

www.ataf.ch

# Bollettino

anno societatis LIV  
SETTEMBRE-DICEMBRE 2024

ASSOCIAZIONE TICINESE AMICI DELLA FERROVIA



## Indice

Riflessioni .....	3
ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA 2025.....	4
Relazione del Presidente.....	5
Messaggio del cassiere.....	7
Intervista a Danilo Oppikofer .....	8
Auguri Centovallina .....	23
In ricordo di Albert Scheuss (29.09.1940 – 21.05.2024).....	32
Retrospectiva autunnale ATAF in immagini.....	43
Comunicazioni in breve ... ..	51
Alcune pubblicazioni .....	52
Lo sapevate ... ..	54
Frivolezze fotografiche e non ... ..	55
Scadenze .....	56

## Indirizzo

### Associazione Ticinese Amici della Ferrovia

6648 Minusio  
www.ataf.ch



www.facebook.com/atafminusio



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

## Comitato 2024

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

## Tasse Sociali dal 2023

attivi	100.00 Frs / anno
simpatizzanti	50.00 Frs / anno
juniori*	30.00 Frs / anno

\*da 6 anni compiuti fino a 18 anni compiuti

## Statuto / Regolamenti

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

Foto copertina  
Mappo, 16.NOV.2024

Giovani soci ATAF durante i lavori di chiusura stagione 2024

## Riflessioni

*Bruno Pini, Presidente*



*Il Comitato e la redazione ATAF ringrazia tutti i soci,  
i sostenitori e le loro Famiglie per l'appoggio dato  
ed augura con un po' di ritardo*

*Buon Anno*

Avremmo anche potuto scrivere:

**"Il tempo è relativo. Buon Anno... con un leggero ritardo cosmico!"**

Potrebbe essere una battuta ispirata alla teoria della relatività di Albert Einstein, che non ha mai detto questa frase esattamente. Ma il concetto di tempo relativo è suo, quindi è una battuta ironica che gioca sulla sua teoria.

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

# ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA 2025

**Sabato 22.FEB.2025 14:00**  
**presso la Sede ATAF a Mappo**

## 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 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. revisione dello statuto;
15. eventuali.

Il verbale dell'ultima Assemblea Generale Ordinaria tenutasi il 24.FEB.2024 è pubblicato nel Bollettino di GEN-APR 2024.

La revisione dello statuto proposta dal Comitato (vedi Statuto Art. 18) è consultabile in sede e distribuita per e-mail.

La relazione del Presidente è pubblicata nel Bollettino di SET-DIC 2024.

**NON MANCATE ALL'ASSEMBLEA**

## Relazione del Presidente

Bruno Pini

L'articolo 2 dell'attuale statuto ATAF indica:

*"L'associazione ha per scopi di curare sotto ogni aspetto gli interessi degli appassionati della ferrovia e di incrementare con appropriate misure questi interessi"*

Per raggiungere questi obiettivi, le nostre attività si suddividono in interne ed esterne. Nelle prime, i soci ATAF dedicano molte ore alla manutenzione del materiale rotabile, alla costruzione degli impianti ferroviari in diverse scale e alla parte associativa. Nelle attività esterne ci dedichiamo al pubblico, offrendo loro la possibilità di circolare sulla nostra miniferrovia. La gestione di ATAF è affidata al Comitato eletto dall'Assemblea, richiede mediamente tra le 400 e le 500 ore di impegno, mentre il buon funzionamento di ATAF dipende dalla partecipazione attiva anche di chi non è in Comitato. Il contributo di tutti i soci mantiene vivo l'interesse per questo affascinante hobby che attira appassionati di ogni età, come dimostrano le circolazioni pubbliche, le visite di altre associazioni a Mappo e le attività in sede. È doveroso ricordare il contributo di coloro che hanno fatto parte dell'associazione in passato: grazie al loro impegno, ATAF è oggi una realtà che unisce competenza tecnica e passione. Per garantire la continuità dell'associazione, il futuro di ATAF dipenderà dalla capacità di attrarre nuovi giovani soci e di motivarli ad assumere gradualmente responsabilità crescenti nell'organizzazione.

### Principali attività 2024

#### Circolazione pubblica

- Giornate: 18 su 22 pianificate (incluso slowUp)
- Ore circolazione: 45.5 (- 9.0% 2023) su 57.5 pianificate  
(presenza max: Carcano's 100%, Zirpoli 97%, Oppikofer 94%)
- Ore prestate: 679.0 (+18.7% 2023)
- Soci: 11-24 (in media 15) soci ATAF/circolazione
- Trasportate: ca. 5'000 persone (+15.5% 2023) di cui 850 slowUp (+60.4% 2023)

Circolazione soci / manutenzione 3 sabati

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

Festa dell'albero / Cena sociale sabato 07.DIC.2024 / cena sociale in sede dopo la festa dell'albero

Ospiti a Mappo 05-06.OTT.2024 (ca. 40 persone dal CH/D/F incl. soci ATAF)

Manifestazioni slowUp 21.APR.2024 (ca. 35'000 persone / 2023 ca. 20'000)

## Altre attività 2024

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

Oltre a queste attività abbiamo anche:

- Partecipato (Presidente e Segretario) il 27/20.04.2024 all'Assemblea dei Delegati SVEA a Nyon
- Effettuato lavori di manutenzione e riparazione sull'intera infrastruttura ATAF
- Costruito un silo per il carbone (antracite) per le locomotive a vapore
- Completato l'impianto per le scale 0, 1, G (LGB) al primo piano
- Rifacimento cablaggio dell'impianto H0m e messa in servizio

Per tutte queste attività (non principali) sono state superate le 1000 ore, impiegate da una mezza dozzina di soci. I bollettini riportano solo una parte delle attività svolte quest'anno.

## Retrospectiva e previsioni

Alcuni elementi positivi del 2024:

- Buona partecipazione del pubblico alle nostre circolazioni, anche se l'affluenza è stata inferiore all'anno precedente dovuta alla mancanza di pubblico durante 4 circolazioni per il maltempo. Da ricordare che statisticamente i record di affluenza si registrano durante la circolazione di Pasqua e durante lo slowUp: nel 2024 abbiamo avuto pioggia a Pasqua mentre allo slowUp l'affluenza è stata discreta
- Crescente interesse per la pubblicità tramite le placche installate sui nostri vagoni
- Iscrizione di 11 nuovi soci, di cui 6 nella fascia di età 12-25 anni
- Abbiamo 18 giovani nella fascia di età 8-29, che rappresenta il 25.7% dei soci ATAF
- Donazioni, che possono essere dichiarate come liberalità nella prossima dichiarazione fiscale

L'interesse del pubblico nel partecipare alle circolazioni pubbliche a Mappo-Minusio è abbastanza costante negli ultimi 10 anni. Le variazioni sono dovute alla meteo e alla concomitanza con altre manifestazioni.

Obiettivi 2025:

- Rinnovo dell'esenzione fiscale (utile, capitale, donazione) da parte dell'Ufficio Giuridico della Divisione delle Contribuzioni. La richiesta è stata inoltrata il 10.10.2024.
- Rinforzare il Comitato con nuove leve
- Realizzare alcune novità all'infrastruttura (venite a Mappo o leggete i Bollettini e lo saprete!)
- Aggiungere un impianto in scala N al primo piano
- Revisione e aggiornamento dello Statuto

*"La creatività è contagiosa. Trasmattila."*  
*[Albert Einstein, 1879-1955, fisico, Premio Nobel (1921)]*

Ringrazio tutti i soci, il Comitato, i nostri sostenitori (donatori) e le Autorità del Comune di Minusio per il supporto dato ad ATAF ed al Presidente. Sono fiducioso che, insieme, potremo raggiungere i prossimi ambiziosi obiettivi.

*firmato*

Bruno Pini, Presidente ATAF

30.DIC.2024

La relazione originale firmata si trova nell'archivio ATAF.

## Messaggio del cassiere

Mirco Marchi

**AL PIÙ TARDI  
PAGATE LA TASSA SOCIALE ALL'ASSEMBLEA**



### **IMPORTANTE**

Vi prego di comunicarmi **per verifica** il vostro indirizzo email scrivendomi all'indirizzo:

[mirco.marchi@ataf.ch](mailto:mirco.marchi@ataf.ch) <<< togliere le virgolette!

così potrete ricevere direttamente informazioni importanti da parte nostra.

## Intervista a Danilo Oppikofer

*Bruno Pini*

*In questo numero del bollettino vi propongo qualcosa di diverso dal solito: un'intervista a Danilo, del 06.09.2024 e di circa 28 minuti, presentata nella sua forma originale e autentica. Le sue parole offrono una prospettiva unica che merita di essere condivisa così com'è stata raccolta. Vi invitiamo a leggerla: ne rimarrete certamente arricchiti.*

**[BRUNO]**

Una prima domanda, Danilo: come si chiama quell'oggetto che sei riuscito a costruire?

