

www.ataf.ch

Bollettino

anno societatis XLVII
LUGLIO-SETTEMBRE 2017

ASSOCIAZIONE TICINESE AMICI DELLA FERROVIA



Indice

Riflessioni.....	3
Messaggio del cassiere.....	4
Viaggio da Guinness: 26 Cantoni in 17 ore e 19 minuti.....	5
La "Caspar Honegger" sul Rigi con Niklaus Riggenbach.....	13
Progetto "FUTURO" (ampliamento della sede ATAF).....	33
Restauro di una vecchia campana delle ferrovie.....	45
Alcune pubblicazioni.....	51
Notizie dell'ultima ora e comunicazioni in breve.....	53
Lo sapevate ...	54
Frivolezze fotografiche e non ...	55
Scadenze.....	56

Indirizzo

ATAF
 Associazione Ticinese Amici della Ferrovia
 Casella Postale 1005
 CH-6648 Minusio

INTERNET: www.ataf.ch

Conto: CCP 65-7644-4

Coordinate: N 46.1771° / E 8.8442° (WGS84) - 114949 / 708536 (CH1903)

Comitato 2017

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

Tasse Sociali 2017

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

Statuto / Regolamenti

STATUTO	Ultimi cambiamenti approvati il 27.FEB.2014
REGOLAMENTO CIRCOLAZIONE	Ultimi cambiamenti approvati il 21.SET.2017

Foto copertina
 Bellinzona, 16.07.2017

I 4 giovani ATAF, (da sin.) Pascal Pini, Romano Gatto, Dominic Pini, Riccardo Khoyi, in posa per un fotoshooting un mese prima di iniziare la "sfida ferroviaria" da guinness.

Riflessioni

Bruno Pini

La redazione di questo bollettino ha avuto una gestazione particolarmente lunga. Secondo il normale ritmo di pubblicazione avrebbe dovuto uscire a fine settembre.

Ma a fine settembre iniziavano i lavori per l'ampliamento della sede di Mappo (progetto FUTURO). Visto che era stato fissato l'obiettivo ambizioso di ricevere in consegna per la festa dell'albero (sabato 2.DIC.2017) quanto era stato progettato, sapevamo che ogni giorno, ogni settimana a partire da metà settembre avrebbe rappresentato per il Comitato, per un gruppo ristretto di soci e per la DL (= direzione lavori) un impegno particolarmente intenso di discussioni e di decisioni.

Il tempo particolarmente corto di realizzazione (DUE MESI !) avrebbe anche significato che da metà settembre chiunque si trovasse a Mappo avrebbe potuto vedere gli avanzamenti dei lavori di ampliamento, ossia qualcosa di nuovo ed interessante.

Quando eravamo pronti ad uscire, abbiamo sempre avuto novità da riferire riguardo il cantiere ATAF. Questo è stato uno dei motivi per cui il Bollettino è uscito con ca. 2 mesi di ritardo.

Tuttavia non si è volutamente voluto mostrare il risultato finale dell'ampliamento della sede di Mappo. Questo sarà visibile alla festa dell'Albero del 02.DIC.2017 e sicuramente nel prossimo Bollettino di fine anno.

GRAZIE per la vostra pazienza.



Avere pazienza
vuole dire anche
imparare ad aspettare

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.

Messaggio del cassiere

Mirco Marchi

Chi non avesse ancora pagato la quota sociale 2017 decisa dall'Assemblea Generale del 23.FEB.2017 e rimasta invariata, troverà allegato al presente Bollettino un 1.richiamo con una polizza di versamento.

Se tuttavia il richiamo dovesse essere ingiustificato vi prego di contattarmi all'indirizzo:

mirco.marchi@ataf.ch

Vi prego inoltre di indicare sempre con una crocetta la causale del vostro versamento:

Causale del versamento	
<input type="checkbox"/> Tassa sociale:	<input type="checkbox"/> Attivo <input type="checkbox"/> Simp. <input type="checkbox"/> Junior
<input type="checkbox"/> Contributo volontario	
<input type="checkbox"/> Abbonamento EA	
<input type="checkbox"/> Altro

Ringrazio tutti coloro che puntualmente pagano la tassa sociale e tutti quelli che, versando contributi volontari o pagando la pubblicità sui vagoni, sostengono la nostra società.

**NON DIMENTICATE IL
PAGAMENTO DELLA TASSA SOCIALE 2017**



GADGETS

	magliette nere (T-shirt) con logo ATAF davanti e dietro	10.00	CHF / pezzo
	Bottoni ("patacche") del Giubileo 1970-2010	5.00	CHF / pezzo
	DVD-Video ATAF 2010 (3 film – totale ca. 40 minuti)	25.00	CHF / pezzo
	Boccalino 2 dl con scritta "ATAF Minusio"	6.00	CHF / pezzo
	Occhiali da sole con logo ATAF	10.00	CHF / pezzo
	Cartoline con soggetti ATAF	1.00	CHF / pezzo

Viaggio da Guinness: 26 Cantoni in 17 ore e 19 minuti

Il Comitato

Da molti mesi Riccardo (16) aveva pianificato un viaggio allo scopo di "toccare" tutti i 26 cantoni svizzeri impiegando il minor tempo possibile usando esclusivamente i mezzi pubblici. Aveva preparato il percorso, verificato i tempi di percorrenza e l'ubicazione delle fermate durante una prolungata fase di "test". Mancava ancora chi si fosse occupato degli sponsor, delle riprese fotografiche, mancava quindi chi l'avrebbe accompagnato e "sopportato"¹. Per questo motivo, caparbiamente, aveva cercato di motivare Dominic (24), Pascal (18) e Romano (18), come lui soci giovani ATAF, riuscendo alla fine a convincerli a partecipare.

¹ la parola "sopportare" deriva dalla parola latina "supportare" e significa reggere, sostenere o in senso figurato tollerare, soffrire, subire.

Il quartetto parte puntuale dalla Stazione FFS di Bellinzona sabato 12.AGO.2017 06:13 dopo esser stati intervistati da una "troupe" del telegiornale LA1. Il servizio sarebbe poi stato trasmesso il 13.AGO.2017 durante l'edizione principale del telegiornale delle 20:00.

Obiettivo dei giovani ATAF era quello di superare il record precedente, detenuto da un gruppo di scout romandi, entrando così nel Guinness dei primati.

Tuttavia per poter omologare l'impresa, Riccardo ha dovuto contattare i responsabili dell'omologazione Guinness che, dopo aver emesso una fattura abbastanza "salata", hanno trasmesso le condizioni da rispettare.



SPECIFIC GUIDELINES PACK

Fastest time to visit all Swiss cantons

- Record definition
- Rules fir Fastest time ti visit all Swiss cantons
- Rules for 'plate to place' records
- Evidence checklists

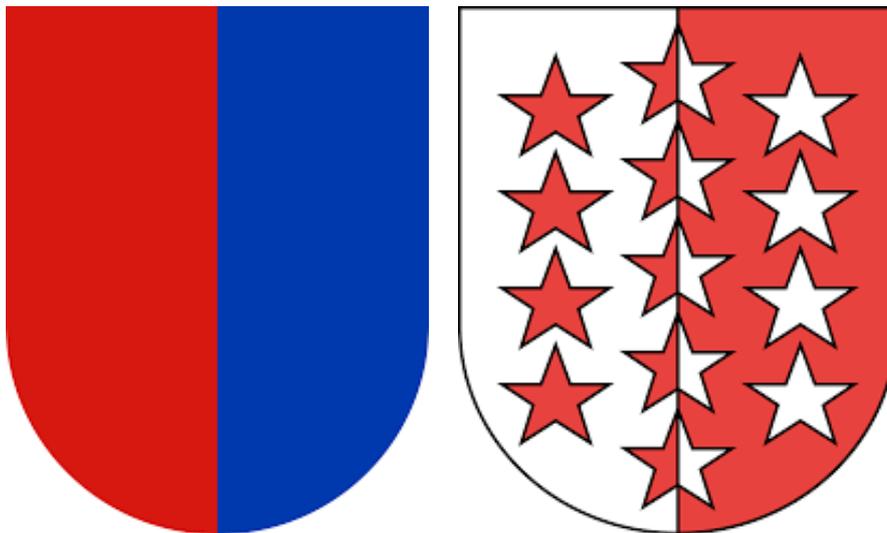
Alcune condizioni:

- Uso di GPS omologato per il tracking del viaggio
- Foto delle stazioni/fermate dei Cantoni "toccati"
- Uso esclusivo di mezzi pubblici (incluso Taxi ???)

Grande sorpresa e delusione quando si è saputo che se l'impresa fosse riuscita un solo membro del gruppo sarebbe stato detentore del record. Il quartetto unanimemente si è detto d'accordo che il "recordman" sarebbe stato Riccardo, promotore della sfida e il più giovane del gruppo.

I media della stampa scritta ticinese hanno riferito succintamente sull'impresa. Si poteva inoltre seguire i giovani durante tutto il viaggio tramite i "social media". Molti si sono complimentati con loro, altri (pochi) polemizzavano chiedendosi se non avessero niente di più intelligente da fare. L'accompagnatrice della Rete 3 che li ha accompagnati durante tutto il viaggio ha detto loro di ignorare le critiche provocatorie. Nei "social" anche le critiche possono contribuire all'aumento dell'"audience".

Alle 23:34 dopo 17:21 ore di viaggio il quartetto raggiunge St.Maurice nel Canton Vallese, stabilendo di fatto un record. I giovani dovranno tuttavia attendere la conferma dell'Autorità Guinness prima che l'impresa venga omologata come record.



Partenza 06:13

Arrivo 23:34

17 ore 21 minuti

Abbiamo chiesto ed ottenuto dalla redazione del BLICK il permesso di pubblicare la versione originale tedesca e una nostra traduzione italiana dell'articolo apparso lunedì 14.07.2017, che ben riassume la sfida dei giovani ATAF.

Blick

Fr. 2.50

Die Tageszeitung für die Schweiz | Montag, 14. August 2017

Alle 26 Kantone an einem Tag

Vier Tessiner stellen einen ungewöhnlichen ÖV-Reiserekord auf. Ihr Werkzeug: Fahrplan und gute Planung ➔ Seite 4



Stehen bald im Guinness-Buch: Riccardo Khoyi, Romano Gatto, Pascal und Dominic Pini gestern Abend am Bahnhof in Locarno.

Fotos: Facebook, Massimo Pedrazzini



Bahnhof Zug: Ankunft 9.21 Uhr. Zehn Minuten Aufenthalt reichen fürs obligatorische Selfie.



Ab Schaffhausen geht es ein Stück durch Deutschland nach Rheinfelden AG.



Geschafft! Letzte Station ist Saint-Maurice im Kanton Wallis. Die Reise endet um 23.32 Uhr.

26 Kantone in 17 Stunden und 19 Minuten

In einem Zug durch die Schweiz

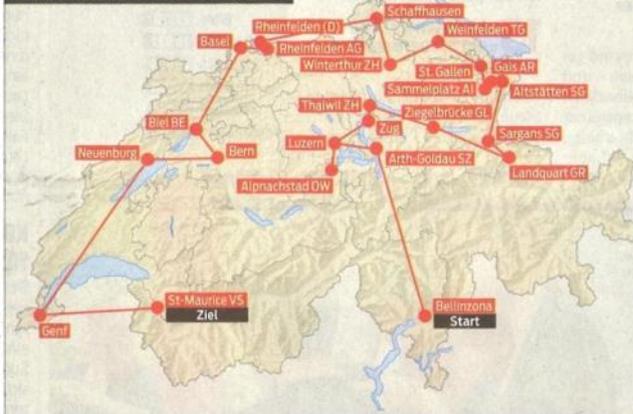
Myrte Müller

Es ist Samstag, 6.13 Uhr. Vier Tessiner stehen am Bahnhof von Bellinzona am Gleis 1. Im Gepäck: ein ausgeklügelter Fahrplan, Ausdrücke aller Kantonswappen, Zahnbürste, Wasserflaschen, vier Gipfeli. **Und eine grosse Portion Ehrgeiz.**

Die Tessiner Riccardo Khoyi (15), Romano Gatto (18) und die Brüder Dominic (23) und Pascal Pini (17) reisen in einem Rutsch durch die Schweiz. Nur mit Bus und Bahn. Möglichst schnell. Ihr Ziel: ein Eintrag ins Guinnessbuch der Rekorde.

In allen 26 Kantonen wollen die Jungs haltmachen. Die Reise führt erst vom Tessin in die Zentralschweiz. Dann via Zürich in die Ostschweiz, im Norden nach Basel, den Jura

Eine verrückte Reise



entlang nach Genf und am Schluss ins Wallis.

