato almeno una volta dal costruttore di W.Moser e Bauer,
- è stato revisionato e portato a Mappo e montato in agosto 2007,
- nell'orologio mulo (i due grandi rotondi) è stato aggiunto un trafo da 220V da 48 Vca per l'alimentazione dei motori che viaggiano sempre per il movimento delle sfere dei secondi,
- nell'orologio madre (in legno a parete) è stato aggiunto un alimentatore da 24 Vcc e un generatore d'impulsi per sbloccare l'ancoretta dei secondi dei tre orologi alle ore dodici.
- **Da notare che gli impulsi sono alternativamente positivo-negativo e negativo-positivo.**



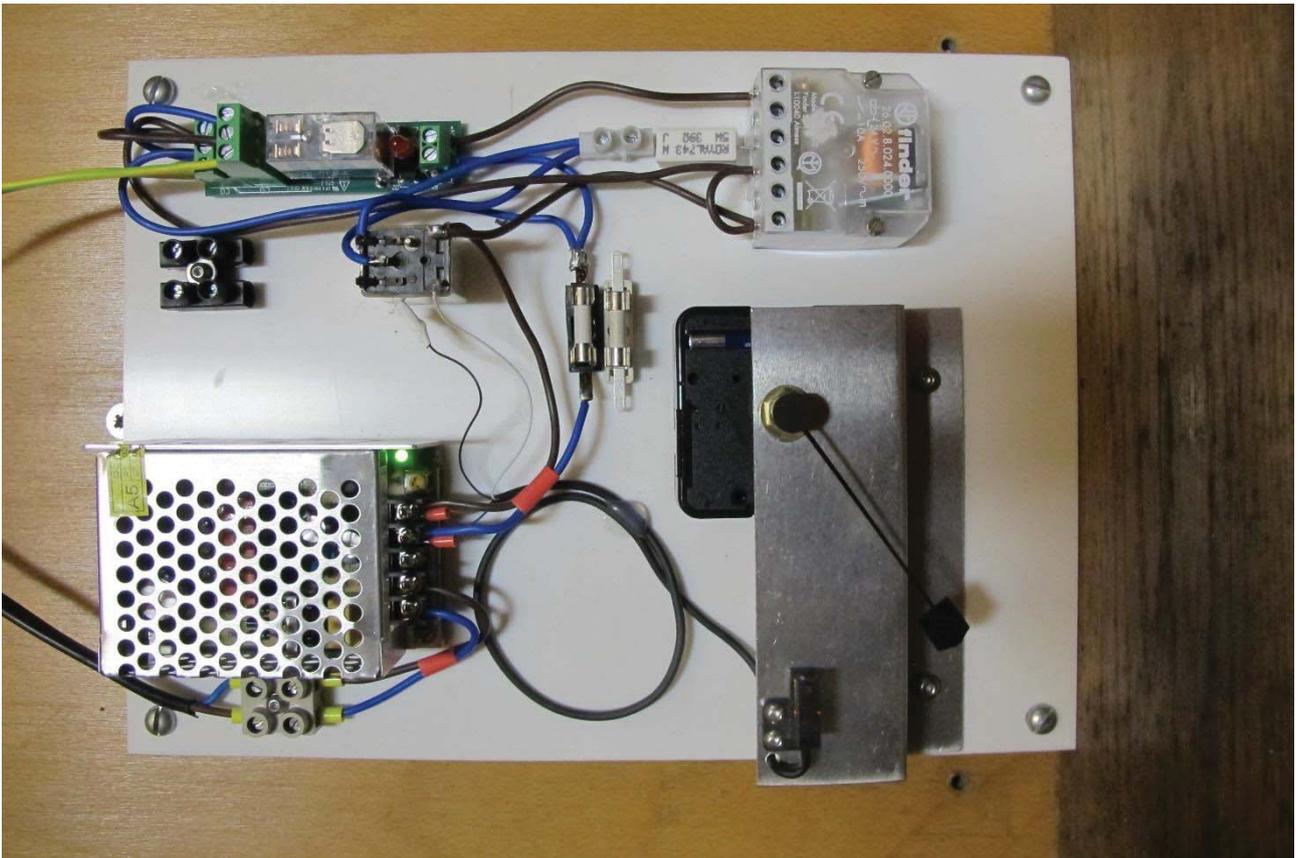
Restaurato e restauratore



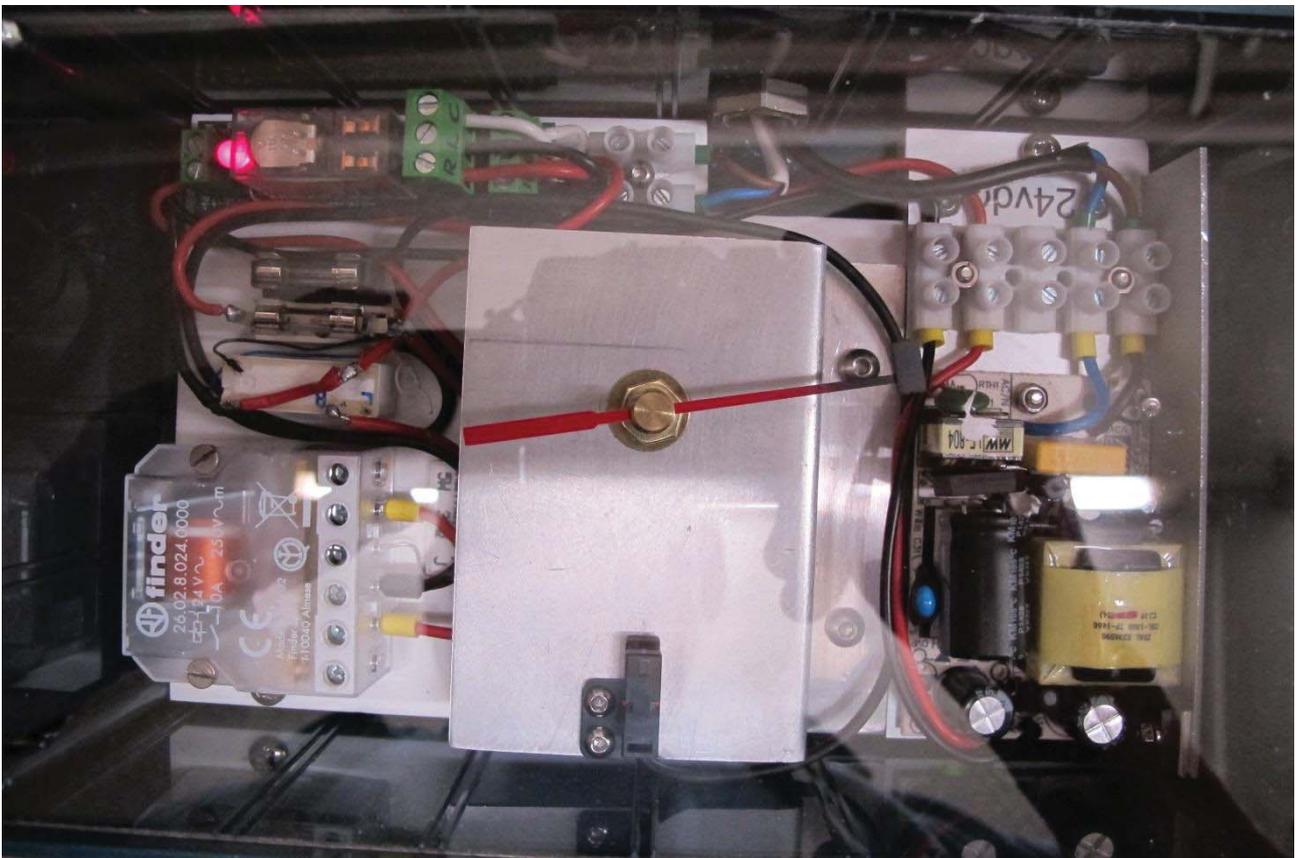
L'ex motore meccanico



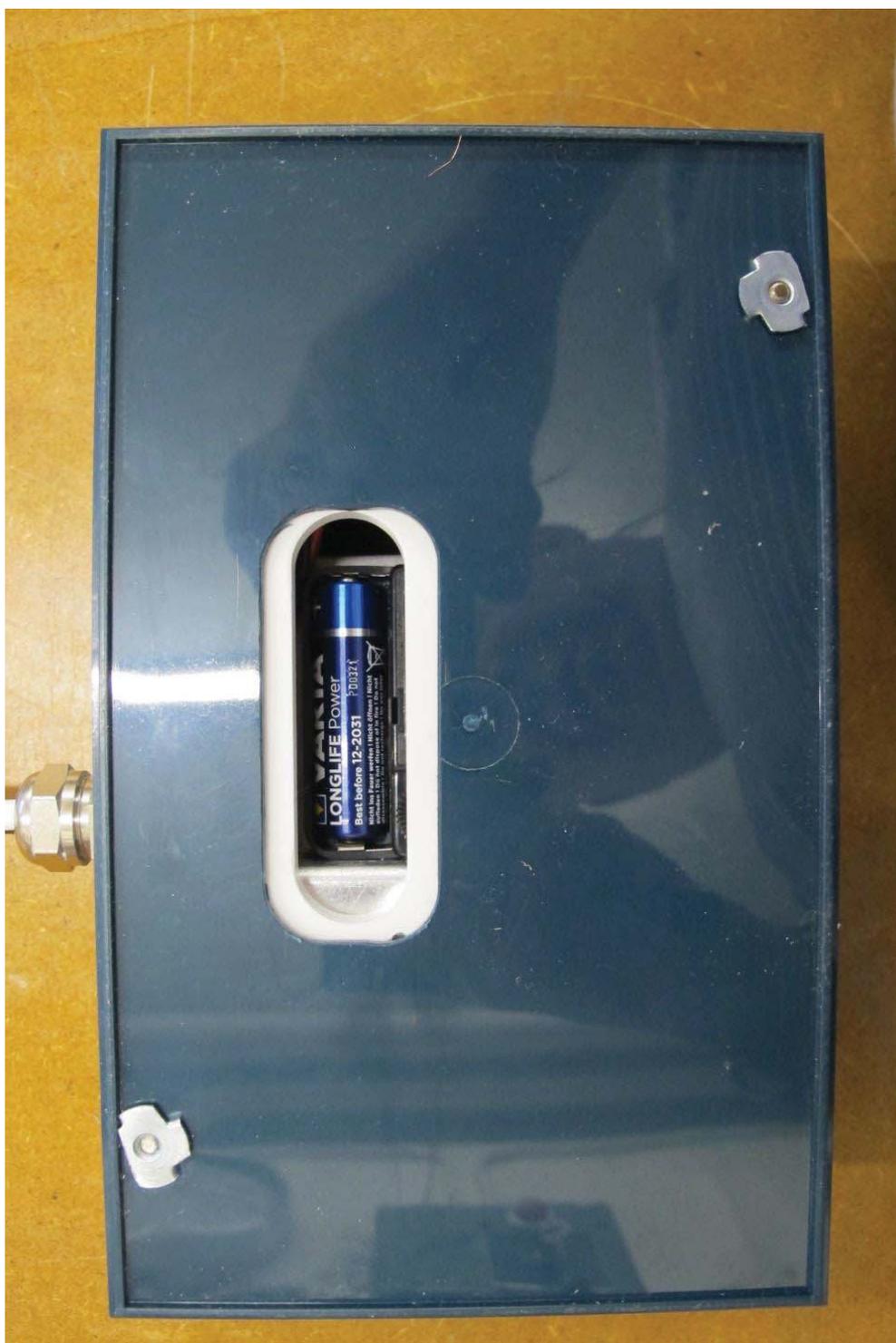
Motore delle lancette e relativa frizione



Primo prototipo



Ultima generazione



Sostituzione della batteria dal retro

[ndr] nel Bollettino 2010.01 GEN-MAR avevamo pubblicato un articolo che raccontava la storia di questo orologio e del suo inventore. Abbiamo ritenuto interessante riproporre questo articolo.

L'orologio più conosciuto al mondo ...

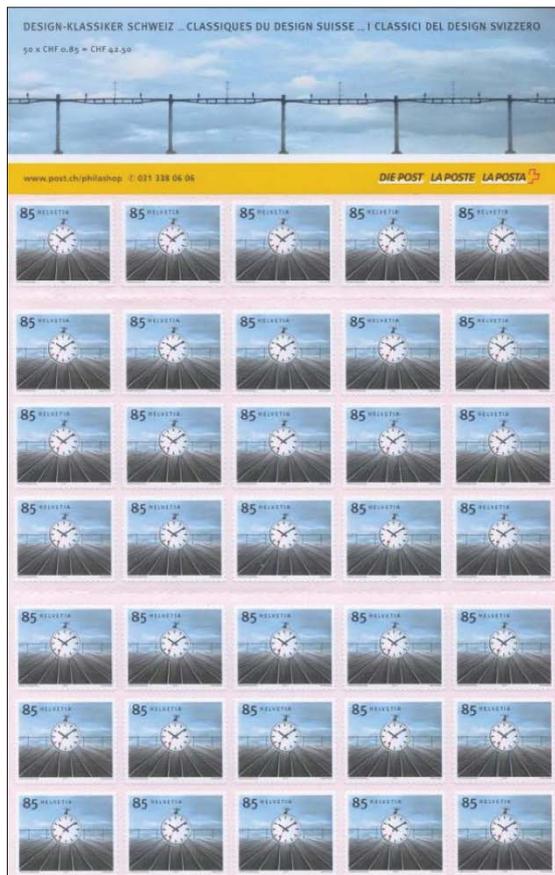
Pietro Mariotta / Francesco Vignolini / Bruno Pini