**[DANILO]**

Allora, semplicemente silo del carbone. Avevamo il deposito del carbone nel deposito chiamato da noi "Forte Apache" con i sacchi, però era scomodo ogni volta dover aprire i sacchi e riempire il secchio. Allora abbiamo pensato che si potrebbe costruire un silo del carbone con un'apertura inferiore in maniera da poter riempire il secchio del carbone semplicemente e facilmente.

**[BRUNO]**

Hai usato la parola "abbiamo pensato", però avevo sentito delle voci che l'idea era partita da alcune persone.

**[DANILO]**

L'idea del silo del carbone era partita da Dominic. Dominic aveva detto che sarebbe stato interessante poter avere un silo del carbone. Gli ho spiegato che già all'inizio avevamo l'idea di costruire un silo del carbone e che era già stata predisposta la piazzuola dove abbiamo la fossa dove accendiamo e spegniamo le locomotive a vapore. Infatti, per anni è stato tenuto un enorme tubo di PVC, un paio di metri di altezza per un diametro di 80 centimetri. Poi l'idea è stata abbandonata perché nessuno ci si voleva mettere e non si sapeva come fare. Poi all'improvviso è tornata in voga la storia del silo del carbone e Dominic mi chiede: "Possiamo fare un silo del carbone?" Sì, possiamo farlo, non c'è nessun problema e ho pensato di dire cominciamo a buttare giù degli schizzi, qualche cosina, magari un modellino in cartone e così abbiamo fatto. Abbiamo fatto un piccolo modello in cartone che è ancora presente sull'impianto in zero al piano di sopra e da lì siamo partiti con la realizzazione del silo del carbone attuale. Tutto è iniziato in maggio/giugno 2024.

**[BRUNO]**

Hai fatto un modellino, hai fatto dei disegni, ma hai preso spunto da un silo che veramente esiste o era solo una fantasia?

**[DANILO]**

No, non è fantasia. È un sistema che esiste, tipo i silo che usano per fare gli intonaci. Hai presente? Arrivano con il camion, scaricano questo enorme silo con l'intonaco pronto e aprono la botola sotto e tirano fuori la quantità di intonaco, di polvere necessaria. Poi viene miscelata e preparata. Ecco, l'idea è partita un po' da quello.

**[BRUNO]**

Che materiale hai usato?

**[DANILO]**

Per fare il cassone abbiamo usato una lamiera che è stata piegata dalla ditta qui vicino a noi. Per il telaio abbiamo usato dei tubi foster rettangolari rinforzati con i tiranti, tutto saldato e smerigliato, poi verniciato.

**[BRUNO]**

L'idea era quella di costruire un silo che contenesse tutta la riserva del nostro carbone?

**[DANILO]**

L'idea è stata quella di costruire un silo abbastanza grande per non dover correre ogni momento a prendere dei sacchi per scaricarli nel silo. Adesso abbiamo buttato dentro una decina di sacchi di carbone e il silo è riempito meno della metà.

**[BRUNO]**

Che peso hanno circa questi sacchi?

**[DANILO]**

25 chilogrammi ogni sacco di carbone. Abbiamo riempito il silo con 10 sacchi, quindi 250 chili di carbone.

**[BRUNO]**

Carbone solo di un certo tipo?

**[DANILO]**

Sì, carbone tipo antracite per le locomotive a scartamento 7¼". Per quelle in 5" riempiamo un secchio con carbone con "grani" più ridotti.

**[BRUNO]**

Quali sono stati i maggiori problemi nella costruzione?

**[DANILO]**

La costruzione della tramoggia. Il contenitore in sé non è stato un problema. Per la tramoggia si è dovuto calcolare esattamente l'apertura sotto, come fare il portello che si apre e chiude. Il portello deve potersi aprire e chiudere facilmente e chiudersi anche velocemente in modo da poter interrompere immediatamente l'uscita del carbone. Inoltre, si doveva realizzare anche un sistema antincastro, la cui realizzazione è stata abbastanza laboriosa. Senza andare troppo nel dettaglio, la tramoggia è una piramide quadrata con la punta in giù e con l'apertura. Il silo antincastro è la stessa piramide messa sulle diagonali all'interno con le aperture in modo tale che il carbone non possa ammassarsi tutto sull'apertura inferiore ma debba proseguire lungo le pareti della contropiramide per cadere nei quattro spazi che rimangono. Un po' complicato? A chi fosse interessato potrei mostrare un disegno.

**[BRUNO]**

Come hai trovato questa possibile soluzione? L'avevi già vista in quelli veri, hai cercato in internet o te la sei inventata?

**[DANILO]**

No, l'ho vista nei carri ferroviari con i silo per il trasporto del grano, delle fave di cacao. Avevo visto com'era fatto all'interno. Sapevo che non potevi portare tutto il peso del contenuto del silo sull'apertura perché a un certo momento il materiale si blocca. Il nostro ha una piramide antincastro a base quadrata perché il silo ha una forma quadrata. In un vagone ferroviario che è piuttosto rettangolare, la forma dell'antincastro è un triangolo posizionato con le aperture sotto in modo che il peso del carbone sul vertice del triangolo sia verso il basso in modo che i "grani" possano entrare poco alla volta nelle aperture. Basta qualche colpetto per far scendere il materiale poco a poco e senza che si incastrino.

**[BRUNO]**

Se il silo viene caricato, vuol dire che c'è un'apertura superiore. Questa apertura viene richiusa dopo aver caricato il silo?

**[DANILO]**

Esattamente. Il tetto ha due spioventi. Per svuotare i sacchi si apre uno spiovente. Terminato il carico viene chiuso e bloccato con un lucchetto.

**[BRUNO]**

C'è anche un'apertura in basso. Può anche questa venir chiusa e assicurata con un lucchetto?

**[DANILO]**

Esattamente, c'è un lucchetto di sicurezza per evitare che, penso soprattutto ai bambini frequentatori del parco giochi, possano spargere carbone dappertutto.

**[BRUNO]**

Non c'è il pericolo che, volendo bloccare l'uscita del carbone attraverso l'apertura inferiore, la chiusura sia impedita a causa della presenza di carbone sull'apertura?

**[DANILO]**

No, perché la piastra di chiusura è munita di un sistema a ghigliottina, ossia è guidata tra due lamiere. Dunque spingendola si riesce sempre a chiuderla o ad aprirla senza fare incastrare il carbone.

**[BRUNO]**

I vari elementi del silo sono stati saldati o uniti tramite viti o ribattini?

**[DANILO]**

Per fissare il tetto sono stati usati dei ribattini perché non sono svitabili. Se dovessimo accedere e togliere il tetto basta bucare con una punta della giusta misura e poi si ricambia il ribattino. Le due lamiere laterali piegate a 90 gradi e con un labbro sono unite con ribattini perché chiaramente non si poteva piegare in quattro parti una lamiera e poi saldarla: era una cosa impossibile.

**[BRUNO]**

Tutta la fase di montaggio è stata fatta qui in sede?

**[DANILO]**

Esatto, la fase di montaggio è stata fatta qui in sede. Tutti i pezzi sono stati tagliati qui in sede, sia i piedi che le traverse di rinforzo che le lamiere della tramoggia, le lamiere della contropiramide antincastro. Tutto è stato tagliato e fatto qui in sede. Poi visto che in sede non abbiamo la possibilità di fare saldature, ho portato i pezzi a casa mia e riportato il tutto nell'officina della sede.

**[BRUNO]**

Il fatto di avere un tetto protegge anche dalle intemperie?

**[DANILO]**

Esattamente. Il tetto protegge dalle intemperie. Oltretutto i due spioventi sono a due altezze diverse in modo da avere un frontale provvisto di una griglia di ventilazione.

**[BRUNO]**

Non c'è il pericolo che a causa dell'umidità o della pioggia il carbone non scenda più bene?

**[DANILO]**

No, perché è protetto dalle intemperie: non può entrare acqua nel silo.

**[BRUNO]**

Quanto pesa circa tutto il silo?

**[DANILO]**

Il silo pesa un centinaio di chili più o meno. Con il carico di carbone arriviamo tranquillamente a mezza tonnellata.

**[BRUNO]**

Quindi per caricarlo, pensando all'altezza del silo, bisogna usare una scala?

**[DANILO]**

Esattamente. Uno passa il sacco a quello che sta sulla scala e quest'ultimo lo svuota nel silo.

**[BRUNO]**

All'inizio hai detto che ai tempi, ancora prima che Dominic ripescasse questa idea, era previsto di metterlo nella fossa?

**[DANILO]**

Esattamente.

**[BRUNO]**

Adesso però non si trova nella fossa?

**[DANILO]**

No. Adesso si trova in stazione perché metterlo nella fossa voleva dire ancora dover spostare il secchio ogni volta, andare a prendere il carbone, portare il secchio lì vicino in stazione dove le locomotive si fermano per fare il rifornimento d'acqua e di carbone. Adesso il silo è accanto alla fermata delle locomotive a vapore in stazione.