Ein Monstertrip! Über 1000 Kilometer, 24-mal umsteigen. «Für Pausen gab es auf der Stre-

cke kaum Zeit», sagt Dominic Pini zu BLICK, «bei manchen Bahnhöfen blieb uns nur eine Minute, um den Zug zu wechseln.» Zum Glück waren an die-

sem Samstag die SBB superpünktlich. **«Sonst hätten wir das nie geschafft.»**

Dann um 23.32 Uhr gibt es Grund zum Feiern. Die vier Jungs fahren in der Endstation Saint-Maurice VS ein. Auch die letzte Etappe ist geschafft. Das Ergebnis ist sensationell: **alle Kantone in nur 17 Stunden und 19 Minuten. Rekord!** Der Eintrag ins Guinnessbuch ist perfekt.

«Die Zeit verging wie im Flug», sagt Riccardo Khoyi, genannt Ricky. **Der Jüngste ist Kopf und Lokomotive des Projekts.** «Ich hatte 2016 von einem Eintrag ins Guinness-

buch gelesen. Da schafften es Westschweizer mit öffentlichen Verkehrsmitteln durch die ganze Schweiz in nur 18 Stunden und 31 Minuten. Diesen Rekord wollte ich brechen», so der Gymnasiast.

Monatelang tüfelt der Schüler die perfekte Reiseroute aus. **Er schickt sie Anfang Juli 2017 ans Guinness-Büro und erhält grünes Licht für die Herausforderung.** Ricky ist Mitglied im Verein der «Freunde der Eisenbahn» in Minusio TI. Eine Leidenschaft, die er mit seinen Kumpels Dominic, Pascal und Romano teilt. Als Ricky sie zum Rennen einlädt, sind sie sofort dabei.

Zwei der Jungs haben ein Generalabo, zwei holen sich bei der Gemeinde eine Tageskarte. **Mit 40 Franken pro Kopf gelingt eine Reise durch alle Kantone.** Der Rekord ist nicht nur eindrücklich, sondern auch spottbillig.

-- segue la traduzione italiana --

Publicato il lunedì 13.08.2017 --- BLICK --- Myrte Müller

In un colpo solo attraverso la Svizzera ¹ 27 cantoni in 17 ore e 19 minuti

Sono le 06:13 di sabato. Quattro ticinesi si trovano sul marciapiede del binario 1 della stazione di Bellinzona. Nel bagaglio: un piano orario ben studiato, stampe degli stemmi di tutti i cantoni, spazzolini da denti, bottigliette d'acqua, quattro cornetti. **E una grande dose di ambizione.**

I ticinesi Riccardo Khoyi (15), Romano Gatto (18) e i fratelli Dominic (23) e Pascal Pini (17) viaggiano in una "tirata" attraverso la Svizzera. Solo con bus e treno. Il più veloce possibile. **Il loro obiettivo: un'iscrizione nel libro Guinness dei primati.**

In tutti i 26 cantoni vogliono metter piede i giovani. Il viaggio conduce dapprima dal Ticino nella Svizzera centrale. Poi via Zurigo nella Svizzera orientale, nel nord di Basilea, lungo il Giura fino a Ginevra e alla fine in Vallese.

Un "monstertrip"! Più di 1000 chilometri, cambiando 24 volte.

"Non avevamo quasi mai tempo per fare delle soste", dice Dominic Pini al BLICK, "in alcune stazioni avevamo solo un minuto per cambiare treno". Per fortuna quel sabato le FFS erano puntualissime. **"Altrimenti non saremmo mai riusciti".**

Poi alle 23:32 c'è motivo di festeggiare. I quattro ragazzi arrivano alla stazione finale di Saint-Maurice VS. Anche l'ultima tappa è riuscita. Il risultato è sensazionale: **tutti i cantoni in sole 17 ore e 19 minuti. Record!** L'iscrizione nel libro Guinness dei primati è perfetta.

"Il tempo è volato", dice Riccardo Khoyi, detto Ricky. **Il più giovane è la mente e la locomotiva del progetto.** "Nel 2016 avevo trovato un'iscrizione nel libro Guinness dei primati. Alcuni romandi erano riusciti ad attraversare la Svizzera con i mezzi pubblici in sole 18 ore e 31 minuti. Volevo battere questo record", dice il liceale.

Per mesi ha cercato il percorso perfetto del viaggio. **All'inizio di luglio 2017 manda il tutto all'ufficio Guinness ricevendo luce verde per la sfida.** Ricky è membro dell'Associazione "Amici della ferrovia" a Minusio TI ². come i suoi amici Dominic, Pascal e Romano. Quando Ricky chiede loro di partecipare, subito rispondono "presente".

Due dei ragazzi hanno un abbonamento generale, due hanno acquistato la carta giornaliera presso un comune. **Con 40 franchi a testa si riesce a fare un viaggio attraverso tutti i cantoni.** Il record non è solo impressionante ma anche estremamente a buon mercato.

www.blick.ch/news/schweiz/tessin/26-kantone-in-17-stunden-und-19-minuten-in-einem-zug-durch-die-schweiz-id7140959.html ³

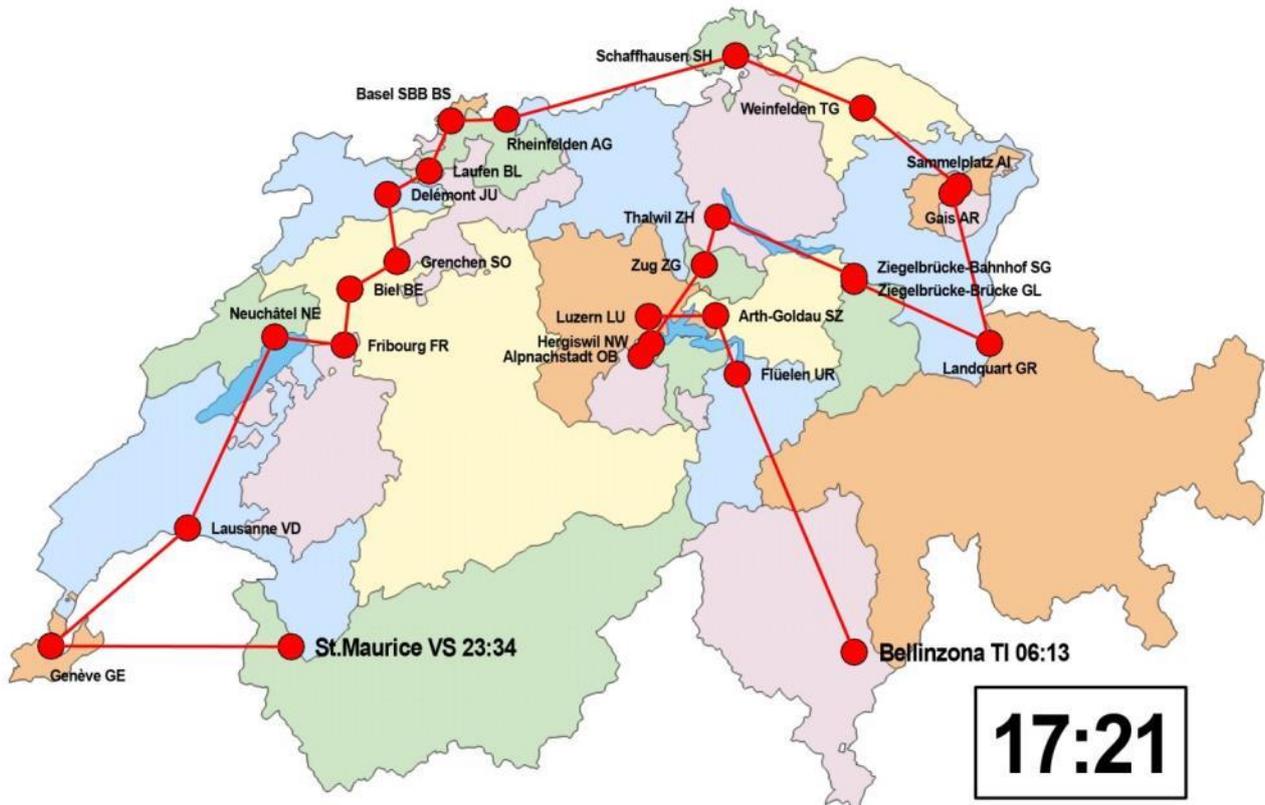
[ndr]

¹ il titolo dell'articolo originale "In einem Zug durch die Schweiz" ha in tedesco il doppio significato:
In un "colpo solo" attraverso la Svizzera, oppure, "Attraverso la Svizzera in treno"

² "Associazione Ticinese Amici della Ferrovia" (ATAF)

³ l'indirizzamento può risultare non più valevole

Nella versione online dell'articolo del BLICK si potevano leggere commenti ed osservazioni di ogni tipo (molte positive). Una di queste faceva notare che alcuni cantoni non erano rappresentati nella cartina. Aggiungiamo quindi la cartina corretta.



Per informazione:

- Per il viaggio sono state usate esclusivamente ferrovia e autolinee pubbliche.
- Per un breve tratto si è transitato su territorio germanico.
- Ziegelbrücke appartiene al comune Glarus nord (cantone Glarona). Tuttavia la stazione di Ziegelbrücke si trova nel comune di Schänis (cantone San Gallo).
- Il cambio treno più delicato era a Lucerna: 60" per cambiare.
- Le FFS non hanno sponsorizzato il viaggio, non essendo contemplato nei loro piani di "marketing"... no comment ! Tuttavia un mese dopo sono stati consegnati ad ogni giovane un buono del valore di 20 CHF
- Per il viaggio sono state utilizzati gli abbonamenti generali e le carte giornaliere a prezzo ridotto acquistabili presso i comuni
- Il Blick di lunedì 14.08.2017 ha dedicato all'impresa dei giovani ATAF quasi una pagina intera e un trafiletto in prima pagina.

Vi ricordate ancora come sono gli stemmi del Cantone Ticino e Vallese ?

Alcune curiosità

	<p>Una teoria afferma che i colori cantonali ticinesi, identici a quelli dello stemma di Parigi, sarebbero stati scelti in segno di gratitudine verso Napoleone Bonaparte per il ruolo da lui svolto nell'Atto di Mediazione che diede l'indipendenza al Ticino. La bandiera fu scelta dal Gran Consiglio nel 1803. L'Art.3 della Costituzione della Repubblica e Cantone Ticino afferma <i>"Lo stemma del Cantone è il seguente: partito di rosso e di azzurro"</i>. I colori sono regolamentati in un Decreto esecutivo. Nello stemma il colore rosso è sempre a sinistra, nella bandiera il rosso è sempre sopra. Il rosso corrisponde al Pantone 032, l'azzurro al Pantone 293</p>
	<p>Lo stemma del Cantone Vallese presenta i colori bianco e rosso. Sono i colori della "principauté épiscopale" di Sion. Le 13 stelle rappresentano dal 1815 i distretti di Goms, Brig, Visp, Raron, Leuk, Sierre, Sion, Monthey, Saint-Maurice, Entremont, Martigny, Hérémence, Conthey.</p>

Le FFS pubblicano regolarmente il bollettino d'informazione digitale "Unterwegs/En route/In viaggio". La pubblicazione è diretta dal responsabile della comunicazione integrata e dal responsabile di Crossmedia. A conclusione di un articolo intitolato *"Servizio diretto ? Sette fatti da conoscere"*, apparso il 21.09.2017 abbiamo potuto leggere:

E infine: in un viaggio con i TP quattro amici ticinesi sono riusciti a toccare tutti e 26 i Cantoni svizzeri in 17 ore e 19 minuti, meritando la menzione nel libro dei Guinness dei primati¹. Hanno percorso 1000 chilometri e hanno cambiato 24 volte. Il viaggio è iniziato a Bellinzona ed è terminato a St-Maurice nel Vallese. In questo viaggio assolutamente non convenzionale il servizio diretto ha certamente giocato un ruolo centrale.

¹ Il link rimanda all'articolo online del BLICK con 9 immagini scattate dai giovani ATAF.

Nessuno "genio" del Marketing delle FFS ha saputo notare che l'impresa dei 4 giovani poteva essere un ottimo argomento di marketing per affermare che:

- Grazie ai mezzi pubblici si può conoscere la Svizzera divertendosi
- Chi sa pianificare sapientemente può raggiungere obiettivi ambiziosi
- I mezzi pubblici svizzeri sono efficienti e puntuali
- Anche con pochi mezzi finanziari si può fare un "tour de suisse"
- Semplici sfide "intelligenti" possono mobilitare un vasto pubblico di "followers"

Con piacere pubblichiamo la lettera ricevuta dal Municipio di Minusio.