Molti penseranno che l'orologio più conosciuto sia uno SWATCH oppure un ROLEX oppure ... oppure ... In realtà l'orologio con il design più conosciuto al mondo è quello introdotto nelle stazioni delle ferrovie svizzere e in molte altre infrastrutture di trasporto, aeroporti compresi. Questo stesso design è pure stato ripreso dalla ditta MONDAINE . [ndr: vedi "LO SAPEVATE .." nel Bollettino APR-GIU 2009]

Chi entra nella nostra sede potrà notare un orologio originale delle stazioni svizzere con il suo interessante movimento. Vi siete mai chiesti da quando esiste quest'orologio e chi l'ha inventato? Esso fu inventato nel 1946 da un ingegnere delle FFS, capo della sezione per gli impianti elettrici fissi, di nome Hans Hilfiker. Non c'è stazione in Svizzera (e sono più di 3000) senza questa icona del design. Icona entrata nella storia come quella della bottiglia di Coca Cola, della stella della Mercedes, del Toblerone o del simbolo del dollaro americano.

Lo stesso design lo trovate anche nell'indicatore dell'ora sui display di moderni treni urbani e interurbani. Nei modelli dal 1944 al 1955 non era montata la lancetta dei secondi bensì una piccola paletta rossa che ricorda quella dei capistazione.

In quanto al design è interessante notare come l'orologio delle nostre stazioni sia diventato un pezzo classico. È stato esposto al Museum für Gestaltung di Zurigo nel 1984, al Mo-ma di New York nel 2002 per la mostra Tempo, nel 2008 a Lugano per la mostra Enigma Helvetia. Pure nel francobollo da 85 cts del 2004 lo si può vedere rappresentato appeso in cielo sopra una distesa di binari.