**[BRUNO]**

Si pensava pure di metterlo sul "perron" della stazione.

**[DANILO]**

Esatto. L'inconveniente era che mettendolo sul perron della stazione i treni in partenza non vedevano più il semaforo d'uscita. Infatti avrebbe nascosto la vista del semaforo.

**[BRUNO]**

Cosa ha comportato il fatto di metterlo nella posizione definitiva vicino alla pianta?

**[DANILO]**

Il problema era che non sapevamo com'era il fondo sotto il basamento. Ho messo sotto un paio di ragazzi giovani a scavare per preparare la fondazione e a pulire le radici. Siamo stati fortunati. Non abbiamo trovato radici che potessero impedire la posa del basamento. Abbiamo così preparato una bella profonda fondazione e fatto due plinti dove appoggiano praticamente le quattro gambe del silo.

**[BRUNO]**

Possiamo dire che il basamento è abbastanza solido.

**[DANILO]**

Sì, di cemento armato.

**[BRUNO]**

Quali sono stati i commenti dei soci? Molte volte, soprattutto da chi non lavora e sta a guardare, si possono sentire commenti non necessariamente positivi.

**[DANILO]**

Esatto. Le prime discussioni si sono avute in merito all'ubicazione del silo. Uno lo vuole da una parte, uno lo vuole da un'altra. C'era anche la proposta di metterlo alla biforcazione della linea ferroviaria della stazione e quella che va verso la piattaforma girevole. La proposta avrebbe potuto sollevare osservazioni da parte del Comune di Minusio adducendo che avremmo invaso una parte del parco giochi. La soluzione attuale non disturba nessuno ed è accanto alla linea ferroviaria in un punto accessibile per chi vuol far rifornimento di carbone.

**[BRUNO]**

Hai citato il parco giochi dove si trova la mini ferrovia, hai citato il comune; una domanda che sorge riguarda il tema della sicurezza. Questo silo può essere pericoloso per chi frequenta il parco?

**[DANILO]**

No, assolutamente perché non ci si può arrampicare. È impossibile arrampicarsi. Dunque i bambini non possono arrampicarsi, al massimo possono infilarsi sotto come possono infilarsi sotto qualsiasi altro gioco presente nel parco: sotto le altalene, sotto gli scivoli, al castello di legno e di ferro. Per quanto riguarda il silo, ripeto, non c'è nessun pericolo perché non è possibile arrampicarsi.

**[BRUNO]**

Presuppongo che si sia curato anche i dettagli della costruzione. Penso alle rifiniture. Ci sono bordi taglienti?

**[DANILO]**

Nessun bordo tagliente. È una costruzione di metallo come tante altre costruzioni presenti nel parco giochi. Se i bambini non prestano attenzione, possono picchiare la testa e il silo come tutta l'infrastruttura del parco non è provvisto di imbottiture.

**[BRUNO]**

In merito al materiale usato, che accorgimenti avete preso per proteggerlo dalla ruggine? Come avete scelto il colore finale?

**[DANILO]**

Abbiamo dato antiruggine in tutte le parti sia all'interno che all'esterno. Poi all'esterno sono state date due mani di pittura micacea<sup>1</sup>, molto resistente alle intemperie e alla luce solare che si usa anche per le ringhiere. Sul tema del colore? Anche sul tema del colore ci sono state parecchie discussioni. Uno lo voleva scuro, uno lo voleva chiaro. Poi lo scuro era troppo nero, il chiaro era troppo chiaro. Abbiamo così deciso di miscelare le due vernici assieme. Il risultato? Un colore magnifico.

**[BRUNO]**

Nessuno ha proposto un colore "provocante", tipo fantasia oppure giallo?

**[DANILO]**

Ah no, no, no, no, no, no, no, no, no.

**[BRUNO]**

O arcobaleno?

**[DANILO]**

Già di partenza è stato scelto un colore che andasse d'accordo con i serramenti della sede. La porta d'entrata e la colonna presso l'entrata sono dello stesso colore.

**[BRUNO]**

Ci sono già stati feedback da parte del Comune?

**[DANILO]**

No, non ho sentito nessuno. Se non si vede nessuno, vuol dire che va bene così. I giardinieri l'hanno visto di sicuro ma nessuno ha mai detto niente, dunque...

**[BRUNO]**

Visto che il comune è anche socio attivo ATAF e ricevono il nostro bollettino, scopriranno sicuramente i dettagli di questa intervista.

---

<sup>1</sup> Tipo particolare di smalto che contiene degli elementi, tra cui ossido di ferro micaceo, alluminio lamellare e fosfato di zinco, grazie ai quali si combatte il deterioramento e la corrosione del ferro.

**[DANILO]**

Certamente leggeranno. Secondo me il silo è un valore aggiunto, è molto scenografico ed è molto bello.

**[BRUNO]**

Quante persone sono state coinvolte in questo progetto?

**[DANILO]**

Allora, Deus Ex Machina è stato Dominic che ha dato l'input per iniziare questo lavoro. Io sono in pensione, lui lavora ancora, io ho più tempo di lui e ho l'officina con una saldatrice, ecc. L'idea di Dominic mi ha motivato a iniziare questo progetto e mi sono autonominato "capoprogetto". Ho organizzato il materiale, saldato ed eseguito alcuni lavori di montaggio a casa. Però portandolo qui in officina a Mappo ho trovato un team disponibile e motivato ad eseguire lavori di pittura, come Francesco e Sandro, e altri come Darmin e altri giovani ad eseguire lo scavo ed altro ancora. È stato un bel progetto, un bel team.

**[BRUNO]**

E chi ha portato i sacchi per caricarlo?

**[DANILO]**

Io e Sandro con la carriola.

**[BRUNO]**

Ma tu e Sandro non avete problemi con la schiena?

**[DANILO]**

Sì sì, ma noi siamo ancora in gamba per quel lavoro. Poi io ero sulla scala e ricevevo i sacchi da Sandro per poi riversarli nel silo.

**[BRUNO]**

È giusto che lo dica: Dominic aspettava che lo chiamassi per darti una mano e alla fine si è trovato il silo fatto e montato.

**[DANILO]**

No, va bene così. Sapevo di Dominic ma io lavoravo durante il giorno visto che a casa mia non posso lavorare la sera perché disturberei vicini e gli altri inquilini quando uso la smerigliatrice o altro. Non potendo lavorare il sabato a casa perché sono a Mappo, né la domenica né la sera, potevo lavorare solo di giorno durante la settimana e non potevo "portare via" Dominic dal posto di lavoro per farmi aiutare. Dominic mi ha dato ugualmente una mano per il trasporto, per caricare e scaricare.

**[BRUNO]**

Hai detto prima che diversi lavori li hai fatti a casa. L'hai fatto a casa quando tua moglie era negli Stati Uniti?

**[DANILO]**

No, no, no, no, era ancora qui, era già qui.

**[BRUNO]**

E cosa ti diceva?

**[DANILO]**

Ah niente, lei sa che sono giù in officina. Quando ci sono lavori da fare io sparisco tutto il giorno, riemerge a mezzogiorno e riemerge la sera.

**[BRUNO]**

Mi è stato detto che fai anche altri lavori decorativi col metallo?

**[DANILO]**

Sì, mi diletto un po' con dei rottami che trovo. Quando ho delle idee faccio qualche cosa.

**[BRUNO]**

Hai già nuove idee che potrebbero essere interessanti per ATAF come lo è stato per il silo?

**[DANILO]**

Sinceramente mi è dispiaciuto il fatto che abbiamo rottamato le ruote e le bielle della BR50 che avevamo. Io avrei insistito per piazzarle. Chiaramente bisognava fare un basamento, un basamento veramente imponente perché sono pesanti. Se avessimo fatto quel lavoro lì con un basamento in ordine e posato le ruote e il resto del materiale sarebbe stato veramente un bellissimo spettacolo.

**[BRUNO]**

E sarebbe stato anche molto rappresentativo.

**[DANILO]**

Sì, molto rappresentativo per noi.

**[BRUNO]**

Soprattutto dava grande visibilità ad ATAF per tutti quelli che usufruivano la ciclopista.

**[DANILO]**

Contro la parete del fabbricato sarebbe stato bellissimo.

**[BRUNO]**

Ricordo, se non sbaglio, che il DMC di Zurigo ha addirittura fissato una ruota simile su una parete a circa 5 metri in altezza. Quindi la cosa era possibile.

**[DANILO]**

Sì, erano fattibili, certamente, ma vabbè. Altre idee al momento? Ad esempio quella di mettere una pensilina tra il binario 1 e il binario 2. Magari un giorno o l'altro ci riusciremo.

**[BRUNO]**

Le idee in ATAF le abbiamo, le forze in lavoro, i piani sappiamo farli. Per i mezzi finanziari potremmo anche proporre a Minusio di aiutarci, se non sbaglio, Minusio è un comune che sta abbastanza bene.