	Via S. Gottardo 60 Casella Postale 1670 CH - 6648 Minusio		Comune di Minusio Il Municipio
		Cancelleria comunale / Controllo abitanti	
Telefono	+41 91 735 81 81		
Fax	+41 91 743 12 89		
e-mail	cancelleria@minusio.ch http://www.minusio.ch		Associazione Ticinese Amici della Ferrovia Casella postale 1005 6648 Minusio
Funzionario incaricato			
Ris. mun.	932/2017		6648 Minusio, 14 settembre 2017

Segnalazione nuovo record

Gentili signore, Egregi signori,

vi ringraziamo per la segnalazione del 29 agosto 2017 dalla quale apprendiamo la notizia dell'obbiettivo raggiunto dai vostri giovani soci che hanno percorso la rete nazionale con mezzi pubblici in tempo record.

Quale Comune sensibile ai temi ambientali siamo onorati di questo risultato e ci complimentiamo con gli autori, sia per l'idea che per il risultato finale.

Auspichiamo quindi che il record possa venir omologato e cordialmente salutiamo.

p. IL MUNICIPIO DI MINUSIO
Il Sindaco: Il Segretario:

avv. F. Dafond avv. U. Donati



La "Caspar Honegger" sul Rigi con Niklaus Riggenschbach

Bruno Pini

A fine di luglio la mia famiglia è stata invitata da Martin Horath e Serge Bourguinet a partecipare ad un viaggio con locomotive storiche a vapore ed elettriche partendo da Arth per Rigi-Kulm. Assieme a mia moglie accetto l'invito e nel tardo pomeriggio del 12.AGO.2017 raggiungiamo la stazione base della Rigi-Bahn incuriositi da quanto anticipato nel programma.

Nel programma ricevuto si poteva leggere quanto segue (--- traduzione dal tedesco ---):

Viaggio con la locomotiva a vapore

"Caspar Honegger"

per Rigi-Kulm il

12.agosto.2017 16.20

Grazie alla generosa disponibilità della Direzione delle "Rigi Bahnen" e del proprietario della locomotiva, Serge Bourguinet, anche per la ricorrenza dei 200 anni della nascita di Niklaus Riggenschbach possiamo organizzare uno speciale viaggio commemorativo.

Composizioni:

- Locomotiva a vapore "Caspar Honegger" con vagone merci Kk63 spinta dall'automotrice ARB No.6 con normali respingenti
- locomotiva a vapore No.17 con i vagoni B33/32

Programma

- Fermate per riprese video e fotografiche sia lungo il tragitto che a Rigi-Staffel e Rigi-Kulm.
- Pausa e cena a Rigi-Staffel dalle 19.00 alle 20.00.
- Rientro ad Arth-Goldau alle 21.00

...

L'offerta è rivolta soprattutto a fotografi "ferroviani" e ad appassionati di ferrovia che sanno apprezzare cose speciali ed il Rigi, regina delle montagne. Visto che si tratta di un invito, non è necessario acquistare il biglietto. Un contributo volontario a favore della RB Historic depositato presso il signor Riggenschbach sarà sicuramente apprezzato.

La locomotiva a vapore "Caspar Honegger" è stata costruita nel 1877 ad Aarau nella fabbrica Riggenschbach della società internazionale per ferrovie di montagna (IGB). La locomotiva veniva impiegata nella fabbrica tessile di Rütli e funzionava in modo combinato, adesione e a cremagliera. La IGB, costruttrice della ferrovia ARB (Arth-Rigi-Bahn) e della Scheidegg, ha prodotto le 5 locomotive a cremagliera della ARB come pure il vagone merci Kk63.

La "Caspar Honegger" è l'unica locomotiva funzionante rimasta costruita ad Aarau. È un degno omaggio a Niklaus Riggenschbach permettere a questa sua locomotiva salire fino alla vetta del Rigi.

Riggenschbach in grandezza naturale sarà pure presente.

...

Prima di partire sapevamo unicamente quanto anticipato nell'invito ricevuto ossia:

- ritrovo alla stazione base della ferrovia del Rigi ad Arth-Goldau per Rigi-Kulm
- gruppo ristretto di invitati appassionati della ferrovia
- viaggio offerto
- partecipazione di diverse locomotive storiche
- cena a Rigi-Kaltbad
- Niklaus Riggenbach in grandezza naturale
- locomotiva a vapore "Caspar Honegger" con vagone merci Kk63
- diverse fermate lungo il tragitto per "shooting" fotografici
- Martin Horath, Serge Bourguinet, RB Historic

Conoscevamo:

- la storia dei grandi pionieri della costruzione delle ferrovie di montagna svizzere a cremagliera, quali Roman Abt, Eduard Locher, Emil Strub e Niklaus Riggenbach.
- la storia della ferrovia a cremagliera della RB (= Rigi Bahnen) nata dalla fusione della VRB (=Vitznau-Rigi-Bahn, la prima ferrovia a cremagliera di montagna in Europa) e della ARB (= Arth-Rigi-Bahn), con scartamento normale (1435 mm) come la RHB (=Rorschach-Heiden-Bahn), oggi AB (=Appenzeller-Bahn).
- da anni Martin Horath e Serge Bourguinet. Martin è anche macchinista delle locomotive storiche del Rigi e del Furka (DFB = Dampf Furka Bergstrecke), Serge è l'ex proprietario della A4 4/7 #10997, ora di proprietà di Classic Rail AG (famiglia Bachmann), ed ex detentore della Ae 6/6 #11421 GRAUBÜNDEN, "sequestrata" dalla SBB-Historic.

Non sapevamo:

- quale locomotiva fosse la "Caspar Honegger".
- cosa significasse "con la presenza di Niklaus Riggenbach in grandezza naturale"
- chi e quanti avrebbero partecipato a questo "avvenimento"

La meteo non prometteva niente di buono. Piovoso fino al primo pomeriggio, freddo già a bassa quota. Ci vestiamo come se fosse autunno o inverno sapendo che la stazione di Rigi-Kulm si trova a 1752 m s.l.m. Arrivati ad Arth-Goldau il cielo si apre pur restando nuvoloso. Possiamo già intravedere il fumo denso delle locomotive a vapore. Raggiungiamo la stazione base della Rigi-Bahn e senza "tickets" ci uniamo ad una moltitudine di ospiti (ca. 200) accalcati attorno a diversi convogli storici. Le uniche persone che abbiamo riconosciuto erano Martin Horath e Serge Bouguinet intenti a tenere sotto controllo le locomotive a vapore e il resto del materiale rotabile storico. Prima di iniziare la salita scopriamo che Niklaus Riggenbach era effettivamente presente in grandezza naturale seduto su una panchina posizionata sul vagone a due assi Kk63. Un artista della regione aveva realizzato una copia in legno perfettamente levigato ed in scala 1:1 del costruttore della ferrovia del Rigi.

Riusciamo a salutare Martin e Serge che ci spiegano come si sarebbe svolto il viaggio e come si sia potuto organizzare la manifestazione.

La manifestazione era l'occasione per festeggiare:

- i 200 anni della nascita di Niklaus Riggenbach
- i 140 anni della "Caspar Honegger" costruita da Riggenbach ad Aarau nel 1877

Sia l'organizzazione che il finanziamento del viaggio sono stati possibili grazie all'aiuto e alla collaborazione delle Rigi-Bahnen e della fondazione RIGI Historic (www.rigihistoric.ch).

L'organizzazione del viaggio storico prevedeva diverse fermate per scopi "fotografici" e per lasciar passare i convogli che regolarmente circolavano secondo il programma normale. Oltre ciò la "Caspar Honegger", che non era mai circolata sul tracciato del Rigi, doveva essere costantemente assistita dalle altre composizioni storiche.

Dopo diverse manovre di preparazione erano pronte a partire con alcuni vagoni storici:

- la "Caspar Honegger" con il vagone Kk63
- la locomotiva a vapore H 2/3 Nr.17 della Vitznau-Rigi-Bahn, SLM 1925
- l'automotrice BCFhe 2/3 ARB Nr.6, SWS/SLM/MFO 1911 ¹
- l'automotrice BDhe 2/4 ARB Nr.7, SIG/SLM/MFO 1925 ²

¹ la più vecchia automotrice a cremagliera in servizio al mondo.

² originariamente era bianca. Dal 1939 porta i colori bianco e blu.

Dopo le numerose fermate arriviamo poco prima della stazione di Rigi-Staffel. A Rigi-Staffel terminava originariamente la linea della VRB. Oggi due linee parallele conducono i treni da Rigi-Staffel a Rigi-Kulm.

Con alcune manovre il convoglio trainato dalla locomotiva a vapore H 2/3 Nr.17 si posiziona sulla linea della Vitznau-Rigi. Poco dopo i due convogli a vapore iniziano a sbuffare raggiungendo in una corsa parallela la stazione di Rigi-Kulm.

Dopo una ventina di minuti un primo "shuttle" con un convoglio elettrico storico riporta i più infreddoliti ed affamati a Rigi Staffel. Gli ultimi "appassionati" seguiranno mezz'ora più tardi con i rimanenti convogli storici a vapore". Ai 200 partecipanti, riunitisi sotto la capiente tenda "Eventzelt" ¹ verrà servita gratuitamente un'ottima cena: Älplermagronen ²

¹ 950 m², posto per 750 persone, tribuna da 10 x 5 m

² piatto tipico della alpi svizzere con maccheroni, patate, panna, formaggio e cipolle

Alle 20:30 ca. iniziamo la discesa verso la stazione di Arth. Su insistenza di Martin e di Serge, mia moglie ed io accettiamo di salire sulla "Caspar Honegger". Ottima decisione: il calore della caldaia è stata molto apprezzata visto l'abbassamento della temperatura.

Arrivati alla stazione base, iniziano le molte manovre per mettere in deposito secondo una precisa disposizione il prezioso materiale storico. Sembrava di assistere al gioco del quindici (15 puzzle) ¹.

¹ Il gioco del quindici è un rompicapo classico creato nel 1874 dal postino di New York Noyes Palmer Chapman e popolarizzato nel 1880 da Samuel Loyd. Il gioco consiste di una tabellina di forma quadrata, divisa in quattro righe e quattro colonne, su cui sono posizionate 15 tessere quadrate, numerate da 1 a 15. Le tessere possono scorrere in orizzontale o verticale, ma il loro spostamento è limitato dall'esistenza di un singolo spazio vuoto. Lo scopo del gioco è riordinare le tessere, da 1 (in alto sinistra) a 15 (in basso a destra), dopo averle "mescolate" in modo casuale.



Il tempo di salutare i nostri amici e già ci troviamo in un ICN strappieno di molti partecipanti alla "street parade" di Zurigo. Che tristezza il ritorno: ogni carrozza era presidiata da "poliziotti o "ausiliari" che tenevano a bada le persone ... più facinorose.