L'orologio delle stazioni svizzere è molto sobrio, senza cifre, solo bianco e nero con la lancetta dei secondi rossa, cassa in alluminio termolaccato. Ma nonostante la sua semplicità è possibile leggere bene e con un colpo d'occhio l'ora anche da lontano. A questo effetto contribuisce l'essenzialità del design con i tratti neri dei minuti multipli di 5 (5, 10, 15, ...), la cui larghezza corrisponde a quella della lancetta dei minuti, e fra questi i tratti più sottili e discreti degli altri minuti (1, 2, 3, 4, 6, 7, ...).

La lancetta rossa dei secondi svolge un ruolo fondamentale. Essa fa un giro completo in 58.5 secondi, si ferma in alto sullo 0 immaginario per 1.5 secondi, poi riparte per un altro giro. Perché questo strano funzionamento? Semplicemente perché attende un impulso di sincronizzazione dal sistema centrale di controllo, e in questo modo tutti gli orologi delle stazioni sono perfettamente sincronizzati fra loro, permettendo così la partenza puntuale dei treni. Dal 1955 questo semplice ma geniale meccanismo ha migliorato

notevolmente la puntualità dei nostri treni che assieme all'industria orologiaia contribuisce al cliché qualitativo della Svizzera: la proverbiale puntualità e precisione svizzera.



Il nostro orologio, come tutti gli altri, è stato costruito dalla Ditta Moser & Baer AG, oggi Gruppo Mobatime, a Sumiswald (Emmental bernese). Purtroppo non è possibile risalire all'anno di costruzione perchè nel corso dei molti anni di servizio sono state apportate modifiche e vari pezzi sono stati sostituiti per mantenerlo perfettamente funzionante.

Comunque i pezzi di ricambio più comuni sono ancora fornibili da magazzino.

Siccome presso la nostra sede non disponiamo del segnale di sincronizzazione FFS, il segnale che sblocca la lancetta dei secondi proviene da un orologio-madre meccanico di pre-

cisione, a pendolo, che si trova sulla parete. Poiché questo orologio è provvisto di una carica elettrica della durata di diverse ore, sono previsti anche gli attacchi per una batteria-tampone che, in caso di mancanza di corrente, fornirebbe il segnale a bassa tensione per fare scattare la lancetta dei secondi dallo 0. Gli impulsi sono dati attraverso due interruttori al mercurio a bilancino che lavorano alternativamente. È interessante notare come, con un gioco di calamite rotanti che sfrutta i poli delle calamite stesse, vengano ricevuti due distinti segnali per i minuti pari e per quelli dispari per compensare eventuali falsi impulsi.

Per regolare l'ora in caso di panne, una coppia di interruttori manuali simula gli impulsi dati dall'orologio. Così non occorre smontare i grandi vetri dei quadranti, operazione non molto agevole specie se ci si trova in cima ad una scala.

Curriculum Vitae di Hans Hilfiker

Nato il 15.9.1901 a Zurigo e deceduto il 2.3.1993, protestante, di Safenwil, figlio di Jakob Emil, tipografo e di Karolina nata Bosshard. Dopo aver frequentato le scuole elementari e secondarie Hans Hilfiker terminò l'apprendistato di meccanico di precisione. Studiò in seguito al Politecnico di Zurigo dove si diplomò in Ingegneria Elettrotecnica e in Telecomunicazioni. Dal 1925 lavorò per la Siemens (Albiswerke) per la quale si trasferì in Argentina nel 1926. Dal 1927 al 1928 era consulente tecnico per la Siemens presso le truppe argentine nel settore telecomunicazioni.

Costruì officine e centrali telefoniche e formò sottufficiali delle truppe di trasmissione. Nel 1929 partecipò quale Ingegnere capo alla costruzione della linea telefonica Buenos Aires – Rosario attraverso il fiume e le paludi del Río Paraná. Dal 1930 pianificò una cavo sottomarino attraverso il delta del Río de la Plata da Buenos Aires a Montevideo (Uruguay). Siemens lo formò durante 5 mesi a Berlino con l'obiettivo di dirigere in Argentina una sua nuova società. Il piano previsto non poté concludersi e nel 1931 Hilfiker rientrò in Svizzera. Dal 1932 al 1958 lavorò presso le FFS quale Ingegnere presso la "Bauabteilung III", dal 1944 quale rimpiazzante della "Bauabteilung" e capo dei servizi degli impianti elettrici fissi. Oltre all'orologio da stazione sviluppò tra l'altro una gru per il trasbordo di merce pesante dalla stada alla ferrovia, il tetto per il marciapiede della stazione Winthertur Grütze, un proiettore per l'orario dei treni per la stazione di Zurigo e un edificio di servizio, ora sotto protezione dei beni culturali, per la manutenzione delle linee aeree presso la stazione di Zurigo (Kohlendreieck). Dal 1958 al 1968 fu Direttore presso la Therma AG a Schwanden GL (dal 1978 Electrolux), dove sviluppò un programma per cucine completamente nuovo basato su moduli combinabili tra loro. Con questa idea Hilfiker gettò le basi per la normativa delle cucine svizzere SINK (Schweizerische Industriekommission für die Normierung der Küche) divergente da quella europea per la larghezza (55 cm invece di 60 cm). Un prototipo basato su questa norma fu presentato all'esposizione nazionale di Losanna nel 1964. Dal 1968 fino al 1980 Hilfiker fu consulente in Design presso la ditta Devico Design di Gockhausen ZH. Parallelamente insegnò dal 1974 al 1980 al Technikum di Windisch AG

Alcune opere di Hans Hilfiker:

- 1950 SBB Umladekran Strasse-Schiene
- 1951 SBB Strassen-Gleisfahrzeug für den Fahrleitungsunterhalt
- 1952 SBB Dienstgebäude Fahrleitungsdienst, Remisenstrasse 7, Zürich
- 1952–1955 Perrondächer, Bahnhof Winterthur-Grütze
- 1955 SBB Schweizer Bahnhofsuhr mit Sekundenkelle
- 1957 SBB Fahrplanlesegerät, Bahnhof Zürich
- 1959 Therma Heizofen Butterfly
- 1962 Therma Systemküche
- 1963-1965 Haus Salvalarnia, Gordevio TI

La ditta W.Moser-Baer AG

- 1938 Wilhelm Moser fonda la fabbrica di orologi W.Moser-Baer AG
- 1946 Distribuzione esclusiva in Svizzera di prodotti della J.Bosshard SA di Losanna/Zurigo
- 1975 Acquisizione della J.Bosshard AG, rinominata nel 2002 in Mobatime Swiss AG
- 1989 Acquisizione del settore orologero della FAVAG di Neuchâtel (Ascom AG)
- 1990 Introduzione del marchio MOBATIME
- 2003 Parte della W.Moser-Baer Holding (ca.200 dipendenti nel 2005)

Scarico acque dalla fossa sollevatore est

Pietro Mariotta

Prima di sostituire il vecchio sollevatore posto all'entrata del parco giochi avevamo controllato la situazione del drenaggio delle acque meteoriche che potevano infiltrarsi nella fossa. Dalle evidenze non sembrava che il fondo in ghiaia della fossa non fosse in grado di drenare l'acqua che poteva penetrare attraverso le larghe fessure fra il piano del sollevatore e il bordo in cemento.