**[DANILO]**

Allora, se il comune di Minusio dovesse aiutarci, in primis sarebbe da risolvere il problema dell'albero vicino al Forte Apache. Se quell'albero cade, noi siamo fermi per almeno un anno. Perché vengono distrutti i binari di accesso allo scantinato delle locomotive, il binario principale vicino al Forte Apache, il WC comunale senza dimenticare che potrebbero esserci danni sia al materiale rotabile o peggio ancora alle persone.

**[BRUNO]**

Non dimentichiamo che anche il parco giochi verrebbe toccato. Pensando al parco giochi spesso ci chiediamo: il parco giochi è bello perché è semplicemente bello o anche perché integra la nostra miniferrovia? La gente viene per il parco o viene per la ferrovia? Rispondendo in modo neutrale, diplomatico, probabilmente bello è che ci sono tutti e due.

**[DANILO]**

Uno dà una mano all'altro, sono complementari.

**[BRUNO]**

C'è tuttavia una differenza. Tutto quello che riguarda il parco non è volontariato, quello che facciamo in ATAF lo è. Ci sono ancora dei pensieri, delle osservazioni, delle critiche?

**[DANILO]**

No, no. Anzi dico sì, ci sarebbero tante belle cose che si potrebbero ancora fare. Però mi dico: largo anche ai giovani.

**[BRUNO]**

Forse magari ci si dimentica anche quello che abbiamo fatto prima, o anche che hai fatto prima. Si parlava della fossa. La fossa è protetta da una rete tutt'attorno e davanti c'è una barriera. Se non sbaglio anche qui eri coinvolto?

**[DANILO]**

Quello che riguarda la parte carpenteria metallica, sì, l'ho fatto io. Anche perché, come detto prima, ho i mezzi adatti per saldare, per lavorare il metallo. Per la barriera è stata una cosa abbastanza semplice. L'idea è stata presa da una vecchia barriera delle ferrovie. L'abbiamo realizzata con delle "stagie" di alluminio. Il grosso del lavoro è stato però fatto da Dominic e Romano. Già solo mettere le catenelle e tutte quelle cose lì, è stato un lavoro molto impegnativo. Tra l'altro c'è un breve filmato fatto da Dominic che mostra alcune fasi del loro lavoro. I giovani hanno lavorato tantissimo.

**[BRUNO]**

Sappiamo che la barriera viene sollevata a mano senza sforzo. Come avete risolto il problema del bilanciamento?

**[DANILO]**

È stato abbastanza semplice. Mi è venuto in mente, lavorando in ferrovia e conoscendo un po' di gente, che conoscevo bene l'ingegner Pasini dell'alta tensione. Gli ho chiesto se poteva procurarmi una "formagella". Le formagelle sono quei pezzi di ghisa pesantissimi che servono a tendere la linea di contatto. Ogni 1200 metri delle due parti di questa sezione della linea di contatto c'è una catena con appesi questi pesi di ghisa che garantiscono la tensione della linea di contatto. Il sistema con la catena e i pesi permette di adattarsi alla dilatazione del filo di rame della linea di contatto dovuta al caldo e al freddo. Per la nostra barriera abbiamo calcolato il baricentro tramite un dinamometro e trovato che il contrappeso corrispondeva ad una formagella. Ricevuta in regalo l'abbiamo fissata ad un'estremità della barriera e, come previsto, la barriera si alza e si abbassa senza il minimo sforzo. Per renderla simile ad una vera abbiamo alla fine poi apposto delle strisce di colore rosso.

**[BRUNO]**

La formagella ci è stata quindi donata e presuppongo che tutti i contrappesi delle linee di contatto delle FFS siano ancora al loro posto. La barriera chiude l'accesso alla fossa dove vengono preparate le locomotive a vapore e dove le stesse vengono pulite dopo una circolazione. Pensando alle afose giornate estive, preparare le locomotive sotto la stecca del sole non è molto piacevole ma si fa ugualmente. Ci sarebbero soluzioni per migliorare il lavoro dei macchinisti?

**[DANILO]**

Sì, una soluzione ci sarebbe. Quella di montare un tetto, anche semplice senza pareti, una semplice copertura. Così si potrebbe lavorare all'ombra e inoltre, in caso di pioggia, si potrebbe lavorare al riparo o eventualmente semplicemente ricoverare le locomotive anche temporaneamente. Avere un tetto sarebbe una soluzione ideale.

**[BRUNO]**

Ecco, io credo che abbiamo affrontato alcuni temi che riguardano il miglioramento dell'infrastruttura ferroviaria. Giusto è avere il coraggio di riprendere idee archiviate per vari motivi o scuse. Trovato il momento giusto si possono riproporre e trovare le persone giuste, le soluzioni giuste e i mezzi necessari (persone, materiale, finanziamenti) che permettono di realizzare "cose" utili, che rendono il nostro hobby interessante.

**[DANILO]**

E, per mia esperienza, quando si pensa a certi progetti, meno si è, meglio è.

**[BRUNO]**

Anche questo è vero. Ok, grazie Danilo, è stato estremamente interessante quello che hai raccontato, quanto hai fatto, quanto ha fatto il gruppo di lavoro. In questa intervista ci sono anche messaggi nascosti. Speriamo che questi messaggi nascosti vengano letti, capiti e che ci siano anche delle conseguenze, che siano finanziarie o meno, è un'altra questione. Grazie ancora Danilo.

**[DANILO]**

Grazie a te Bruno.









Ho dato in "pasto" tutta l'intervista a programmi di AI (intelligenza artificiale) chiedendo di analizzarla. Ho ricevuto quanto segue:

**1. Struttura e Contenuto:**

- *L'intervista è ben strutturata, con un flusso logico che parte dalla genesi del progetto fino alla sua realizzazione*
- *Le domande di Bruno sono pertinenti e permettono di esplorare sia gli aspetti tecnici che quelli organizzativi*
- *Emerge chiaramente il processo decisionale e le sfide affrontate durante la realizzazione*

**2. Aspetti Tecnici:**

- *L'intervista offre dettagli tecnici precisi sulla costruzione del silo (materiali, dimensioni, peso)*
- *Vengono ben spiegati i sistemi di sicurezza e le soluzioni ingegneristiche adottate*
- *Particolare attenzione è data alla funzionalità pratica dell'opera (sistema antincastro, accessibilità)*

**3. Aspetti Sociali e Organizzativi:**

- *Emerge un forte spirito di collaborazione all'interno dell'ATAF*
- *Si nota l'importanza del volontariato e dell'iniziativa personale*
- *Viene evidenziato il processo decisionale collettivo (ad esempio nella scelta del colore)*
- *Si percepisce l'attenzione alle relazioni con il Comune e la comunità*

**4. Punti di Forza:**

- *Dettagliata documentazione di un progetto significativo*
- *Equilibrio tra informazioni tecniche e aspetti umani*
- *Trasparenza nelle decisioni e nelle motivazioni*
- *Valorizzazione del contributo dei volontari*

**5. Aspetti Educativi:**

- *L'intervista serve come documentazione storica dell'attività dell'associazione*
- *Può fungere da esempio per progetti futuri*
- *Contiene spunti di riflessione sulla gestione dei progetti in ambito associativo*

**6. Messaggi Sottostanti:**

- *Importanza della continuità generazionale ("largo ai giovani")*
- *Necessità di mantenere vivo lo spirito di iniziativa*
- *Valore della collaborazione tra comune e associazione*
- *Importanza della sicurezza e della manutenzione delle infrastrutture*

**7. Stile Comunicativo:**

- *Il tono è informale ma professionale*
- *Le domande sono chiare e mirate*
- *Le risposte sono esaustive e ricche di dettagli pratici*
- *Si percepisce un'atmosfera di rispetto reciproco tra intervistatore e intervistato*

*In conclusione, l'intervista è un documento prezioso che non solo registra la realizzazione di un'opera tecnica, ma testimonia anche i valori e il funzionamento dell'associazione ATAF. Rappresenta un esempio positivo di come progetti complessi possano essere realizzati attraverso il volontariato e la collaborazione, fornendo al contempo spunti utili per future iniziative.*

# Auguri Centovallina

*Pietro Mariotta*

## **I 100 anni della Ferrovia Locarno – Domodossola**

Nel 2024 sono entrati nel vivo i festeggiamenti per i 100 anni d'esercizio della ferrovia a scartamento ridotto fra Locarno e Domodossola, la Centovallina sul lato svizzero, la Vigezzina su quello italiano. Per l'occasione è stata allestita una mostra presso il Museo delle Centovalli, è stato scritto un libro, sono in corso varie manifestazioni, fra cui la giornata del pubblico, sabato 21 settembre, con un'esposizione alla stazione di Locarno-Muralto. Anche sull'altro lato del confine sono previste numerose iniziative per festeggiare il giubileo. Non è lo scopo di questo breve articolo presentare tutte le iniziative e la storia di questa spettacolare ferrovia, chi volesse informarsi maggiormente trova molta documentazione specializzata.