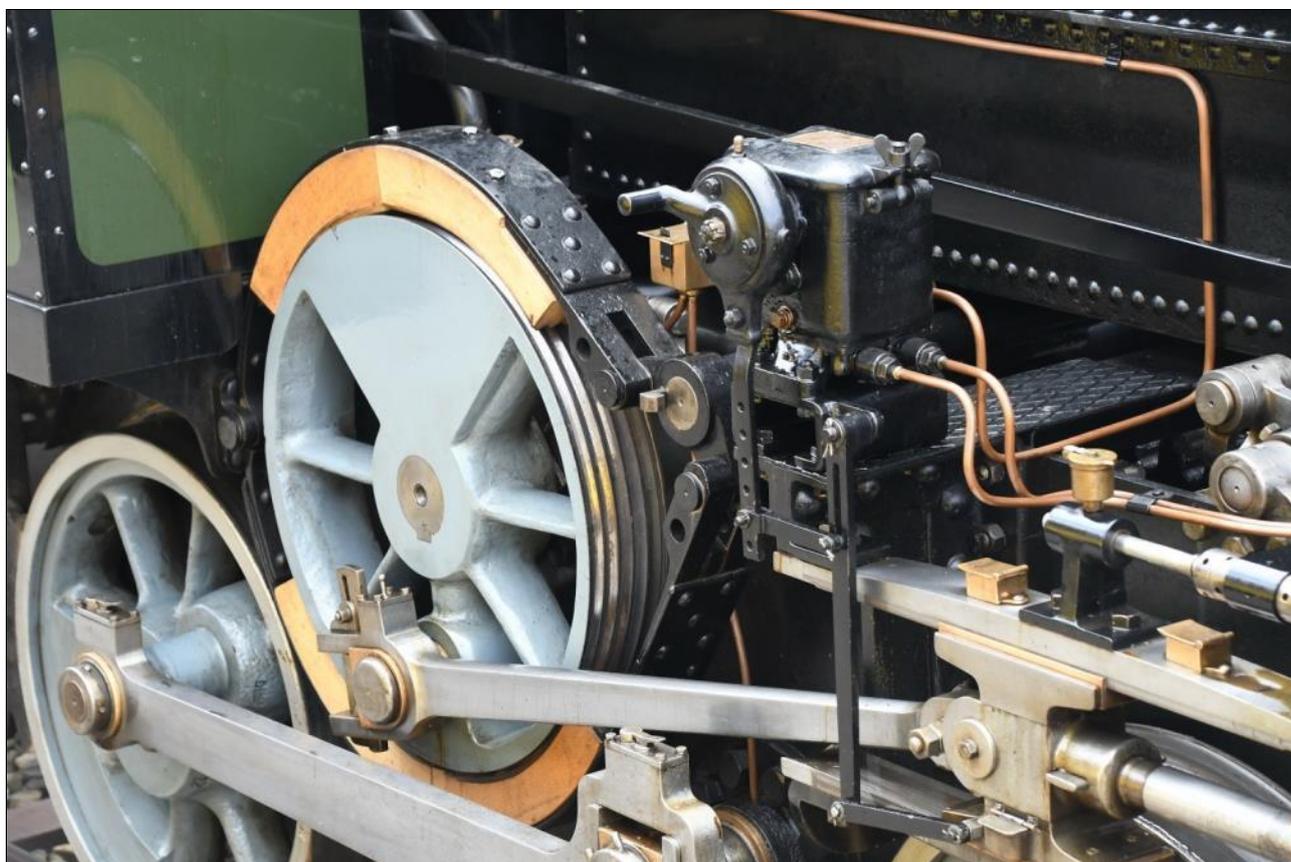
La Caspar Honegger. Sul vagone Niklaus Riggenbach in grandezza naturale



Serge Bourguinet sta controllando l'iniettore



L'interno della Caspar Honegger



Particolari della meccanica della Caspar Honegger



Serge Bourguinet



Salita a pieno vapore



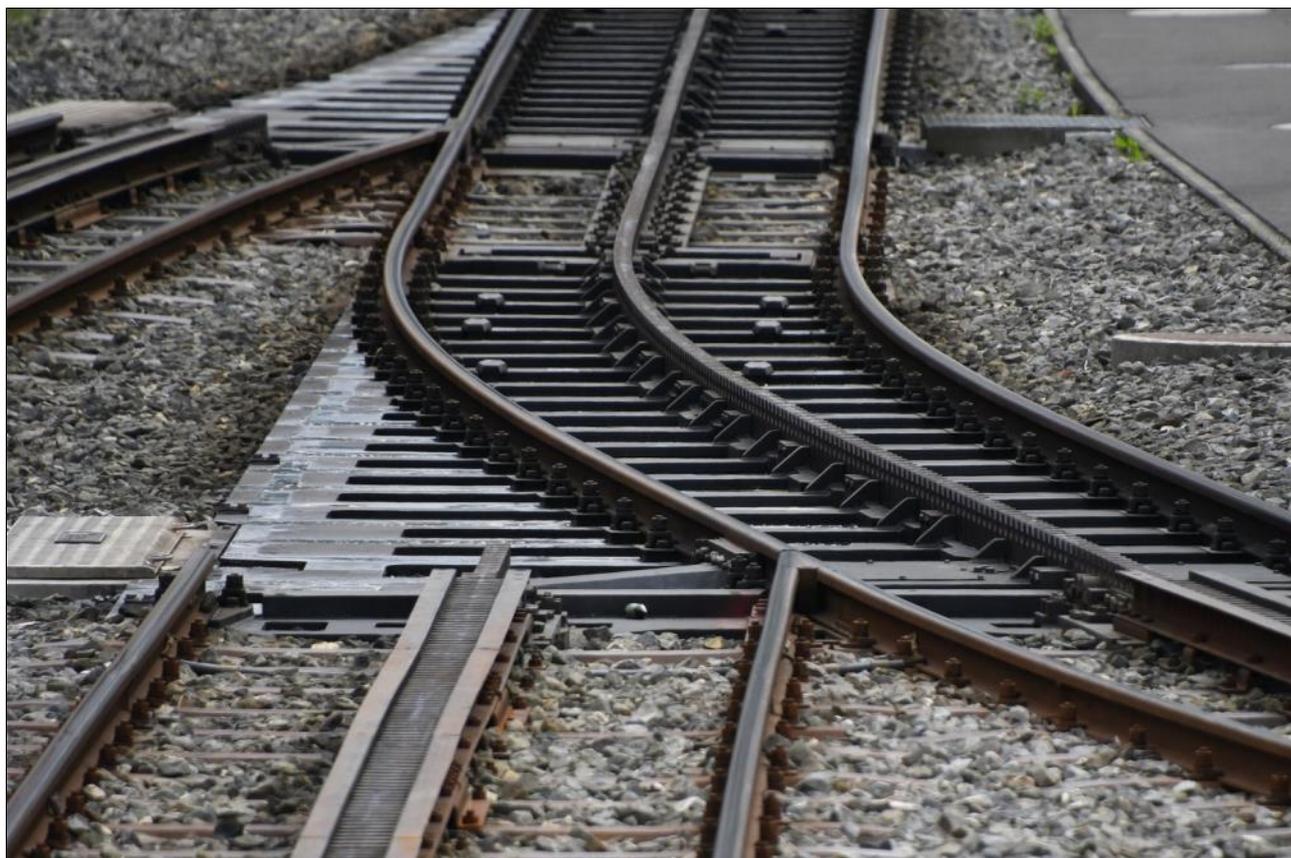
La Caspar Honegger sorpassa la H 2/3 Nr.17



L'automotrice BDhe 2/4 Nr.7 del 1925



Da notare: le porte sono presenti in numero differente sui due lati



Come funziona lo scambio ?



La salita che porta a Rigi-Staffel



18:09 arrivo a Rigi-Staffel



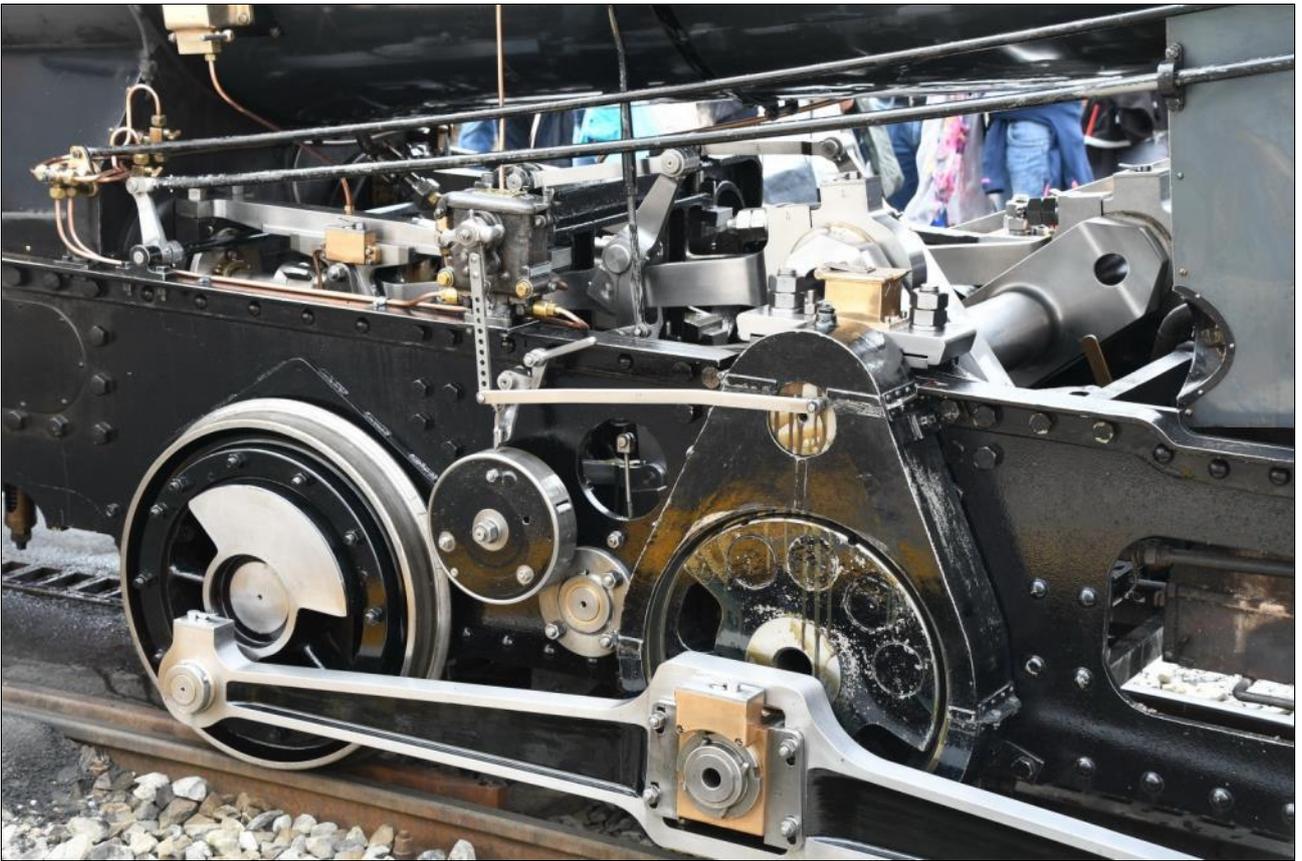
da sinistra: BDhe 2/4 Nr.7, BCFhe 2/3 Nr.6 con la Caspar Honegger, H 2/3 Nr.17.
I convogli sono pronti per la corsa parallela da Rigi-Staffel a Rigi-Kulm



La corsa parallela



18:45 arrivo a Rigi-Kulm



Meccanica della H 2/3 Nr.17



Niklaus Riggenbach

I 4 pionieri delle ferrovie di montagna a cremagliera

Emil Strub (1858-1909) – Ingegnere svizzero

- Formazione in Germania
- Lavorò presso le officine Riggenschach, Esslingen, Hohenzollern
- Ispettore delle ferrovie di montagna e funivie svizzere
- Ispettore presso le Berner Oberland-Bahnen
- Propose la soluzione tecnica nella costruzione della ferrovia della Jungfrau
- Direttore della ferrovia della Jungfrau

Eduard Locher (1840-1910) – Ingegnere civile svizzero, colonnello

- Specializzato nella costruzione di ponti e ferrovie
- Partecipò alla costruzione della
 - Nordostbahn (ponti sulla Limmat)
 - Gotthardbahn (tratta Flüelen-Göschenen)
 - Südostbahn (tratta Biberbrücke-Art-Goldau)
 - Sihltalbahn
 - Engelberg-Bahn
 - Pilatus-Bahn (suo il sistema di cremagliera)
- Presidente della SLM di Winterthur
- La sua famiglia ha fondato la Locher & Cie

Roman Abt (1850-1933) – Ingegnere meccanico svizzero

- Formazione all'ETH di Zurigo
- Costruttore presso la Schweizerische Centralbahn a Olten e presso la fabbrica della società internazionale per ferrovie di montagna di Riggenschach/Zschokke ad Aarau
- Ingegnere controllore del dipartimento federale della ferrovia
- Inventore dello scambio "passivo" per funicolari che permette l'incrocio di due cabine
- Direttore nella costruzione di 72 ferrovie di montagna fra le quali la Visp-Zermatt, la Furka-Oberalp e la Monte-Generoso
- Quale Presidente della Gotthardbahn fu interlocutore con la Confederazione durante la "nazionalizzazione" delle ferrovie

Niklaus Riggenschach (1817-1899) – Ingegnere svizzero

- Nato in Alsazia da una famiglia svizzera
- Quale direttore della fabbrica Emil Kessler di D-Karlsruhe partecipò alla costruzione di almeno 150 locomotive fra le quali la "Limmat", una della 4 locomotive della "Schweizerische Nordbahn" ora depositata presso il Museo dei Trasporti di Lucerna
- Sotto la sua direzione le officine della "Centralbahn" di Olten costruirono locomotive a vapore, vagoni ed elementi per ponti
- Lasciate le officine della "Centralbahn" fondò la fabbrica della "società internazionale per ferrovie di montagna" ad Aarau
- Costruttore della "Vitznau-Rigi Bahn", prima ferrovia in Europa con il sistema di cremagliera Riggenschach, e della tratta Staffelhöhe-Rigi Kulm della ARB (Arth-Goldau-Rigi Bahn)