Per il nuovo sollevatore abbiamo previsto di posare attorno al piano di sollevamento un'apposita guarnizione di gomma con il duplice scopo di bloccare nel limite del possibile le infiltrazioni d'acqua piovana e il sudiciume. I due tubi che dalla fossa vanno verso il WC comunale sono stati posati abbastanza in superficie e hanno la funzione di ventilare la fossa, quindi non possono evacuare l'acqua se non quando questa raggiunge un livello già troppo alto per il motore.

Purtroppo abbiamo constatato che, in caso di piogge intense e di lunga durata, il drenaggio naturale del fondo non era sufficiente a mantenere fuori dall'acqua la parte comando e il motore elettrico del sollevatore.

Abbiamo così preso in considerazione varie possibili soluzioni, giungendo alla conclusione che era meglio posare un tubo di scarico dal fondo della fossa verso il piazzale del posteggio. Su una lunghezza di circa 2.3 m il dislivello di 5 cm non è molto ma è comunque sufficiente da una parte a evacuare l'acqua che si infiltra nella fossa, dall'altra a evitare che acqua del piazzale potesse riversarsi nella fossa.

Il lavoro è stato eseguito in 2.5 giorni da Bruno e Pietro mentre Rodolfo si è occupato del ripristino dei sagomati.

In particolare sono stati eseguiti i seguenti lavori:

- allontanamento di 2 e in certe zone di 3 righe di sagomati;
- scavo di circa 2.3 m, sezione di 30 x 55 cm;
- esecuzione del carotaggio lato fossa sollevatore (cemento armato 15 cm);
- esecuzione del carotaggio lato muretto vicino al WC (cemento 5 cm);
- posa e fissazione con beton di un tubo rigido di diametro 75 mm;
- riempimento dello scavo, posa dei sagomati, eliminazione del materiale in esubero.

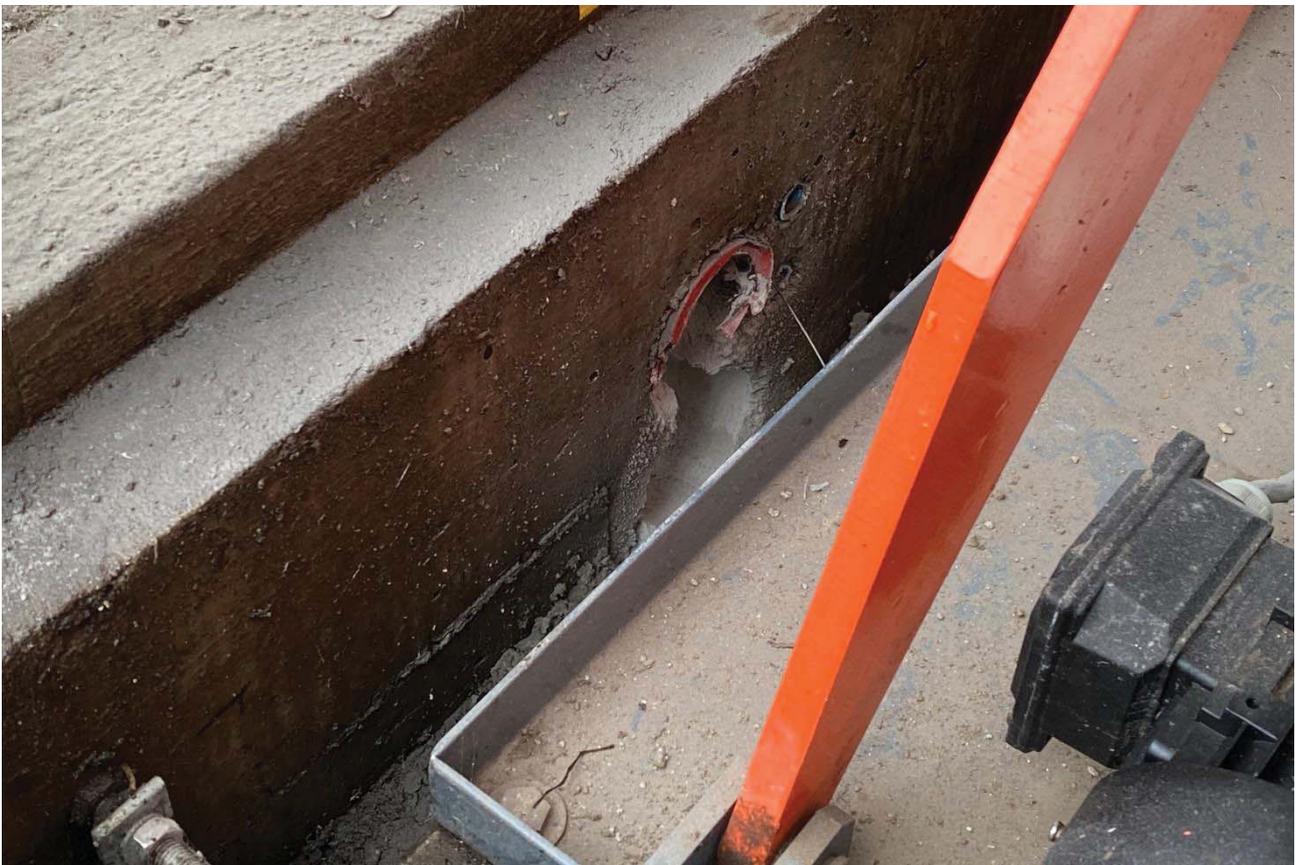
Un problema è stato quello di forare la parete in cemento armato di 15 cm del basamento del sollevatore. Per far questo Bruno ha usato le apposite tazze diamantate montate su un trapano con il percussore disinserito e senza l'uso di acqua. Sembrava tutto facile, ma per questo foro abbiamo impiegato ca. 1 ora. Per il foro di 5 cm della parete di cemento non armato verso il WC pubblico non abbiamo avuto particolari problemi.

Più volte abbiamo controllato le pendenze, sapendo che un lavoro fatto bene... solitamente si fa una sola volta. Prima di cementare il tubo abbiamo verificato il corretto scorrimento dell'acqua verso l'esterno.

Al termine dei lavori abbiamo nuovamente collaudato lo scarico riempiendo d'acqua la fossa del sollevatore. Questa non ha mai raggiunto la base del motore elettrico ma viene evacuata dal nuovo scarico.



Trapano e valigetta con le tazze al diamante



Foro per il drenaggio (in basso) e foro per la ventilazione (in alto)



Fori all'uscita esterna del basamento del sollevatore



Tubo rigido di 75 mm per il drenaggio (in basso), tubo per la ventilazione (in alto)



Uscita del tubo di drenaggio verso il WC pubblico

Sul Rigi a vapore con la Lok 7 alias Sibni

Bruno Pini

Da www.swissinfo.ch:

Il Rigi è uno dei simboli turistici e ferroviari più importanti della Svizzera da 150 anni. Il 21 maggio del 1871, la ferrovia Vitznau-Rigi Staffelhöhe raggiunse per la prima volta la montagna, mentre il suo fondatore Niklaus Riggerbach festeggiava il suo compleanno. Nel 1875, l'altra infrastruttura ferroviaria per salire sul Rigi dall'altro lato del massiccio entrò in funzione tra Goldau, frazione di Arth (SZ), e Rigi-Kulm (SZ). Le due aziende si sono fuse nel 1992. Due funivie permettono anche l'accesso da Weggis (LU) e Küssnacht (SZ).

Sapevamo:

- che la più vecchia Ferrovia di montagna d'Europa avrebbe festeggiato il 150.Giubileo
- che i festeggiamenti iniziati in maggio sarebbero durati fino a metà ottobre
- che molte corse speciali sarebbero state con locomotive a vapore
- che sarebbe stata impiegata anche la Lok 7 appena restaurata

Sapevamo tutto. Ma, come spesso accade, diciamo c'è ancora tempo per usufruire delle corse speciali. E il tempo passa... passa velocemente. E di mezzo ci si mette anche il COVID-19. Così, a mia insaputa, Hildegard mi dice venerdì 08.Ott.2021 di non prendere impegni per sabato avendo organizzato... qualcosa. Non ho chiesto che cosa.