## **Le FART e l'ATAF**

Fra le FART (Ferrovie e Autolinee Regionali Ticinesi) e l'ATAF i buoni rapporti si sono sviluppati subito dopo la fondazione dell'ATAF nel 1970. La prima sede si trovava infatti in locali messi a disposizione dalle FART nell'edificio, ora scomparso, del deposito di S. Antonio. Già a quei tempi i primi soci ATAF si sono preoccupati di salvare testimonianze storiche della ferrovia della Vallemaggia (Valmaggina), dei tram di Locarno e della ferrovia Locarno – Domodossola. Questi preziosi reperti si trovano tuttora nella sede ATAF di Minusio-Mappo. Un'altra apprezzata attività erano le escursioni con convogli storici sulla linea della Centovallina.

In seguito alla costruzione dell'officina FART a Ponte Brolla, la seconda sede ATAF, con il circuito esterno per la miniferrovia, ha dovuto essere eliminata. È stata l'occasione per l'ATAF di sviluppare il progetto Minusio-Mappo, con una sede solida e accogliente e un bell'impianto ferroviario esterno aperto al pubblico e, dopo l'ampliamento del 2017, con impianti ferroviari anche nelle piccole scale.

Indirettamente la Centovallina è stata dunque il detonatore per un ulteriore positivo sviluppo dell'ATAF.

Tanti auguri di lunga vita Centovallina!

## **Il tram di Locarno**

Oltre alla raccolta di cimeli e documenti storici, presso l'ATAF si trovano alcuni modelli funzionanti, in scala 1:6, costruiti dall'autore di questo articolo, che riproducono fedelmente, a partire da una ricerca storica, la locomotiva Ge 2/2 n° 4 della scomparsa ferrovia Locarno-Ponte Brolla-Bignasco (LPB) e diversi vagoni delle ferrovie confluite nelle FART o delle FART stesse.

Per il centenario della Centovallina una prima idea era di costruire in scala 1:6 un'automotrice originale ABFe 4/4, eventualmente con una vettura passeggeri, entrambe nello stato originale. Purtroppo, per motivi di volumetria, non è stato possibile realizzare questo progetto. La costruzione del modello del tramin di Locarno, di cui esiste ancora un esemplare perfettamente restaurato, è stata la soluzione di compromesso, accettabile se si tiene conto della storia strettamente legata alle FART di questi veicoli.

Infatti le Tramvie Locarnesi furono integrate il 1° gennaio 1923 nelle Ferrovie Regionali Ticinesi (FRT, in seguito FART). I tram circolarono a Locarno fino al 1960 ma furono impiegati ancora per molti anni come veicoli di manovra o assegnati alla squadra manutenzioni.

La storia della vettura Ce 2/2 n° 1 è particolarmente interessante. Dal 1908 fino al 1925 i suoi motori erano alimentati a 800 V 20 Hz dalla rete della LPB (Valmaggina). Si tratta con molta probabilità di una prima mondiale perché il motore a corrente alternata monofase fu patentato dall'ing. Behn-Eschenburg della MFO nel 1904 e applicato per la prima volta su una ferrovia non sperimentale, la Valmaggina, nel 1907.

In seguito alla messa in servizio della Centovallina le vetture tramviarie furono modificate per essere alimentate con lo stesso sistema di quest'ultima, cioè con corrente continua. Anche la linea della Vallemaggia e le sue tre automotrici ABDe 4/4 furono modificate per funzionare a corrente continua. Durante diversi anni sulla Ce 2/2 n° 1 fu montata una presa di corrente a frusta, come quella delle automotrici originali LPB, che ne permetteva perciò l'impiego fino a Bignasco.

Nel 1965, con la soppressione della tratta Ponte Brolla - Bignasco, la presa di corrente laterale fu smontata e la vettura tramviaria fu ridenominata Xe 2/2 n° 7. Oggi possiamo ammirarla perfettamente restaurata e funzionante: è il "tramin" n° 7.

periodo di costruzione	2.08.2021 – 6.07.2024
messa in servizio definitiva	14.07.2024
ricerca storica, documentazione	150 ore
progettazione	390 ore
costruzione e messa in servizio	1'460 ore
scala	1:6
versione originale per modello	anni quaranta, 1 presa di corrente a lira per rete cittadina, 1 presa laterale per linea Vallemaggia, colore blu e bianco
lunghezza	1'504 mm
distanza fra gli assi	488 mm
peso	80 kg
potenza totale	400 W
circuiti elettrici di potenza	batteria 24 V, 44 Ah + regolatore di velocità elettronico, 2 motori 200 W, doppia riduzione giri su ogni asse
illuminazione fari e interna	ognuna con regolatore elettronico da batteria 24V
velocità massima	7 km/h

## Glossario

FRT	Società delle Ferrovie Regionali Ticinesi, Locarno, fondata nel 1910, tratta originale Locarno – Camedo in esercizio dal 25.11.1923, dal 1.01.2023 nella FRT sono integrate anche la LPB e la STL
FART	Ferrovie e Autolinee regionali Ticinesi, nuova denominazione della FRT a partire dal 1963
SSIF	Società Subalpina Imprese Ferroviarie, Domodossola, fondata nel 1912, tratta Domodossola – Ribellasca in servizio dal 1923
LPB	Società per la Ferrovia Locarno – Ponte Brolla – Bignasco, fondata nel 1903, confluita l'1.01.2023 nella FRT, in servizio 1907 – 1965, tratta Pontebrolla – Bignasco smantellata nel 1965
STL	Società Tramvie Locarnesi, fondata nel 1906, confluita l'1.01.2023 nella FRT, in servizio 1908 - 1960, esercizio gestito dalla LPB fino al 1922, in seguito dalla FRT, linea smantellata salvo pochi metri di binario in Piazza Grande a Locarno
Centovallina	appellativo per la tratta svizzera della linea Locarno - Domodossola
Vigezzina	appellativo per la tratta italiana della linea Locarno – Domodossola
Valmaggina	appellativo della ferrovia della Vallemaggia
MFO	Maschinenfabrik Oerlikon
ATAF	Associazione Ticinese Amici della Ferrovia, Minusio

## Bibliografia

Mattia Dellagana, Nicola Pini, Matteo Inches, Cecilia Brenni	100 anni Centovallina 1923 - 2023
Museo di Valmaggia	Il treno in una valle alpina, la ferrovia Locarno – Ponte Brolla – Bignasco 1907 - 1965
Alessandro Albé	La ferrovia Locarno – Domodossola
Benito Mazzi	Ferrovia Vigezzina, una storia di uomini
Carlo Weder, Peter Pfeiffer	Centovalli, Valle Vigezzo, la ferrovia, il paesaggio, la gente
Markus Schweyckart	Elektrische Bahn Locarno – Ponte Brolla – Bignasco
Martin Schweizer	Tram Locarno
Heinz Sigrist, Wolfwil	Eisenbahn Amateur 10-1998, 75 Jahre Centovallibahn