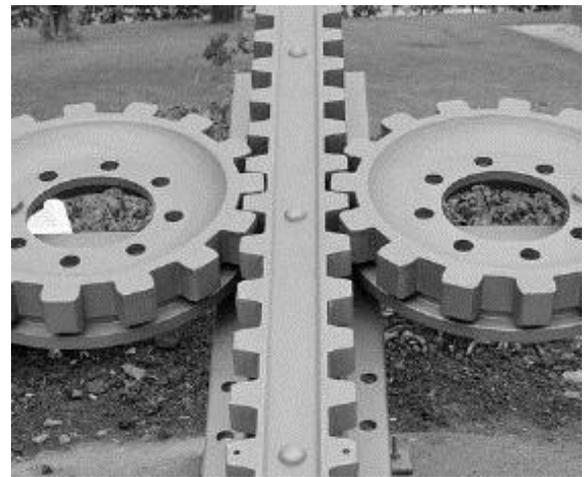
[ndr] vedi www.bahnzauber-europa.at >> Eisenbahn Pioniere >> Schweiz



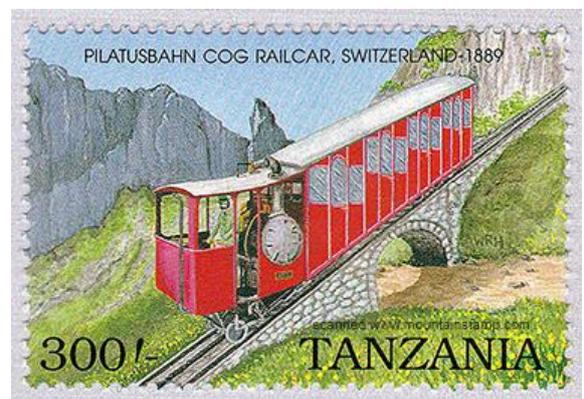
Emil Strub



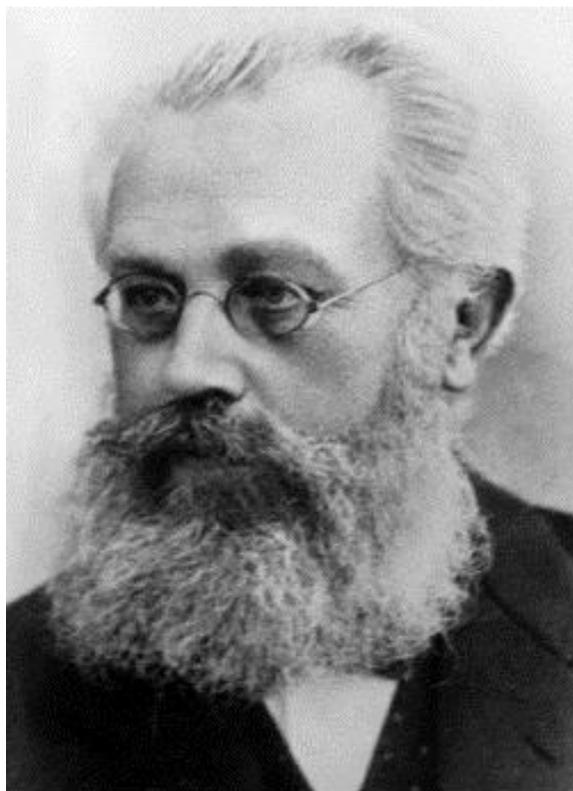
Eduard Locher



Jungfrau



Pilatus



Roman Abt



Niklaus Riggenschach



Furka



Rigi

La "Caspar Honegger"

Caspar Honegger (1804-1883) è stato un imprenditore svizzero formatosi nella filanda di suo padre a Rüti. Nel 1834 fondò a Siebnen SZ una fabbrica per la tessitura del cotone. Migliorò i telai meccanici esistenti sviluppando nel 1841 il "telaio Honegger", diventando il "re della tessitura". Nel 1842, in seguito alla guerra del Sonderbund, trasferì l'azienda meccanica a Rüti dove fondò la Maschinenfabrik Rüti diventata in pochi anni una delle maggiori imprese a livello mondiale nella produzione di macchine tessili.

Passata nel 1969 alla Georg Fischer AG e nel 1982 alla Gebrüder Sulzer AG cambia nome in „Maschinenfabrik Sulzer-Rüti AG“, poi in Sulzer-Rüti AG ed in seguito in SULZER TEXTIL. Nel 2001 nuovo proprietario (italiano): ITEMA, che trasferirà poi la produzione a Wetzikon.

Dipendenti a Rüti: 677 (1886), ca 2000 (1929-1967), 650 (1998), ca 100 (2003).

Perché fu acquistata la "Caspar Honegger" ? Perché a cremagliera ?

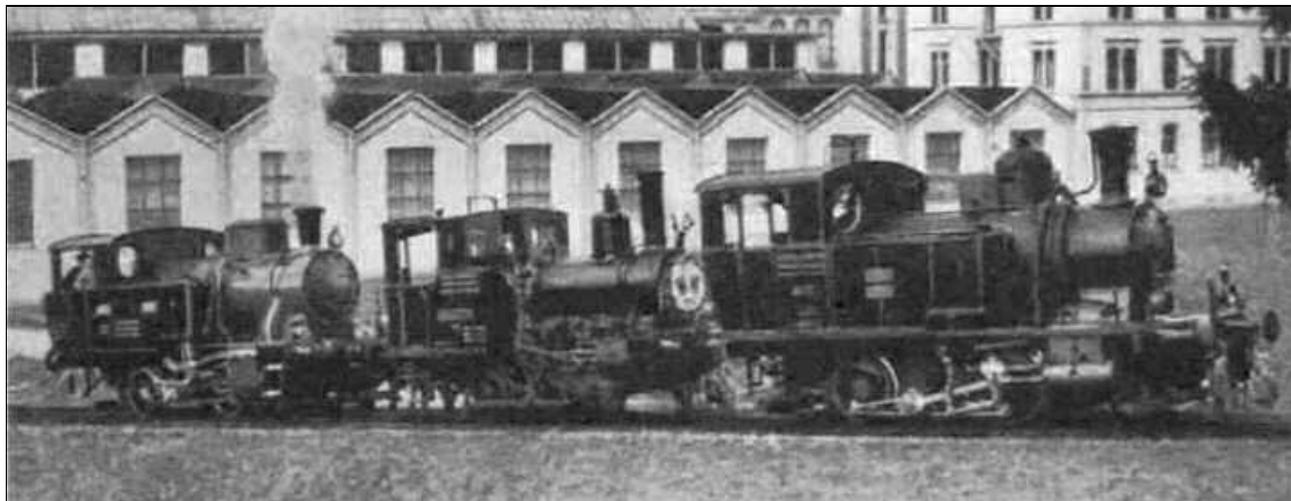
Il trasporto delle pesanti macchine tessili prodotte dalla Maschinenfabrik Rüti era possibile grazie al collegamento ferroviario a scartamento normale di ca. 100 m fra la fabbrica e la stazione ferroviaria di Rüti. Tuttavia il dislivello era tale che solo una locomotiva a cremagliera poteva superarlo. La breve linea ferroviaria costruita sotto la direzione di Riggenbach nel 1877 fu dismessa nel 1997.

[ndr] vedi www.sinfin.net/railways/world/rueti/index.html



La Maschinenfabrik Rüti ha avuto 4 locomotive a cremagliera:

- Nr.1 vapore, IGB Aarau, 1876
- Nr.2 vapore, SLM Winterthur, 1909
- Nr.3 vapore, SLM Winterthur, 1951
- Nr.4 diesel, SLM/Brown Boveri, 1963



Le tre locomotive a vapore Nr1 / 2 / 3



La Caspar Honegger

Dati della "Caspar Honegger":

- Costruttore: officine Riggenbach ad Aarau, 1876, nr. fabbrica 11
- Scartamento: 1435 mm
- Trazione: ad adesione e cremagliera, sistema Riggenbach
- Tipo: H 2/2
- Peso 17 t
- 1893: nuova caldaia
- 1925 e 1943: restauro completo
- 1950: fuori servizio e cessione al Technorama di Winterthur

Dal 1875 al 1878 la IGB (Internationale Gesellschaft für Bergbahnen Aarau) di Niklaus Riggenbach ha costruito 13 locomotive a cremagliera:

Nr.	Anno	mm	Proprietario
(1)	1875	1435	Arth-Rigi-Bahn ARB
(2)	1875	1435	Arth-Rigi-Bahn ARB
(3)	1875	1435	Arth-Rigi-Bahn ARB
(4)	1875	1435	Arth-Rigi-Bahn ARB
(5)	1875	1435	Arth-Rigi-Bahn ARB
(6)	1875	1435	Rorschach-Heiden-Bahn RHB
(7)	1875	1435	Rorschach-Heiden-Bahn RHB
(8)	1875	1435	Rorschach-Heiden-Bahn RHB
(9)	1877	1435	Steinbruch Laufen
10	1876	1435	Steinbruch Ostermündingen => Denkmal Ostermündingen "ELFE 2"
11	1876	1435	Maschinenfabrik Rüti AG - CASPAR HONEGGER
12	1876	1000	Hüttenwerk Wasseralfingen, Württemberg
(13)	1878	1435	Steinbruch Laufen

La „Caspar Honegger“ è l'unica locomotiva della IGB di Riggenbach ancora in stato di marcia . L'altra rimasta, la Nr. 12, chiamata "Elfe", non funzionante, è stata restaurata esternamente, su iniziativa di Rudolf Wiedmer, dalla neocostituita Associazione EfO ed esposta dal 08.05.1981 ad Ostermündigen.

Nel 1997 Serge Bourguinet, su informazione di Martin Horath, riesciva a rilevare la "Caspar Honegger" dal Technorama di Winterthur. Dopo averla scomposta e aver revisionato la caldaia, la restaura durante 16 anni presso le officine Artuhr Weber di Schwyz. Nel 2014 la locomotiva partecipa ai festeggiamenti del 750. della città di Winterthur. Farà da shuttle assieme alla E 3/3 del DVZO tra il Deposito Est (Ralph Schorno) e il Sulzer-Areal.



La locomotiva di Serge ha anche un passato "ticinese". Dal 2015 si trovava infatti depositata presso le Officine FFS di Biasca. Non trovando un accordo con il CGS (Club del San Gottardo) il 30.05.2017 lasciava definitivamente la Riviera per Goldau.

La giornata di sabato 12.AGO.2017 è stata molto particolare. Un grande GRAZIE ai nostri amici Martin Horath e Serge Bourguinet e a tutti i loro sostenitori.





Rigi-Staffel - Martin Horath e Hildegard Pini



Rigi-Kulm - Serge Bourguinet e Bruno Pini

Progetto "FUTURO" (ampliamento della sede ATAF)

Il Comitato

A parte i lavori di preparazione amministrativi (permessi delle autorità, progettazione, pianificazione lavori, capitolati, delibere, riunioni varie di comitato, ecc.) i parametri temporali per l'ampliamento della sede si possono riassumere come segue:

- 24.GIU.2017 inizio scavo (soci ATAF) per localizzare la condotta dell'acqua potabile, dell'irrigazione del parco ed altre condutture varie.
- Inizio SET sgombero sagomati, smontaggio campana FFS e segnale Hipp, taglio pianta nella zona delle nuove fondamenta
- Fine SET rimozione tetto, inizio scavo fondamenta
- Inizio OTT realizzazione fondamenta in cemento
- Fine NOV lavori di rifinitura, posa impianto elettrico con lampade, inizio trasloco

Tempo di realizzazione	ca.2 mesi
Accessibilità prevista ¹	02.DIC.2017 (festa dell'albero)
Consuntivo provvisorio	come a preventivo ²

¹ compreso riscaldamento (pellets), luce, pulizia, ecc.

² come esposto ed approvato alla AG straordinaria del 01.DIC.2016

UNA GRANDE PRESTAZIONE

Vogliamo ora riassumere alcuni elementi che la DL (direzione lavori) in collaborazione con il Comitato ed alcuni soci ha dovuto pianificare e realizzare. La lista non è completa e la successione delle varie attività con sono necessariamente ordinate cronologicamente.