Sabato mattina con Hildegard, Dominic, Pascal e Katia saliamo in treno a Bellinzona per poi scendere ad Arth-Goldau. Avevo intuito quale sarebbe stata la sorpresa... ma non conoscevo ancora i dettagli. Raggiunta la stazione di partenza per il Rigi, vedo il convoglio storico con agganciato la Lok 7, prima locomotiva prodotta nel 1873 dalla Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik SLM di Winterthur.

Tutti i passeggeri hanno già preso posto sui vagoni storici... ma Hildegard non si vede ancora. Poco dopo arriva "incazzata" perché pur avendo riservato la salita fino a Rigi-Kulm con la Lok 7 e la discesa fino a Vitznau, alla biglietteria non riuscivano a trovare la riservazione. Tranquillamente suggerivano di salire con l'altro convoglio mosso da una normale automotrice elettrica.

Il macchinista della Lok 7, un caro amico con il quale siamo in confidenza da molti anni, chiede a Hildegard cosa fosse successo. Al che risponde: "*nessun problema! Per la famiglia Pini c'è sempre posto*". E così tutti e cinque abbiamo trovato posto sul convoglio storico. Anzi: Dominic ha fatto il viaggio nella cabina aperta della Lok 7 assieme ai macchinisti per poi darmi il suo posto a metà salita. Questo macchinista che conosciamo da anni si chiama Martin Horath. È responsabile dell'officina meccanica delle Rigi-Bahnen. È una persona conosciuta in tutta Europa. Più volte ho raccontato alcuni episodi delle sue attività. Anche Eisenbahn Romantik gli ha dedicato un video. Su YouTube potete trovare inoltre numerosi filmati. E anche grazie a lui è stata rimessa in funzione la locomotiva da cantiere Jung TICINO a scartamento metrico usata durante la correzione del fiume Ticino. Pure lui è stato in prima persona attivo nel restauro e messa in servizio dello spazzaneve a vapore Xrot R12 (ex RhB) in servizio ore presso la DFB (Dampf-Furka-Bergstrecke). Su di lui si potrebbe raccontare molto.

Una curiosità: leggete un prossimo articolo e scoprirete uno degli ultimi acquisti di Martin Horath.

Solitamente si sale sul Rigi sperando nel bel tempo per poter ammirare lo stupendo panorama. Noi abbiamo trovato una giornata di fitta nebbia. Il lato positivo della giornata nebbiosa? Abbiamo "ammirato" con piacere la meraviglia di una tecnica d'altri tempi senza venir distratti... dal panorama del Rigi.

Partiti da Arth-Goldau poco prima delle 10 il convoglio sale a ca. 5-7 kmh per arrivare dopo le 12 a Rigi-Staffel e poi continuare fino a Rigi-Kulm. Tutti scendono per la pausa pranzo. Visto che i macchinisti e i "frenatori" avrebbero pranzato a Rigi-Staffel chiediamo se potevamo scendere con loro. E nuovamente ci dicono... *"per la Famiglia Pini c'è sempre posto"*. Così riprendiamo posto nel convoglio storico completamente a nostra disposizione.

Approfittiamo per pranzare al ristorante Lok 7 arredato con molti cimeli storici inerenti la ferrovia del Rigi per poi ripartire per Vitznau, seguiti a breve distanza da un altro convoglio storico trainato dalla locomotiva a vapore 17. Alla stazione la Lok 7 e la 14 si posizionano sulla nuova e speciale piattaforma che inizia a ruotare come una giostra dando così la possibilità al pubblico di ammirarle e fotografarle.

Concluso lo show, ci congediamo dai nostri cari amici macchinisti e riprendiamo la via del ritorno salendo sul battello a vapore LUZERN del 1928 che ci porterà... indovinate dove? ... esatto!...a Lucerna.

Non voglio raccontare la storia della Lok 7, della Rigi-Bahn, o della speciale piattaforma da poco in servizio... ma lascio alle seguenti immagini raccontare questo bellissimo viaggio.



Arth-Goldau



Vagone solo per noi. Sullo sfondo i frenatori.





Ristorante Lok 7 a Rigi Staffel



Parte dell'arredamento del ristorante Lok 7





Nebbia



Arrivo della 17 a Vitznau



Dominic e Niklaus Riggbach



La piattaforma girevole





Sullo sfondo il deposito di Vitznau. A destra Martin Horath.



Battello a vapore LUZERN del 1928

Per ulteriori informazioni sul Giubileo consultare:

www.rigi.ch/jubilaem/150-jahre-bahn-am-berg



In realtà il giubileo sarebbe stato per la ferrovia VRB (Vitznau-Rigi-Bahn) inaugurata nel 1871. La ferrovia ARB (Arth-Rigi-Bahn) fu infatti inaugurata nel 1875. Dalla loro fusione sono nate le RB (Rigi Bahnen).

Per informazione:

La compagnia Rigi Bahnen da maggio 2022 disporrà di sei nuove composizioni realizzate dalla Stadler di Bussnang TG.



TOB Tag der offenen Barriere

Bruno Pini

L'associazione MBG (Modellbahnfreunde Glattfelden) aveva organizzato per sabato 04.SET.2021 l'annuale giornata "Tag der offenen Barriere", ossia la giornata in cui la barriera posta all'entrata della miniferrovia rimane aperta al pubblico.

Visto che le restrizioni sanitarie dovute al COVID-19 non permettevano di avere il personale necessario per i controlli, il comitato MBG decideva di annullare questa manifestazione. Tuttavia pochi amici hanno potuto ugualmente partecipare assieme a loro ad una circolazione libera sul meraviglioso impianto in 5".

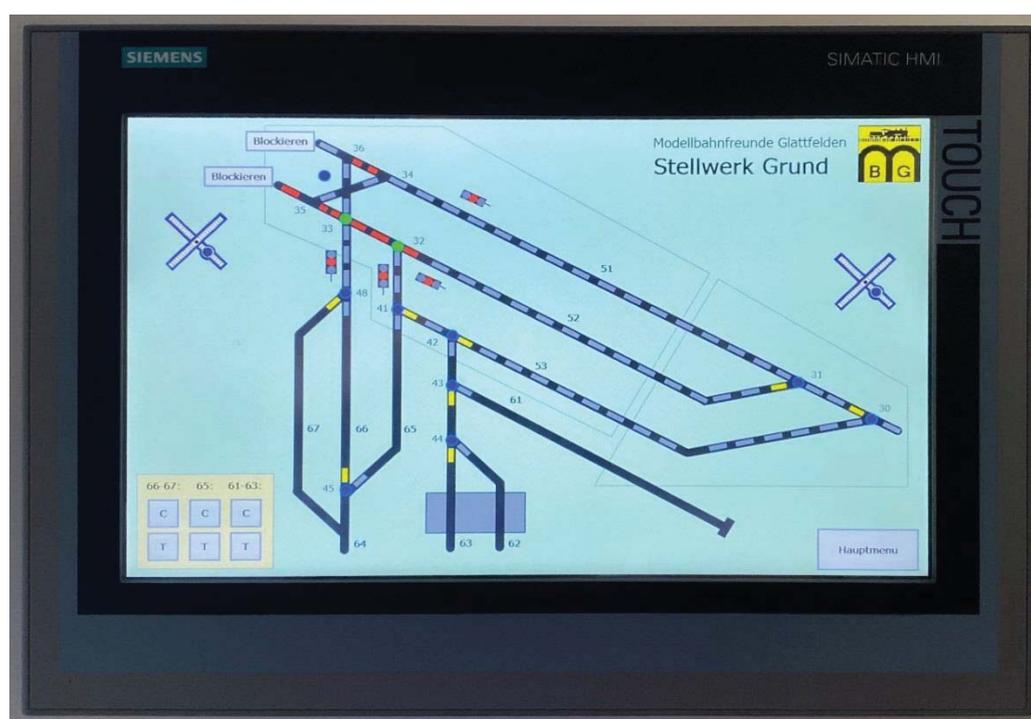
Dominic ed io siamo stati invitati e abbiamo così potuto circolare tutto il giorno con le nostre locomotive.