gita ATAF con ABDe 4/4 n° 17, anni 1980



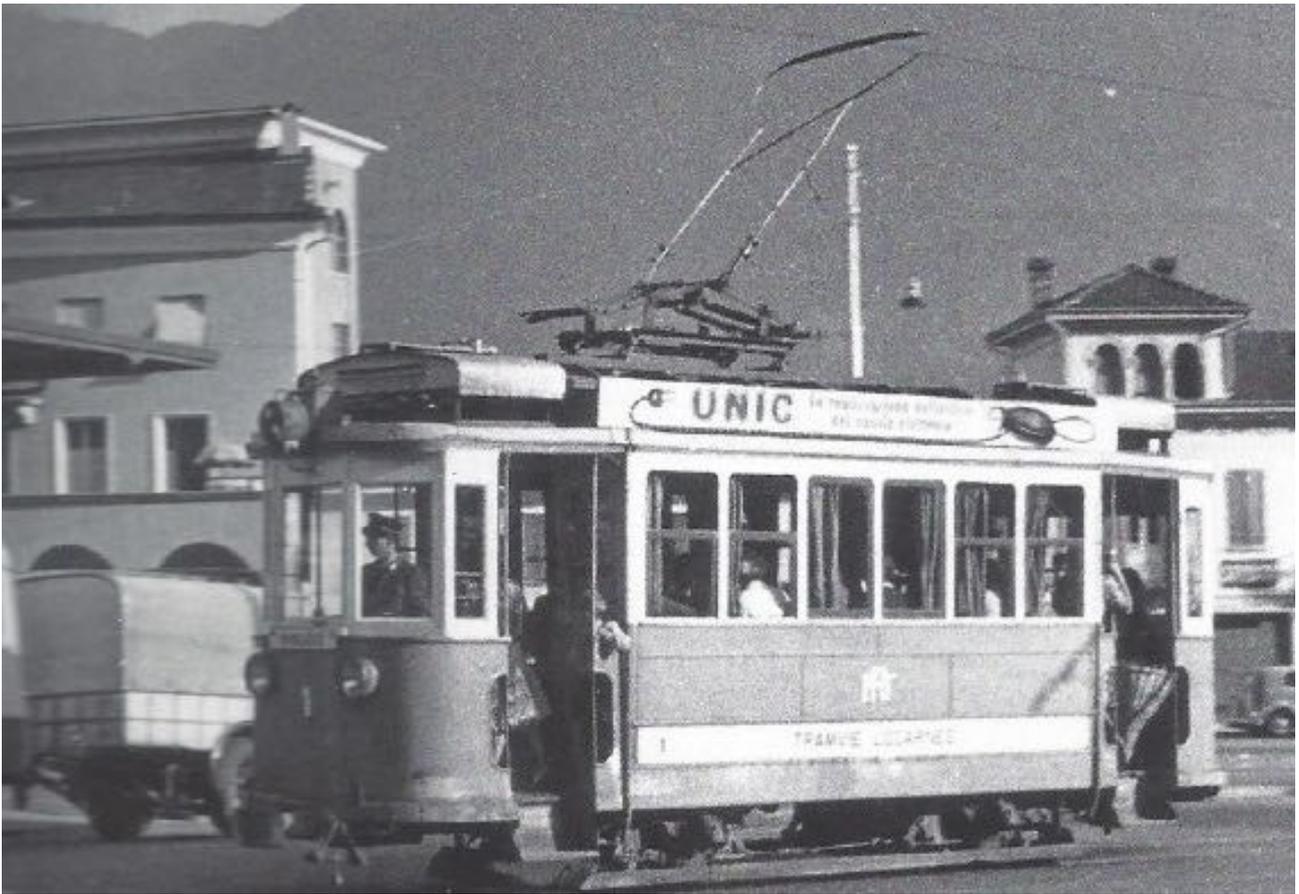
gita ATAF con tramin, anni 1990



anche il tramin originale era presente alle porte aperte del 21.09.2024



porte aperte alla stazione FART di Locarno-Muralto, 21.09.2024: soci soddisfatti, stand ok



Ce 2/2 n° 1 originale, agosto 1946 (foto H. U. Würsten), la presa LPB si trova sull'altro lato



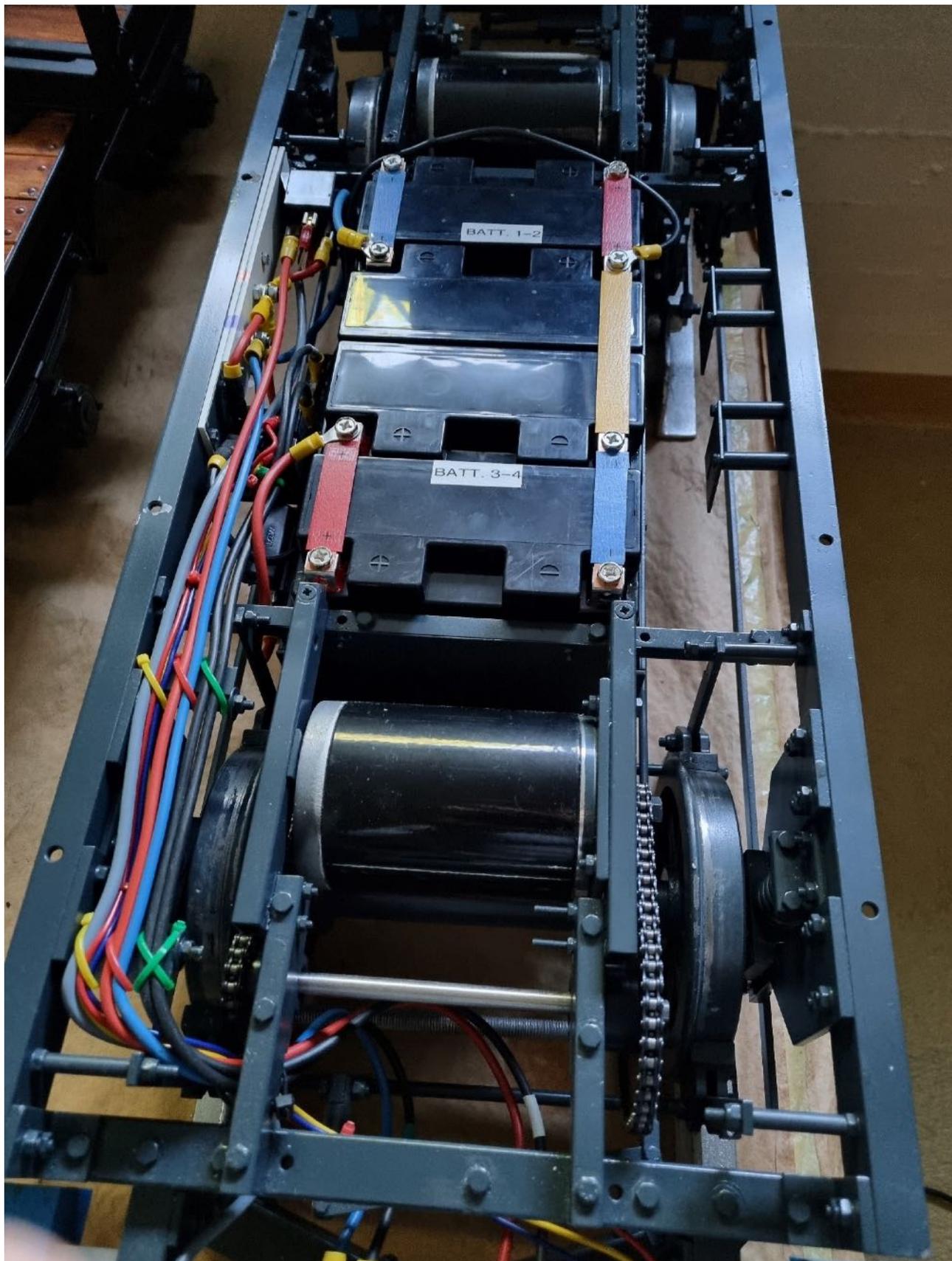
modello scala 1:6: versione anni 1940



modello scala 1:6: interno cabina centrale



modello scala 1:6: interno cabina frontale



modello scala 1:6: batterie, motori, riduzioni sono montati in maniera compatta nel telaio

## In ricordo di Albert Scheuss (29.09.1940 – 21.05.2024)

### *Il Comitato*

Albert Scheuss, originario del Canton San Gallo, ha lavorato come tranviere per la Birseggbahn AG (BTB), successivamente conosciuta come Birsigtalbahn e infine integrata nella BVB (Basler Verkehrs-Betriebe).

Appena entrato in pensione, si è trasferito a Locarno e si è iscritto all'ATAF. L'Assemblea Generale del 17 marzo 2005 lo ha accolto ufficialmente come socio attivo.

Sin da subito, Albert ha mostrato grande interesse per la vita sociale dell'ATAF. Con l'intento di dare la possibilità all'ATAF di avvicinare e coinvolgere maggiormente i soci attivi e juniori nelle attività del club, ha manifestato al presidente dell'epoca, Pietro Mariotta, il desiderio di donare una locomotiva elettrica.



### **Agli amici dell'ATAF**

Dopo aver ben riflettuto ho preso la mia decisione: la locomotiva 643 della Ferrovia Retica avrà un nuovo compito ed è per questo che ho voluto farne donazione al Club ATAF.

Sarebbe mio desiderio poter avvicinare di più i soci attivi tra di loro e al treno e dare una maggior attenzione ai giovani.

Tutti potranno aver l'opportunità di guidare questa locomotiva così, anche chi non ne possiede una, potrà vivere questa esperienza.

Naturalmente i giovani macchinisti in erba lo faranno senza la carrozza passeggeri o, come avviene già ora, con un accompagnatore qualificato.

Dopo l'inaugurazione del 25 agosto è a disposizione dei soci attivi e juniori per la circolazione.

Guidare la locomotiva rossa dovrà essere soprattutto un piacere, ma questo piacere dovrà essere supportato da un bagaglio di conoscenze che un apposito test dovrà rivelare.

Naturalmente queste conoscenze non dovranno essere fine a se stesse, ma dovranno essere messe in pratica nella fase di preparazione e al termine della circolazione per poter girare sul percorso.

Infatti trovo di grande importanza che chi si appresta a guidarla debba anche vivere tutta questa preparazione, avere cioè quel contatto diretto con il mezzo che non può che far bene anche per i rapporti fra i vari soci.

È con queste premesse che la mia donazione avrebbe un senso, ma se l'Associazione fosse di parere contrario, la "Rossa" tornerebbe nella mia vita senza problemi.