- Scavo ricerca condotta acqua potabile (soci ATAF)
- Smontaggio rete e cancello pista ciclabile (soci ATAF)
- Sgombero sagomati (soci ATAF)
- Smontaggio impianto elettrico officina ed esterni (soci ATAF)
- Sgombero officina (soci ATAF)
- Smontaggio campana FFS e segnale Hipp (soci ATAF)
- Revisione meccanismo campana (vedi prossimo articolo)
- Preparazione fondamenta campana e segnale (soci ATAF)
- Getto in cemento campana e segnale (soci ATAF)
- Montaggio campana e segnale (soci ATAF)
- Taglio e potatura piante (Comune Minusio)
- Scavo fondamenta
- Rerealizzazione 4 plinti in cemento armato
- Realizzazione vespaio e soletta
- Taglio soletta per scala interna
- Posa ponteggi
- Costruzione muro in POROTON
- Montaggio soletta, pareti, tetto (prefabbricato in legno)
- Posa tubi elettrici (ATAF, Danilo Oppikofer)
- Posa grondaie e pluviali
- Poda isolazioni, perline, pareti interne, pavimento
- Installazione stufa a pellet

- Progettazione, costruzione, montaggio scala interna
- Posa piastrelle nuova officina
- Cablaggio impianto elettrico, posa lampade (ATAF, Danilo Oppikofer)
- Gessatura e tinteggiatura
- Smontaggio ponteggi
- Pulizia esterna (Comune Minusio)
- Pulizia interna (soci ATAF)
- Trasloco materiale dalla vecchia sede alla nuova (soci ATAF)
- Montaggio dell'impianto ferroviario provvisorio al 1.piano (soci ATAF)

Tutto è stato preparato, verificato e coordinato durante le numerose riunioni fra la DL, il capo progetto (Rodolfo Widmer), il Comitato (esteso) ATAF e gli artigiani.

Periodicamente l'architetto Franco Corio ha pubblicato il piano settimanale (alle volte giornaliero) dei lavori. Tutte le pianificazioni e i piani di costruzione erano affissi nella sede di Mappo quindi accessibili ai soci ATAF. Pietro Mariotta ha svolto e svolge la funzione di "controlling" per la parte finanziaria. Dopo un'accurata verifica, le fatture vengono pagate con firma congiunta dal Cassiere Mirco Marchi e dal Presidente Bruno Pini.

Molte sono state le "correzioni di rotta", molte e frequenti le discussioni con i soci in sede (alle volte propositive, alle volte "antipatiche", alle volte ragionevoli, alle volte inutili). Ogni decisione, ogni cambiamento è stato il frutto di una mediazione, di un compromesso tenendo sempre presente, quindi rispettando, quanto è stato presentato e deciso all'AG straordinaria del 01.DIC.2016.

Vi ricordate il modellino costruito da Walter Saxer ? Quanto realizzato gli assomiglia ? Potremo verificarlo sabato 02.DIC.2017 (festa dell'albero e cena sociale).



modellino della nuova sede costruito da Walter Saxer nel 2014

Le prossime tabelle danno un'idea della pianificazione della DL, aggiornata settimanalmente, affissa in sede e distribuita al Comitato e agli artigiani:

D	1a CORIO FRANCO ARCHITETTO OTIA 6612 ASCONA Via del Sole 55 / 079 621 84 33		franco_corio@ticino.com		08.08.2017	
O	ATAF - Associazione ticinese amici della ferrovia Minusio - ampliamento sede di Mappo.		INVIO		ogg. 1621/15-17	
C	PROGR. GEN. LAVORI SITUAZIONE AGGIORNATA al 13 ottobre (IN ESECUZIONE) (IMPORTANTE)		20 ott.		Direzione Lavori Corio F.	
S	Mese	agosto	settembre	ottobre	novembre	dicembre
I	Settimana	31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52	1 2 3	Jul 09	Ingegnere consulente	
T	OPERA	M X M		-6 -5 -4 -3 -2 -1 0	C? A?	Mordasini F. Minusio
						DITTA
1	Soci ATAF		1 2			ATAF
2	Taglio piante		X			AFOR
3	Taglio beton	Off	D	4		Techno Taglio - Sasselli
4	Capomastro	Off	D	3 5 6 7	12	Impresa F.lli Tenconi
5	Ponteggio	Off	D	8>	8s	Punto Ponteggi Zecca
6	GRG carpenteria	Off	D	ok 9	9 R R	carpenteria
	GRG pareti			x D		pareti
7	GRG - Pavimento 1° P	Off	D		P	pavimento
8	Impianto elettrico			2	2 2 >	ATAF
10	Scala interna	Off				ATAF dett.vano soffitto
11	Lattoniere	Off		D 10		Mazza e Testori
12	Porta interna	Off		D?	X	ATAF
13	Finestre e porta esterna	Off		D	p	Ferelca
14	Gessatore	Off		D	13	Cossi & figlio
15	Pittore lavori vari	Off			15	Cossi / ATAF
16	Pittore isolamento esterna	Off		D	>	Cossi & figlio
17	Pavimento officina PT				R	? ATAF
18	Camino / riscaldamento	Off		X D X		ATAF Nisa
	OSSERVAZIONI	1 lavori preparatori	2 lavori vari	3 demolizione del tetto + muri al 1° P	4 taglio beton / vano	
R	riserva	5 scavi fondazioni	6 getto fondazioni	7 muratura esterna da PT a 1°P	8s scala int. Prov. Zecca	
<>	inizio / termine	8 ponteggio	9 opere da carpentiere e copritetto	10 nuovi canali	11 intonaci	
D	lett. di delibera o incarico	12 sottofondo al PT	13 stuccatura e lisciatura pareti GRG primo piano x tinteggio	14 posa piastrelle		
D	eseguito	15 tinteggio gronda				
P	programmato	X competenza ATAF	fine lavori	C UTC collaudo	A UTC abitabilità	P esecuzione / posa
copia	ATAF - Widmer R.	Ingegnere Mordasini F. Minusio	Imp. F.lli Tenconi	Ferelca finestre e porta	Carp. GRG Simon	
		Punto ponteggi Zecca G.	Cossi pittore - isolamento	cicincses		

Pianificazione generale del 08.08.2017

D	CORIO FRANCO ARCHITETTO OTIA 6612 ASCONA		franco_corio@ticino.com		ULTIMO	
I	ATAF - Associazione ticinese amici della ferrovia Minusio		INVIO		21 NOVEMBRE 2017	
R	DETTAGLIO LAVORI FINALI sede Mappo					
L	NOVEMBRE	46	47	48	DICEMBRE	
A		D L M M G V S	D L M M G V S	D L M M G V S	S D	
V	giorno	12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 1 2 3				
	ATAF					trasloco
	ZECCA	allontanare ponteggio				
	GRG Pavimento 1° piano					
	GHIDONI Scala mattino trasporto					
	GHIDONI Scala posa					
	FERELCA porta / finestre	posa coprifili				
	COSSI finiture generali esterno e interno PT e 1° P					facciate
	MAZZA & TESTORI	posa canali di scarico nuovo tetto				
	VAN NUNEN pavimento pomeriggio fugatura					
	Camino NISA	organizzare con responsabili ATAF LA messa in funzione della stufa				
copia	ATAF Widmer R.	NISA	VAN NUNEN	GRG Marco		
	Ing. Mariotta / Ing. Pini	ZECCA	COSSI	GHIDONI	FERELCA	

Pianificazione del 21.11.2017

Seguono alcune immagini delle varie fasi della realizzazione FUTURO.



24.06.2017 - ritrovamento del tubo dell'acquedotto comunale a 140 cm di profondità



02.09.2017 – rimozione dei sagomati



02.09.2017 – Riccardo trasporta i sagomati secondo le indicazioni del Presidente e del Vicepresidente



02.09.2017 – preparazione delle fondamenta per la campana FFS



02.09.2017 – rimozione del segnale Hipp con Romano Gatto (sul tetto) e Sandro Pioda



02.09.2017 – materiale trasferito dall'officina alla vecchia sede



27.09.2017 – inizio dello scavo



05.10.2017 – posa delle fondamenta su 4 plinti e sul vespaio



07.10.2017 – costruzione delle pareti in POROTON



17.10.2017 – posa delle pareti prefabbricate in legno



17.10.2017 – posa delle pareti prefabbricate in legno



18.10.2017 – posa di uno dei due travi del tetto (culmine)



18.10.2017 – posa dei travicelli del tetto. È visibile l'isolazione e il passaggio per la scala interna.



28.10.2017 - montaggio della campana FFS nella nuova posizione



25.11.2017 – posa delle 9 lampade LED con colore/intensità regolabili (totale 320 W, 30'000 lumen)



25.11.2017 – tutti volevano aiutarlo, ma la portata della scala era limitata



27.11.2017 – posa della scala Ghidoni



27.11.2017 – particolare degli scalini ribaltabili per accedere alla botola dello scantinato

In un prossimo Bollettino presenteremo il risultato finale dell'ampliamento.

Restauro di una vecchia campana delle ferrovie

Francesco Vignolini

Vi sarà capitato molto spesso di dover restaurare il movimento di una vecchia campana delle ferrovie ¹ per cui questo è solo un piccolo contributo della mia esperienza diretta.

Dopo aver fotografato i diversi pezzi ed aver cercato sotto tre o quattro mani di vecchie pitture i colori originali, dopo aver lavato, decappato e sabbiato i pezzi più ostici, dopo aver messo a bagno i pezzi di ottone nell'acido muriatico ed i pezzi arrugginiti nell'acido fosforico (occhio con gli acidi!), mi sono ritrovato con un bel mucchietto di pezzi da assemblare.

In seguito si è trattato di coprire le bronzine per verniciare i pezzi secondo i vecchi schemi, tornire le teste delle viti per prepararle alla brunitura, lisciare gli alberi nei punti di contatto, lucidare i pezzi di ottone, controllare l'aggregato elettrico e, finalmente, cominciare a rimontare il tutto.

Il che è avvenuto senza troppi intoppi salvo accorgersi, a montaggio ultimato, che l'ingranaggio dell'albero principale andava messo in fase con la leva di blocco e visto che questa aveva ben sette possibili combinazioni ho montato e smontato il tutto per sei volte.

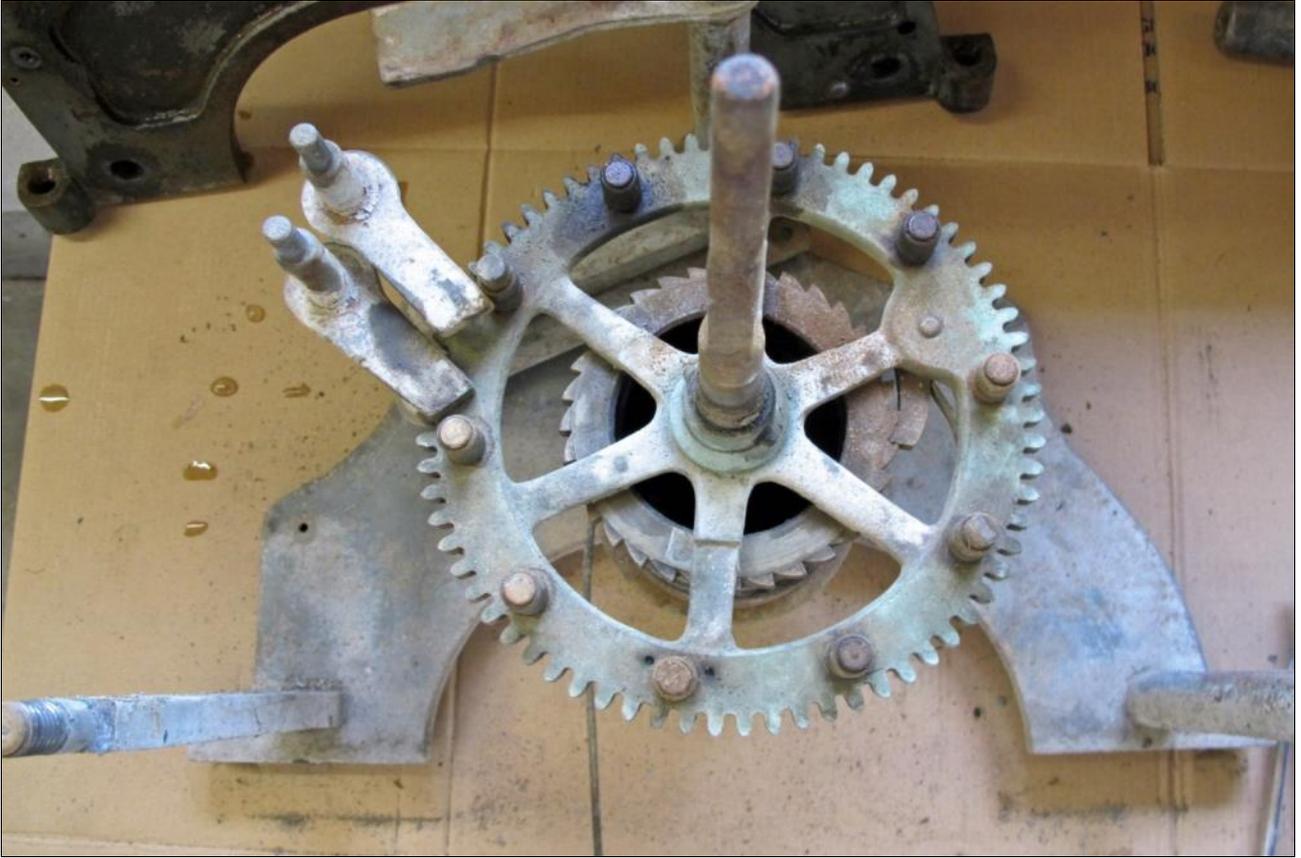
Unico sfizio, ho sostituito il manico di plastica della manovella di carica con uno di legno. Come vedete si tratta di operazioni semplicissime e spero di avervi dato qualche dritta ² per la vostra prossima revisione.