Fra le novità al MBG:

- l'estensione del tracciato ferroviario
- un nuovo deposito
- la completa automazione della circolazione, con semafori, conteggio degli assi dei convogli in transito e visualizzazione su un pannello di controllo

Una curiosità (www.riverside.ch):

La sera di sabato abbiamo cenato tutti assieme all'Hotel Riverside di Glattfelden dove Dominic ed io abbiamo poi dormito. L'edificio storico era fino al 2006 una filanda poi trasformato in Hotel per seminari e in complesso ricreativo. Le malelingue riferendosi a Hans-Ulrich Lehmann, promotore di questa trasformazione, dicevano "Ein Spinner kauft eine Spinnerei". Al pianoterreno, su una superficie che supera 800 m2, si trova un bellissimo atelier-museo con veicoli d'epoca. Purtroppo non abbiamo potuto visitarlo essendo assente il responsabile. Sarà per un prossimo anno.



Pannello di comando dell'impianto



Dominic alla guida della OS Mountain, sullo sfondo la BigBoy



OS Mountain e Ae 6/6



Dominic con Ae 6/6 WALLIS, Ae 6/6 TICINO, OS-Mountain



Dominic guida con radiocomando la doppia trazione delle 2 Ae 6/6



Ae 6/6 11401 TICINO 3 Ae 6/6 11423 WALLIS costruite da Leni Imhof e Christoph Jenny



Thomas Rechsteiner rimette sul binario la BigBoy deragliata



BigBoy (ex Alberto Celot – Ferrovie Felettane) pronta a ripartire



Dominic prepara la OS Mountain (caldaia in rame, tender collegato con cardano) per essere caricata

60.Giubileo DBK Dampfbahn Katzensee

Bruno Pini

Il 02.SET.1961 Kurt Landenberger inaugurò la sua miniferrovia al Katzensee ZH. Oggi la ferrovia con scartamento 9½" (la stessa del Museo dei Trasporti di Lucerna e della Swissminiatur) e 7¼" viene gestita dalla terza generazione Landenberger aiutati da un gruppo di appassionati della trazione a vapore (www.dampfbahn-katzensee.ch).

Il 04/05.SET.2021 Hanspeter & Susi Landenberger assieme ai loro figli Fredy (pilota), Stefan (macchinista), alle loro famiglie e a loro amici hanno organizzato una grandiosa festa per il 60.Giubileo. Numerose le attrazioni: dalle locomotive a vapore alle automobili d'epoca, da trattori a vapore ad un modello di elicottero Lama con motore a reazione.

Particolare interessante: la DBK Dampfbahn Katzensee festeggiava il 60. Giubileo. Una locomotiva acquistata pochi anni fa dalla famiglia Landenberger festeggiava il 120. Giubileo, ossia 2 x 60. Si tratta della North Eastern Railway Klasse Q1 con il Nr 1870 costruita a Birmingham GB ed è quasi sicuramente uno dei modelli più vecchi al mondo.

Anche la nostra famiglia è stata invitata. Abbiamo così potuto riprendere i contatti con numerose nostre conoscenze da tempo non più riviste a causa della pandemia.

Quale sorpresa per i Landenberger e i loro amici mia moglie ha organizzato una torta gigante composta da 60 "Cremeschnitten" decorate e numerate.



Entrata alla Dampfbahn Katzensee



Sede e officina della DBK Dampfbahn Katensee. Sulla finestra un manifesto del Xrot R12 ex RhB.



Nome del vagone



Modello North Eastern Railway Klasse Q1 con il Nr 1870 (sin) costruito nel 1901 presso Birmingham GB.
Ha 120 anni ed è uno dei modelli più vecchi al mondo.



Spanisch-Brötli-Bahn Nr 3 Rhein (motore a benzina), costruita nel 1961 da O.Lehmann e Kurt Landenberger.
Ta 2/2 Akkulok (dietro), costruita nel 1990-97 da Werner Egli.



E 2/2 Florian(davanti) e D 3/3 Nr 364, costruite da HP Landenberger



RhB Nr 12 in 7¼" del Vaporama Schadaupark Thun BE, costruita da Ralph Peter Stolle (D).
Peter Flühmann (sin) e Hildegard Pini.



Rullo compressore LUCKY SUSY Aveling & Porter 1912, 16.5 t, restaurato da HP Landenberger

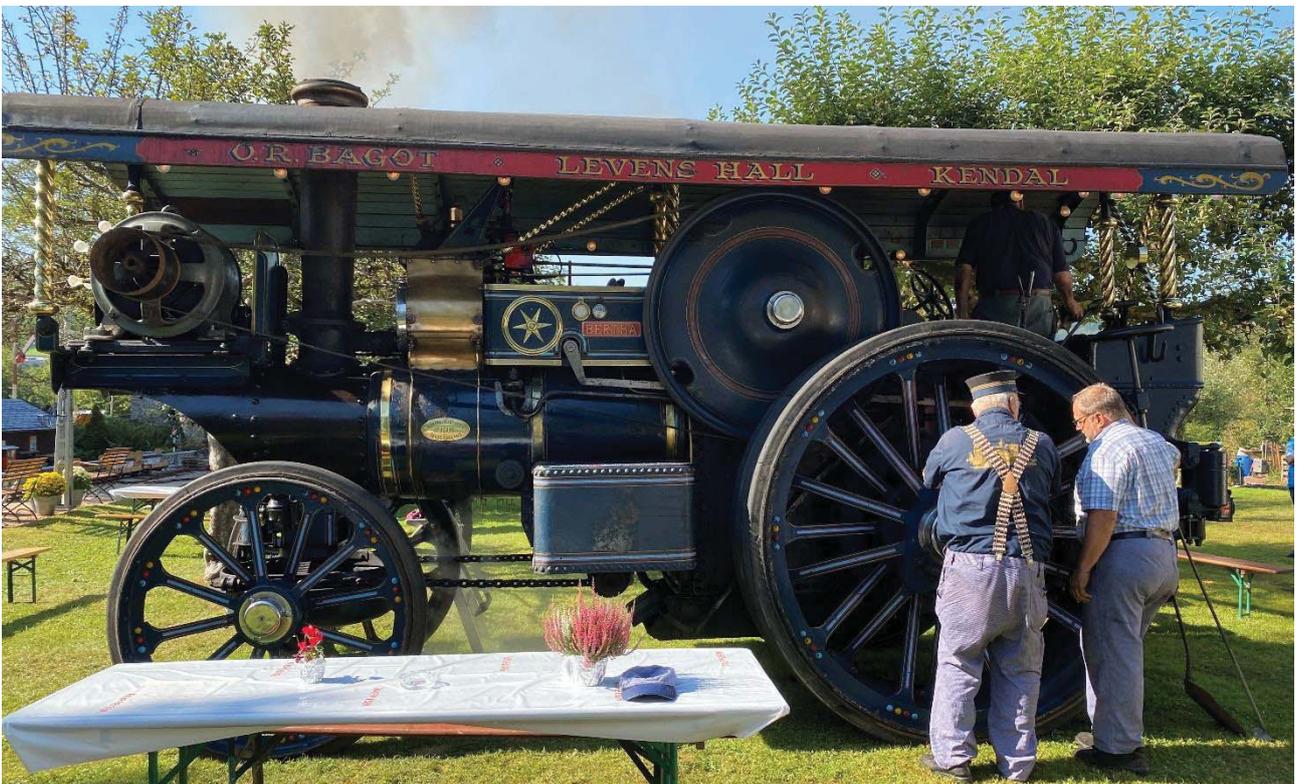




Il Presidente con il pilota e costruttore del Lama con motore a reazione



Trattore a vapore Fowler showman's engine BERTHA del 1920 con generatore di corrente acquistato da Martin Horath nel 2021



HP Landenberger (notare le bretelle stile ferroviario!) con Martin Horath







Da sinistra: HP Landenberger, Hildegard e Dominic Pini, Martin Horath





Dominic è sempre pronto a dare una mano... anche in cucina!