Albert Scheuss

dal Bollettino NOV.2006

Un giorno mi dice che deve parlarmi e mi invita a sedermi sulla piattaforma girevole per discutere più comodamente. Devo confessare che mi sono recato al colloquio con una certa apprensione, anche perché sapevo che Albert aveva problemi di salute. Invece, con mio grande sollievo, mi ha consegnato la lettera, che trovate pubblicata con questo mio intervento, con la quale mi comunicava la sua decisione di regalare al club la bellissima locomotiva RhB Re4/4 643. Mi ha spiegato i motivi di questo suo magnifico gesto e il suo scopo primario di dare la possibilità all'Ataf di avvicinare e coinvolgere maggiormente i soci attivi e juniori nelle attività del club.

Naturalmente gli ho detto, ringraziandolo, che sarebbe stato meraviglioso per il club possedere una così bella e potente locomotiva e che i suoi obiettivi corrispondevano perfettamente a quelli del club.

Cari soci, abbiamo una nuova splendida locomotiva, con vagone comando e accessori, ora mettiamo in pratica quanto si aspetta Albert. Caro Albert, a nome di tutti noi grazie mille per il tuo magnifico gesto!

Il presidente



dal Bollettino NOV 2006

Il Comitato ha accolto favorevolmente la proposta e, tramite René Lüthi, Albert ha acquistato la RhB GE 4/4 Nr. 643 e un vagone comando in scala 5", costruiti da Leni Imhof (BL e F). Questi sono stati ufficialmente consegnati e inaugurati a Mappo il 25 agosto 2006.

## 25 agosto 2006, grazie Albert

Tempo fa, in una giornata di circolazione per il pubblico, i binari erano particolarmente scivolosi e le nostre locomotive sulla rampa davanti al segnale d'entrata in stazione avevano difficoltà alla partenza. Un nuovo socio Ataf si era dato da fare con stracci e prodotti vari, ma senza risultati pratici; allora, con infinita pazienza, ha messo sabbia sui binari, treno dopo treno, per quasi tutto il pomeriggio, e il problema fu superato: questo nuovo socio era Albert. Questo è solo uno dei tanti episodi in cui Albert ha messo a disposizione del club le sue capacità e la sua perseveranza per il bene comune, dimostrando che appartenere a un'associazione non lo si fa solo pagando la tassa annuale ma, ben più importante, partecipando attivamente alla vita sociale.



dal Bollettino NOV 2006



Il costruttore della Ge 4/4 III 643 Leni Imhof (sin.) con suo figlio Patrik a Mappo-Minusio



La locomotiva si chiamava, prima di venire a Mappo, Beatrice, come la moglie di Leni

Qualche mese prima, Albert aveva donato all'ATAF anche un vagone speciale per il trasporto di persone in carrozzella.



Questo vagone, realizzato dalla Park- und Gartenbahn GmbH a Bollodingen BE<sup>2</sup> è stato poi ceduto il 31 luglio 2010 come prestito permanente (Dauerleihgabe) all'associazione MECE (Modelleisenbahnclub Einsiedeln), visto che sarebbero state necessarie modifiche significative per poter continuare a circolare in sicurezza sul circuito ferroviario di Mappo.

Nel 2007, Albert aveva poi acquistato una locomotiva elettrica, riproduzione della DB260, con relativo vagone, costruiti da Francesco Vignolini. Questo modello in 7¼" lo ha portato con sé quando si è trasferito a Binnigen BL. La sua passione per le ferrovie lo ha subito condotto ad associarsi, il 30 giugno 2008, alla MRB Robi-Bahn di Muttenz BL ([www.robibahn.ch](http://www.robibahn.ch))<sup>3</sup>, continuando così a ispirare altri giovani.

<sup>2</sup> La società con cui collaborava Christian Scherz aveva costruito, insieme alla SOB (Südostbahn), anche la locomotiva a vapore in scala 7¼" G¾ Nr. 202 (Brünig-Talmaschine), circolante a Mappo.

<sup>3</sup> La ferrovia in miniatura in 7 ¼", gestita da giovani, è stata inaugurata nel 1983, ed è integrata nel parco Robinson a Muttenz BL. MRB sta per M=Muttenz, R=Robi (Sticker, l'iniziatore), B=Bahn(ferrovia).

Muttener Robi-Bahn Zeitung 1/2008

**MRB** Ausgabe Juni 2008

**Neues Personal  
2008!**

Ab 2008 haben wir Albert Scheuss in unseren Kreis gewinnen können. Ein alter Fuchs in Sachen Modell - Lok, denn er besitzt eine Elektro-Diesel-Lok, die bei uns ein neues Zuhause finden wird. Ich freue mich bereits auf die Reise ins Tessin, wo die Lok im Moment auf unseren Besuch wartet. Albert Scheuss wird sich um die Kindergeburtstags-Fahrten kümmern, damit an den Fahrten ein Erwachsener dabei ist.

TRADUZIONE dell'annuncio dell'arrivo del nuovo socio Albert Scheuss alla Robi-Bahn

*Dal 2008 siamo riusciti ad avere Albert Scheuss nel nostro gruppo. Una vecchia volpe in fatto di modelli di locomotive, poiché possiede una locomotiva elettrica-diesel che troverà da noi una nuova casa. Sono già entusiasta del viaggio in Ticino, dove la locomotiva sta aspettando la nostra visita. Albert Scheuss si occuperà da noi delle corse per le feste di compleanno dei bambini, garantirà così la presenza di un adulto.*



## DIESELLOKOMOTIVE DB 260



### Technische Daten

Erbauer:	Francesco Vignolini
Baujahr:/ Nr.	1996
Name:	nicht vergeben
Gewicht:	145 Kg
Raddurchmesser	160 mm
Achsabstand/Spur:	52cm (19-33) /7 1/4
Leistung:	2x750 Watt 2,03 PS
Grösse:	L 113 B 40 H 53 cm
Energie:	2x12 Volt 100 A/h
Revision / Service.	../2004

### Diesel-Lok der DB 260

Eine Diesellok eine C-Kuppler wie sie bei der DB mehrheitlich vorkommt. Die Lok durften wir aus dem Tessin von der ATAF Modelbahnanlage nach Muttenz zur MRB bringen. Die von Albert Scheuss vor vier Jahren erworbene Lok hat nun ebenfalls wie Albert den Kanton und natürlich auch die Anlage gewechselt.



Die sehr fein gebaute Diesel-Lok mit ihren 3 Achsen wird mit 2 Elektromotoren von je 750 Watt angetrieben. Die Elektronische Schaltung ist ebenfalls sehr fein zu regeln und verlangt vom Lokführer einiges an Disziplin ab.

Ausgerüstet mit Licht, einem Horn und natürlich mit einer mechanischen Bremse. Zusätzlich überrascht ein für die Nacht eingebauter Scheinwerfer, der ausgeklappt werden kann und sich automatisch einschaltet. Der dazugehörige Bedienungswagen ist mit einer Luftdruckbremse ausgerüstet und wird mittels Kugelkopf-Kupplung an der Lok angehängt. ( Die Wagenbeschreibung ist in der Rubrik Wagen zu finden).

Dal sito della MRB

## TRADUZIONE

*È una locomotiva diesel con rodiggio C comunemente usati dalla DB. Abbiamo potuto portare la locomotiva dal Ticino, dalla miniferrovia ATAF a Muttenz presso MRB. La locomotiva acquistata da Albert Scheuss alcuni anni fa ha ora cambiato cantone come Albert e naturalmente anche impianto.*

*La locomotiva diesel, costruita con grande precisione, con i suoi 3 assi è azionata da 2 motori elettrici da 750 Watt ciascuno. Il controllo elettronico è anch'esso molto preciso da regolare e richiede una certa disciplina da parte del macchinista.*

*Equipaggiata con luci, un clacson e naturalmente con un freno meccanico.*

*Inoltre, sorprende un faretto installato per la notte che può essere aperto e si accende automaticamente. Il vagone di comando annesso è dotato di un freno pneumatico ed è collegato alla locomotiva mediante un accoppiamento a testa sferica.*

## VIERACHSWAGEN DB



### Technische Daten

Bau:	Francesco Vignolini
Baujahr:/ Nr:	3
Name:	
Gewicht:	
Raddurchmesser	105mm
Bauzeit:	
Grösse:	L126cm / B36 / H35 cm
Spur in Zoll:	7 ¼
Achsen/Abstand:	4 / 2x26 (61)

### Vierachswagen von Albert Scheuss

Ein zierlich gebauter Vierachswagen, der die Zukunft auf unserer Anlage verbringen wird ist von Albert Scheuss auf der Anlage der MRB. Der Wagen hat zwei gefederte Drehgestelle und besitzt in jedem Drehgestell Bremsen.



Eine Eigenheit ist, dass die Bremsdruckluft aus einem Drucktank kommt, der extern aufgefüllt wird. Mit einem Reduzierventil kann die Stärke der Bremsung, je nach Zuglänge eingestellt werden. Die Bremse wird vom Wagen aus betätigt und dient hauptsächlich als Stellbremse am Bahnhof. Natürlich kann die Bremse auch so eingestellt werden, dass auf der Strecke der Wagen oder Zug leicht gebremst werden kann ohne die Achsen zu blockieren. Ein kleiner Umbau wird noch den Anschlüssen für die Bremsleitung weitere Wagen sein. Auch ist beim Wagen der Anhängen-Hacken auf unseres System angepasst worden.