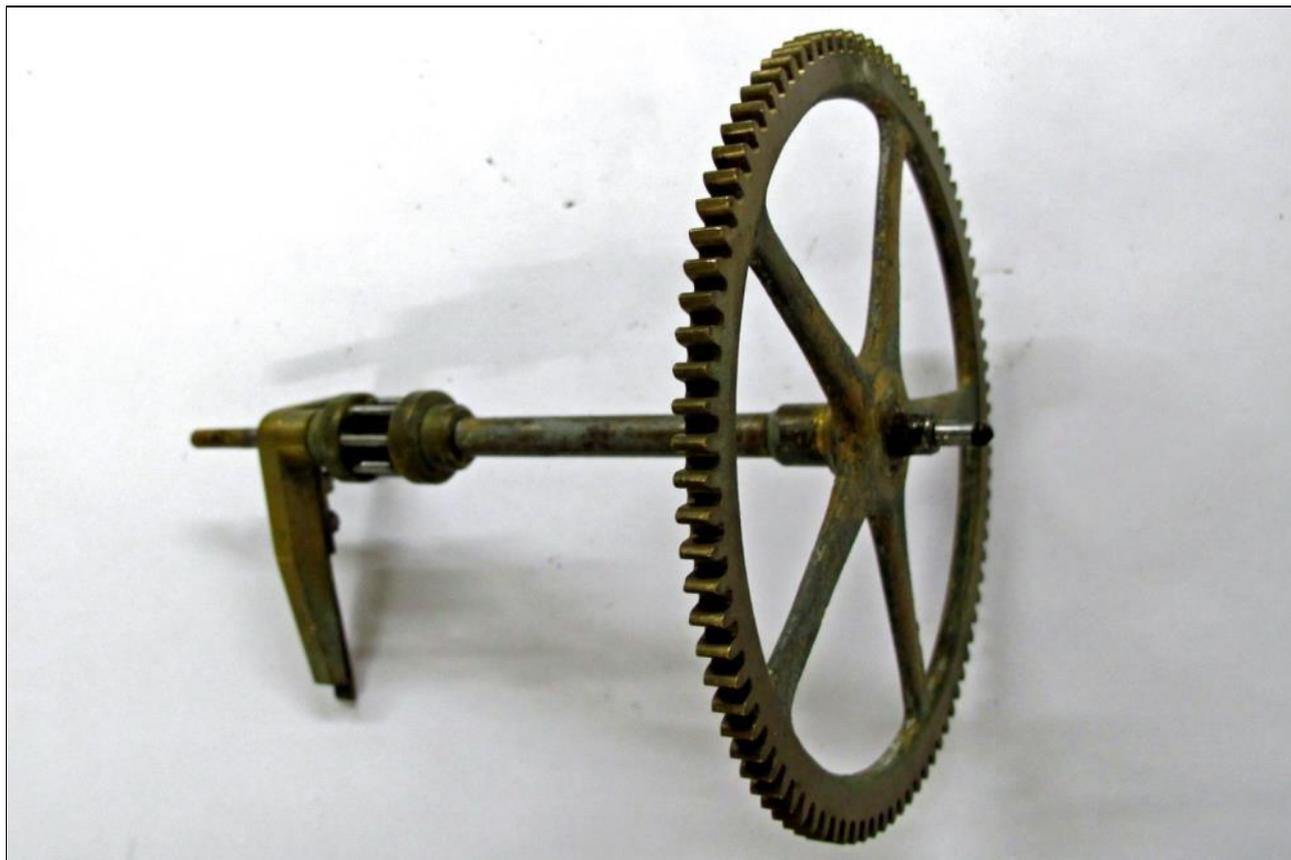
¹ il meccanismo era stato costruito dalla SIEMENS & HALSKE di Berlino

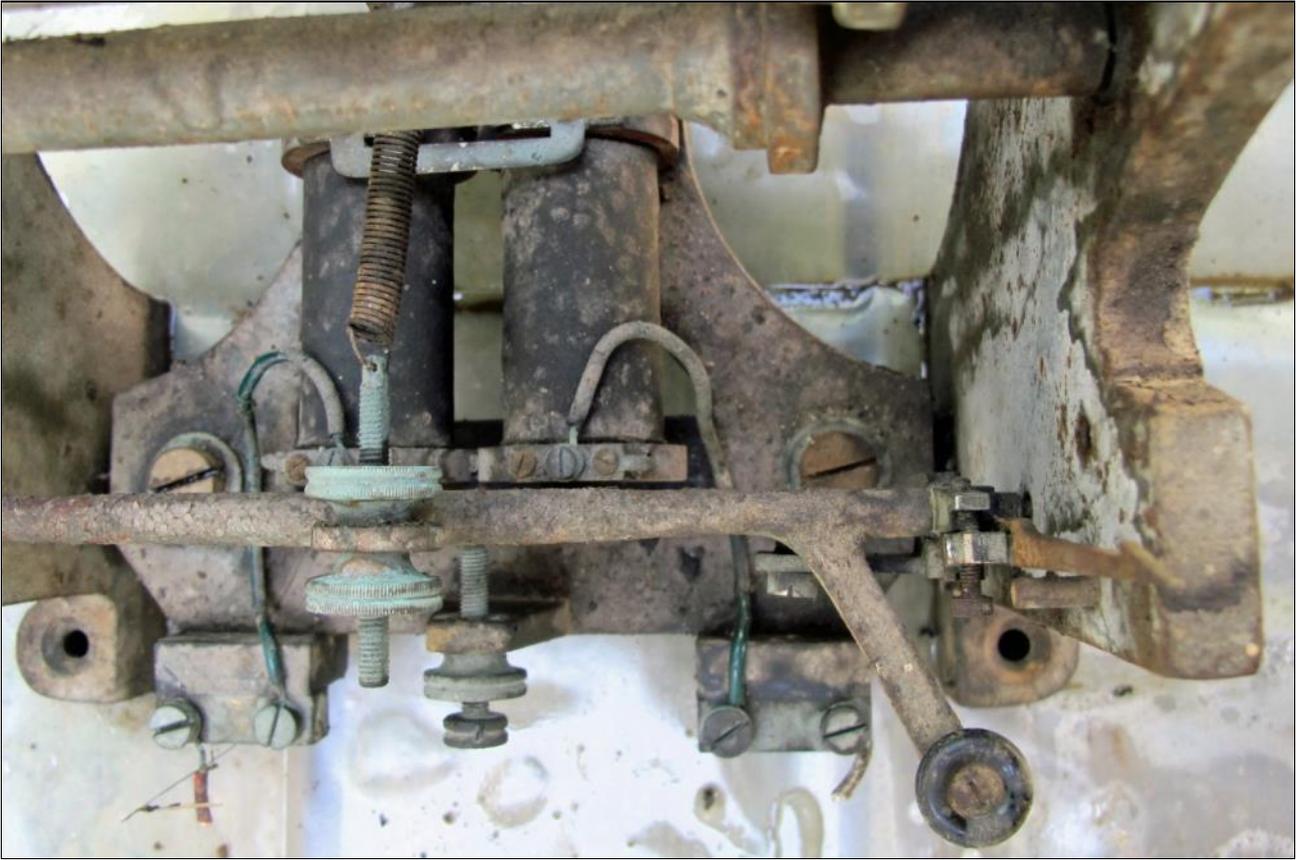
² dritta (dalla TRECCANI)

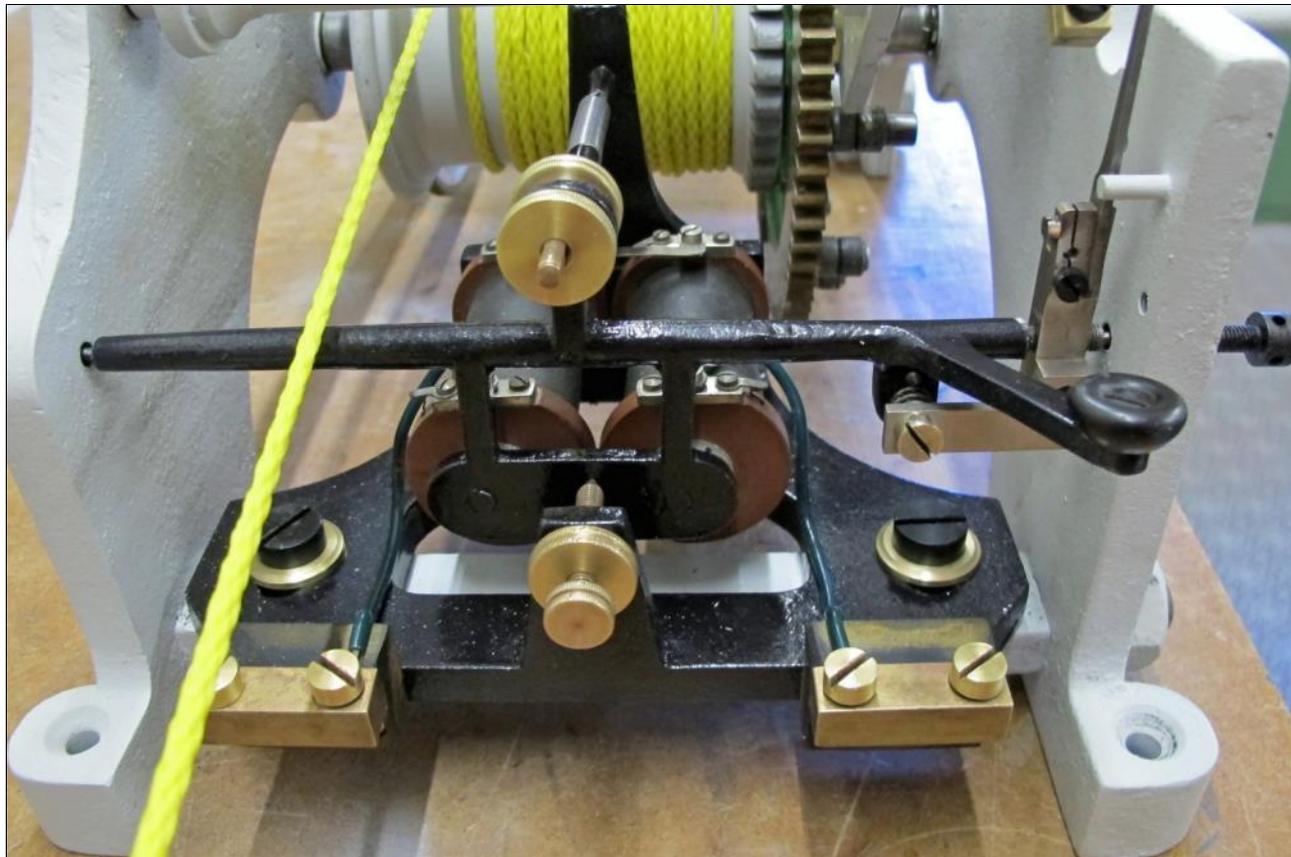
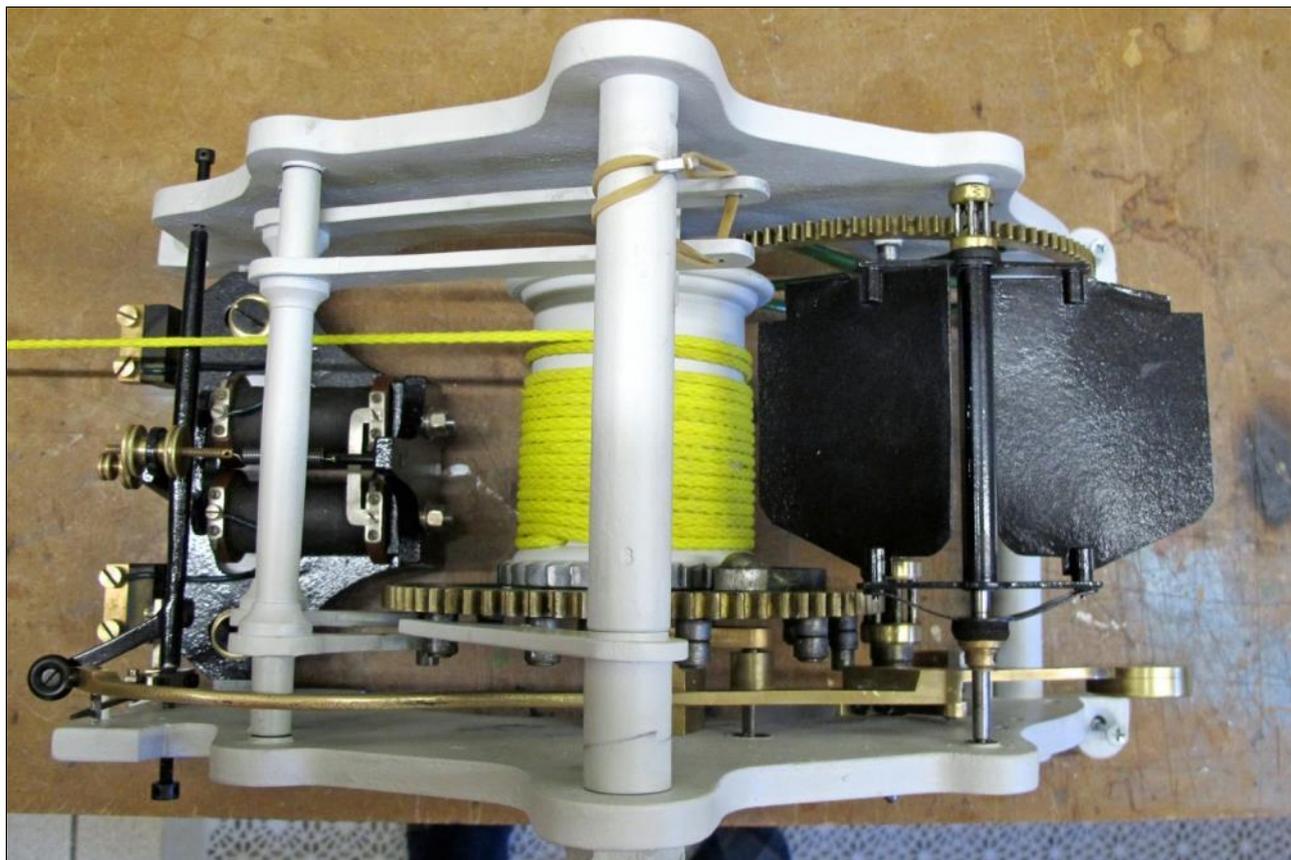
Nel gergo della malavita, informazione riservata, anche, spiata, soffiata. Per estensione, in formazione utile, suggerimento, consiglio