60 "Cremeschnitten" decorate e numerate



La famiglia Landenberger prende in consegna il regalo della famiglia Pini



Ecco quello che resta un'ora dopo!



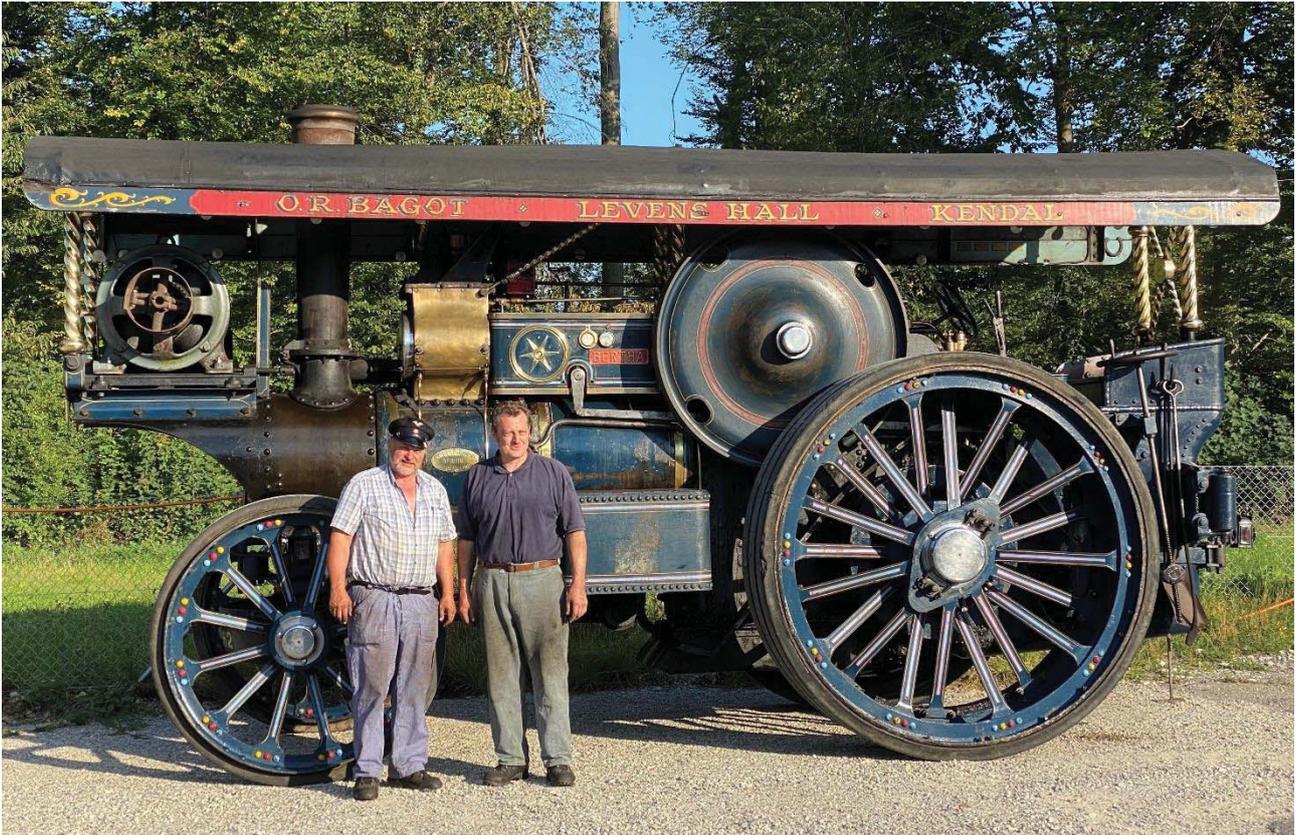
Il numero 60 era per il padrone di casa HP Landenberger.
Sia Hanspeter che il figlio Stefan sono macchinisti delle locomotive a vapore delle FFS e del Furka.



Il trattore BERTHA sta per imboccare la strada per essere caricata su un rimorchio



BERTHA non ha causato ingorghi durante il breve viaggio di alcune centinaia di metri



Martin Horath e il suo collega davanti al colosso a vapore



Le due moto non sono la scorta del convoglio diretto a Goldau SZ

La nuova composizione della FLP

Bruno Pini

Il 07.AGO.2021 sono entrati in servizio i primi nuovi treni delle Ferrovie Luganesi (FLP - Ferrovia Lugano Ponte Tresa) prodotti dalla Stadler di Bussnang TG. In totale verranno messe in esercizio nove composizioni ciascuna con 98 posti a sedere e con capacità massima di 292 passeggeri.

Per raggiungere i monti di Caslano, abbiamo il 19.NOV.2021 avuto la gradita sorpresa di salire a Lugano su una delle nuove composizioni della FLP. Modernissimo il nuovo treno, confortevole... ma anche po' stretto.

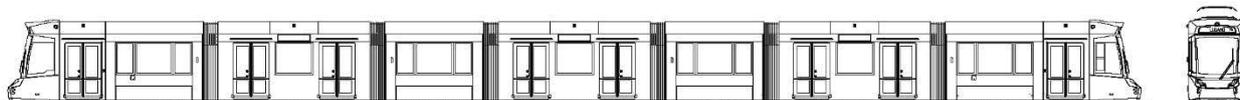


Be 6/8 51 FLP



Moderno posto di guida

STADLER



Technische Merkmale

Technik

- Zweirichtungsfahrzeug
- Leichtbaukonstruktion aus hochfestem Stahl (Duplex)
- Innovatives Drehgestellkonzept mit durchgehenden Achsen für eine leise und komfortable Fahrt und maximale Sitzkapazität
- Optimale Nutzung des Lichtraumprofils

Komfort

- Barrierefreier Fahrgastraum (100 % Niederflur)
- Heller, freundlicher Fahrgastbereich mit individuellen Gestaltungsmöglichkeiten
- Acht Doppel-Schiebetüren pro Seite für schnellen Zu- und Ausstieg
- Effiziente Klimaanlage für Fahrgastbereich und Führerstand
- Multifunktionsbereiche mit zwei Rollstuhlplätzen und vier Fahrradstellplätzen
- Fortschrittliches Fahrgastinformationssystem und CCTV-Überwachungssystem

Personal

- Ergonomisch gestalteter Fahrerstand ermöglicht gute Sichtverhältnisse in der Stadt
- Moderne, bildschirmgestützte Fahrzeugleittechnik
- Klimatisierte Fahrerstände

Zuverlässigkeit/Verfügbarkeit/Wartbarkeit/Sicherheit

- Erfüllt die Anforderungen an den Aufbau gemäss EN 12663 P-IV
- Erfüllt die Craschanforderungen gemäss EN 15227 C-IV und C-III
- Erfüllt Brand- und Rauchschutzanforderungen gemäss EN 45545