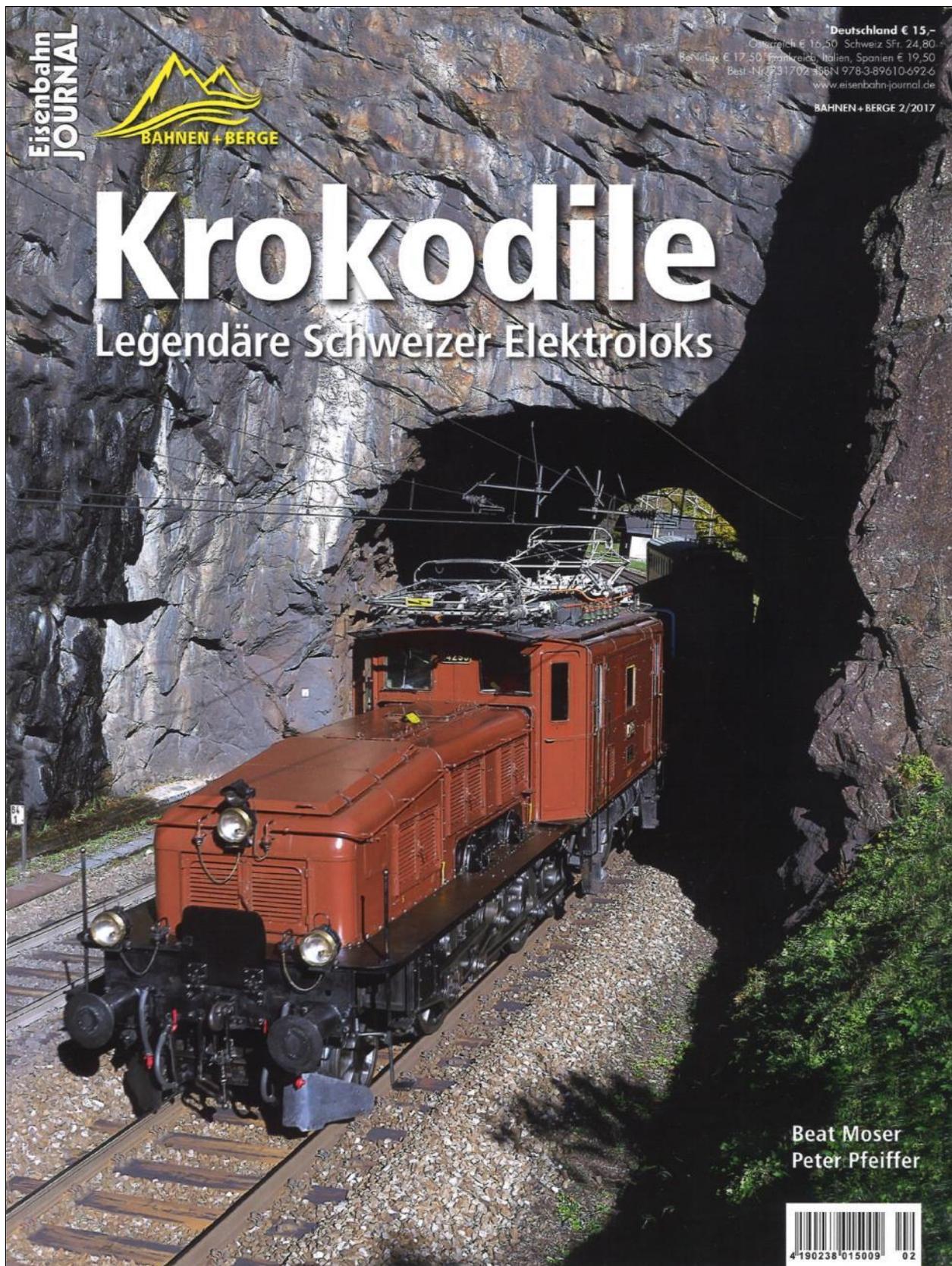




Alcune pubblicazioni

La Redazione

Tutte le riviste e gli articoli citati sono consultabili nella sede sede ATAF di Mappo-Minusio



LOKI
Spezial

CHF 29.90/Euro 29,90
9 783727 217906

Werner Nef

Die normalspurigen GTW der Schweiz

Wie die Gelenktriebwagen den Schweizer Personennahverkehr revolutionierten

I GTW (= Gelenktriebwagen, ossia "automotrice articolata") sono una famiglia di automotrici ferroviarie, prodotta dalla società svizzera Stadler Rail. La loro introduzione ha rivoluzionato il traffico pendolare svizzero.

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

Il Comitato e la Redazione

Regolamento chiavi

Al regolamento chiavi del 03.APR.2014 sono state apportate alcune modifiche. Il nuovo regolamento è stato approvato il 21.SET.2017.

Commiato e nuovo inizio per la Drakensberg

Nel 1998 la SchBB (Schinznach Bahn Baumschule) terminava il restauro della locomotiva a vapore Drakensberg, costruita nel 1927 dalla Hanomag (Germania) e fornita alle SAR (ferrovie sudafricane). La locomotiva, del tipo Garratt, apparteneva alla categoria NGG 13. Non potendo circolare sull'intero circuito, non potendo transitare sui ponti lungo il tracciato, ma soprattutto non potendo garantire la manutenzione a media e a lunga scadenza, la SchBB ha deciso di cederla alla "Vale of Rheidol Railway" in cambio di altre due locomotive a vapore (Brigadedampflok). Martedì 18.07.2017 l'imponente locomotiva del peso di 63 t iniziava un lungo viaggio con destinazione Aberystwyth, città del Galles.

Hermann Modellbahnen AG – Spur 0

Dal registro di commercio del cantone Zurigo abbiamo trovato che:

SHAB 24.10.2014 Hermann Modellbahnen AG
Stefan Bürki succede a Thomas Brechbühl quale direttore

SHAB 08.05.2017 Hermann Modellbahnen AG in Liquidation
Stefan Bürki è direttore e liquidatore

La produzione è stata trasferita da Dällikon a Wilen bei Wollerau.

Vedi www.hermann-rail.ch

Regner Dampf und Eisenbahntechnik D-Aurach)

Il produttore di locomotive a vapore vivo in scala 1:22.3 IIm e scala 1 ha annunciato in maggio 2017 di essere "insolvente", situazione che può precedere il fallimento. Dal 01.09.2017 la ditta fondata nel 1978 da Manfred Regner, deceduto nel 2013, è stata ripresa da Mischa Lechner.

Il Sasso Corbaro a Bellinzona ospita la Gotthardbahn

Dal 12 agosto al 7 gennaio 2018 gli spazi espositivi del Castello di Sasso Corbaro ospiteranno la mostra "Gotthardbahn-Linea di montagna che sorpresa!".

L'esposizione intende ribadire l'importanza del mantenimento della linea di montagna per la regione, grazie anche al suo notevole valore storico-culturale.

Lo sapevate ...

diversi soci

che ... questo piatto ha un legame con la ferrovia. Quale ?



BUFFET DE LA GARE BELLINZONA
piatto venduto dalla G.Gusberti & Co. di Lugano

Il piatto apparteneva al Buffet (con prima e seconda classe) della Stazione FFS di Bellinzona quando ancora era gestita da Aldo Forni originario della valle Bedretto. Quando si è proceduto alla liquidazione dell'infrastruttura, una parte di essa, fra i quali i piatti, sono stato rilevati dalla famiglia Monticelli, che li ha messi a disposizione dell'osteria sui monti Saurù, raggiungibile in funivia da Lumino.

Frivolezze fotografiche e non ...



mandarino cinese (vedi colore e il cappellino) ?

Scadenze



Associazione Ticinese Amici della Ferrovia

casella postale 1005, 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 2017

Aprile	16 / 23 ⁽¹⁾	14.30 – 17.30
Maggio	14 / 28	
Giugno	11	
Giugno	25	20.00 – 21.30
Luglio	9 / 13 / 16 / 20 / 23 / 27 / 30	
Agosto	3 / 6 / 10 / 13 / 17	
Agosto	27	14.30 – 17.30
Settembre	10 / 24	
Ottobre	8 / 22	
Dicembre	2	14.00 – 16.30

Siamo in Sede ogni giovedì a partire dalle 20.30

Circolazione soci + lavori manutenzione

- sabato 28.OTT.2017
- altre vedi www.ataf.ch

Club Ospiti a Mappo

- 07-08.OTT.2017

Festival Int.Ysebähkli am Rhy BL

- 21-23.LUG.2017
- 5" + 7¼"
- Hannibal Wohlschlegel
- www.ysebaehkli-am-rhy.ch

Circolazione a Einsiedeln MECE

- 04-06.AGO.2017
- 5" + 7¼"
- Presidente: Thomas Minder
- www.mece.ch

Circolazione a Münsingen

- 26-27.AGO.2017
- 5" + 7¼"
- Presidente: Manuel Burkhalter
- www.dampfbahn-aaretal.ch

Faszination Modellbau D-Friedrichshafen

- 03-05.NOV.2017
- www.faszination-modellbau.de

*Die Zukunft gehört denjenigen,
die an das Schöne ihrer Träume glauben.*

Eleanor Roosevelt, 1884-1962

*Il futuro appartiene a coloro che
credono nella bellezza dei propri sogni.*

Eleanor Roosevelt, 1884-1962