Fahrzeugdaten

Kunde	Ferrovie Luganesi SA (FLP)
Einsatzgebiet	Lugano, Schweiz
Spurweite	1000 mm
Speisespannung	1200 V CC
Achsanordnung	Bo'-2-Bo'-Bo'
Anzahl Fahrzeuge	9
Lieferung	2020
Sitze	70
Stehplätze (4 Pers./m²)	228
Einstiegshöhe	320 mm
Länge über Kupplung	45 420 mm
Fahrzeugbreite	2400 mm
Fahrzeughöhe	3560 mm
Türen	8 Doppeltüren pro Seite
Raddurchmesser, neu	600 mm
Min. Kurvenradius	20 m
Fahrmotor-Leistung	6 x 100 kW
Höchstgeschwindigkeit	80 km/h

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

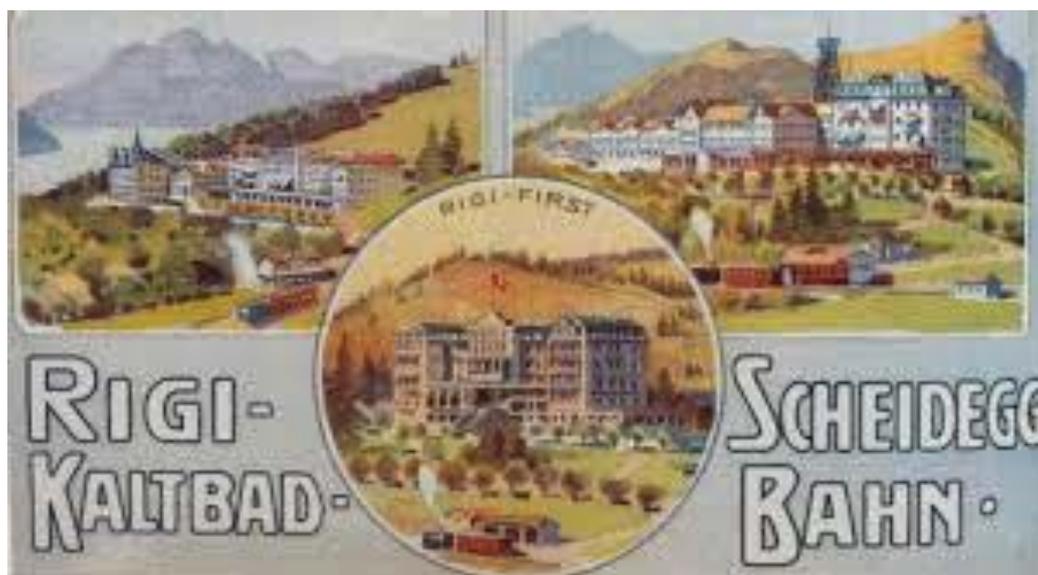
Bruno Pini

Gli articoli presentati solo solo una parte delle "uscite 2021" con... riferimenti ferroviari.

Ad esempio camminando per decine di km ho potuto ripercorrere i tracciati di alcune ferrovie scomparse da tempo, quali:

- Rigi-Kaltbad-Scheidegg-Bahn (scartamento metrico)
- Bellinzona-Mesocco (scartamento metrico)

Non escludo di raccontare qualcosa in un prossimo Bollettino.



Alcune pubblicazioni

La Redazione

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

VITZNAU-RIGI-BAHN

ZUM 150 JAHRE JUBILÄUM EINE WÜRDIGUNG AUS HISTORISCHER SICHT

150 JAHRE VRB 1871-2021



Diese Dokumentation präsentiert unter anderem einige bisher unbekannte historische Schriften und Bilder aus verschiedenen Quellen der damaligen Zeit.

Eccezionale questo libro regalato alla mia famiglia da Martin Horath

Lo sapevate ...

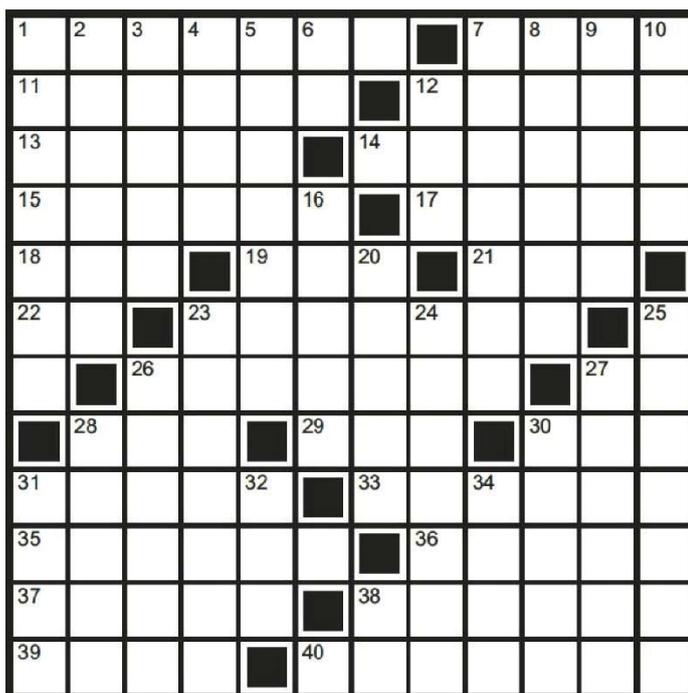
diversi soci

che ... che la SIG aveva realizzato per le FFS due prototipi di vagoni con 2 carrelli a 5 assi ognuno muniti di speciali pneumatici Michelin ?



Perché? Lo spiegheremo in un prossimo bollettino.

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



Frivolezze fotografiche e non ...



Arrivo della E 3/3 Nr.4 ex SiTB (Sihltalbahn) nel parco giochi della scuola Werd a Adliswil

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 2022

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

Siamo in sede a Mappo

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

Circolazione soci + lavori manutenzione

- vedi www.ataf.ch

Club Ospiti a Mappo

- sabato/domenica 08-09.OTT.2022

Circolazione a Zurigo DMC-CH

- 30.APR-01.MAG.2022
- 3½" + 5"
- Presidente: Norbert Toldo
- www.dmc-ch.ch

Festival Internazionale Bouveret VS

- 10.-19.GIU.2022
- 5" + 7¼"
- Presidente CASV: Yves Marclay
- www.swissvapeur.ch

20.Giubileo Gartenbahn Staufen

- 25.-26.GIU.2022
- 5" + 7¼"
- Presidente : Jean-Marie Berdat
- www.gartenbahn-staufen.ch

Festival Int.Ysebähnli am Rhy BL

- 26--28.AGO.2022
- 5" + 7¼"
- www.ysebaehnli-am-rhy.ch

Festa d'estate a Einsiedeln MECE

- 05.-07.AGO.2022
- 5" + 7¼"
- Presidente: Roger Hungerbühler
- www.mece.ch

Tag der offenen Barriere a Glattfelden

- 03.-04.SET.2022
- 5"
- Presidente: Hans Müller
- www.modellbahnfreunde.ch

Einsiedler Modellbörse 2022

- **ANNULLATA**
- Stefan Casanova 079.635 5932
- www.mece.ch

Faszination Modellbau D-Friedrichshafen

- 04.-06.NOV.2022
- www.faszination-modellbau.de

„Das grösste Risiko auf Erde haben jene Menschen, die nie das kleinste Risiko eingehen wollen“
Bertrand Russel 1872-1970, englischer Philosoph, Nobelpreis

„Il rischio più grande sulla terra l'hanno coloro che non vogliono mai prendere un minimo rischio“
Bertrand Russel 1872-1970, filosofo inglese, premio Nobel