Dal sito della MRB

## TRADUZIONE

*Un carro a quattro assi elegantemente costruito, che trascorrerà il suo futuro nel nostro impianto, appartiene a Albert Scheuss. Il vagone ha due carrelli con sospensioni ed è dotato di freni in ogni carrello.*

*Un carro a quattro assi elegantemente costruito, che trascorrerà il suo futuro nel nostro impianto, appartiene a Albert Scheuss. Il vagone ha due carrelli con sospensioni ed è dotato di freni in ogni carrello.*

*Una particolarità è che l'aria compressa per i freni proviene da un serbatoio a pressione che viene riempito esternamente. Con una valvola di riduzione, la forza della frenata può essere regolata in base alla lunghezza del treno. Il freno viene azionato dal vagone e serve principalmente come freno di stazionamento in stazione. Naturalmente il freno può essere regolato anche in modo che il vagone o il treno possano essere frenati leggermente sul percorso senza bloccare gli assi. Una piccola modifica sarà il collegamento per la condotta del freno per altri vagoni. Anche il gancio di traino del vagone è stato adattato al nostro sistema.*

L'Assemblea Generale del 12 febbraio 2009, su proposta di Vittorio Roggero, lo ha nominato socio onorario.



Associazione Ticinese Amici della Ferrovia  
Casella postale 1005  
6648 Minusio

www.ataf.ch  
info@ataf.ch

Egr. Sig.  
Albert Scheuss  
Baslerstrasse 43  
**CH-4102 Binningen**

Vs. rif. -

Ns. rif. ATAF - LE 2009.02.19 - ALBERT SCHEUSS

Luogo / Data **CH-6648 Minusio, 19.02.2009**

## Nomina

Lieber Albert.

An der Generalversammlung 2009 der Associazione Ticinese Amici della Ferrovia ATAF vom letzten Donnerstag, 12.02.2009 wurdest Du einstimmig zum

**EHRENMITGLIED**

ernannt.

Das als Anerkennung für Deine Beiträge an den Verein vor allem für die Spende am 25.09.2006 der Lokomotive (Spur 5") RhB Ge 4/4 Nr.643 und des Spezialwagens (Spur 7 ¼ ") für behinderte Personen.

Wir wünschen Dir alles Gute für Deine Zukunft. Wir werden Dich mit dem Bollettino, welches Du alle drei Monate erhalten wirst, auf dem laufenden halten.

Mit freundlichen Grüssen.

Im Namen des Vorstandes

Pietro MARIOTTA, presidente

Bruno PINI, segretario

Nel 2010, Albert è stato invitato a Mappo in occasione del 40° Giubileo dell'ATAF. Impossibilitato a partecipare, gli è stato inviato un PIN commemorativo e un DVD con le riprese di una circolazione pubblica.

Binningen, 30. 6. 2010,

Betrifft: 40. Jubiläum ATAF

Liebe Eisenbahnkollegen.

Eure Gedanken haben mich sehr bewegt. Besten Dank für den Brief mit DVD - Video und Pin.

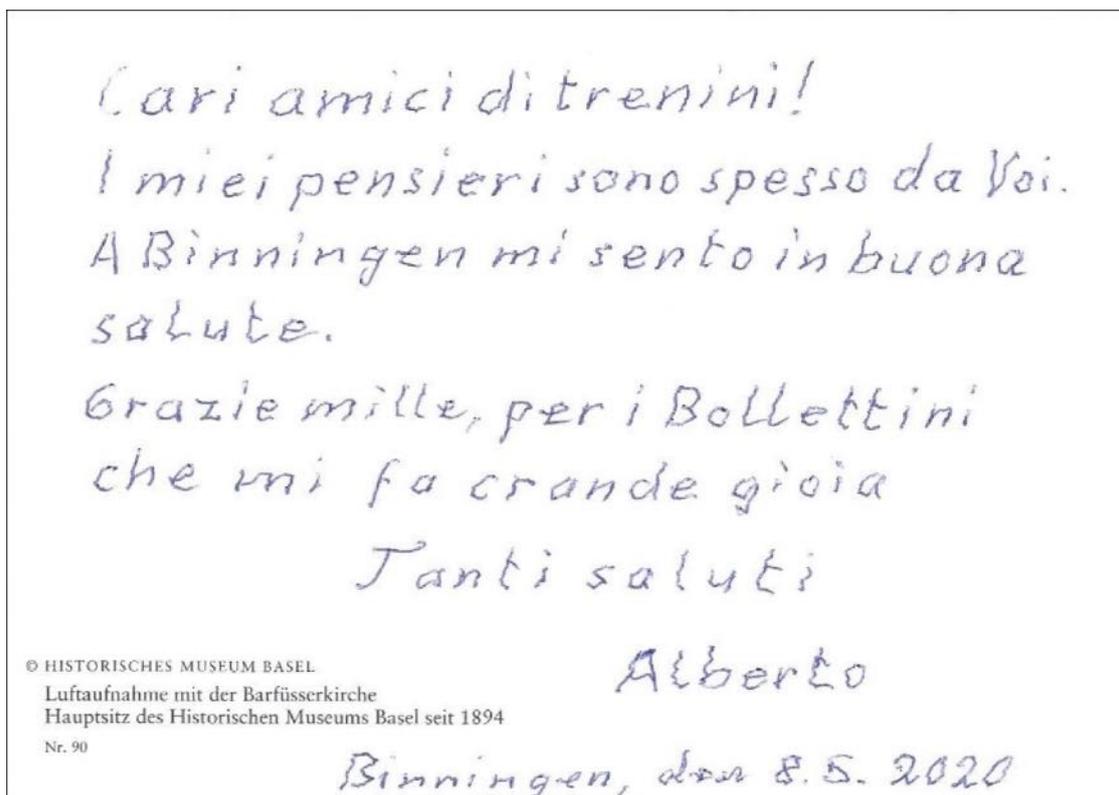
Während den letzten 40 Jahren hat Eure Parkbahn für viele Eisenbahnbegeisterte Interesse und Freude geweckt. Ich erinnere mich gerne an Ponte-Brolla.

Es ist leider nicht selbstverständlich, das alles so harmonisch verläuft, wie man sich das denkt. Um einander zu verstehen braucht es Kraft. Dies wünsche ich Euch auch in Zukunft von Herzen. Denn nur so kann die "kleine Bahn" ihre Runden mit dem interessierten Publikum drehen.

Kollegiale Grüsse  
Albert

TRADUZIONE della lettera ricevuta per il 40° di ATAF.

*Cari colleghi ferroviari,  
I vostri pensieri mi hanno molto commosso. Grazie mille per la lettera con il Video-DVD e il PIN. Durante gli ultimi 40 anni, la vostra miniferrovia ha suscitato interesse e gioia in molti appassionati di ferrovie. Ricordo con piacere Ponte-Brolla. Purtroppo non è scontato che tutto proceda in modo così armonioso come si pensa. Per comprendersi a vicenda serve forza. Questo è ciò che vi auguro di cuore anche per il futuro. Perché solo così la "Miniferrovia" può continuare a fare i suoi giri con il pubblico interessato.  
Saluti collegiali*



Ultimo messaggio ricevuto da Albert

I contatti con lui sono stati mantenuti attraverso il Bollettino ATAF fino al suo decesso, avvenuto il 30 maggio 2024.



Albert, macchinista alla Robi-Bahn

## Retrospektiva autunnale ATAF in immagini

*Bruno Pini*



Ospiti a Mappo-Minusio – 06.10.2024



Ospiti a Mappo-Minusio – 06.10.2024



Ospiti a Mappo-Minusio – 06.10.2024 - Norbert Toldo (Presidente DMC-CH) e Heinz Stutz



Ospiti a Mappo-Minusio – 06.10.2024 - Riccardo, Dominic e Heinz Stutz



Ospiti a Mappo-Minusio – 06.10.2024



Ospiti a Mappo-Minusio – 06.10.2024 - Peter Flühmann



Chiusura stagione – 16.11.2024 – Pietro Mariotta con la Em 3/3



Chiusura stagione – 16.11.2024 – Riccardo Khoiy con la Ge 4/4



Chiusura stagione – 16.11.2024 – Dominic con la C 5/6 in 7 ¼"



Chiusura stagione – 16.11.2024



Chiusura stagione – 16.11.2024 – Pranzo in sede



Cena sociale Mappo-Minusio - 07.12.2024 – Romano e Dominic in attesa della nuova vetrina



Cena sociale Mappo-Minusio - 07.12.2024 – Luigi Frasa e Vittorio Roggero



Cena sociale Mappo-Minusio - 07.12.2024

## Comunicazioni in breve ...

*Il Comitato e la Redazione*

### **Piccoli lavori in Sede a Mappo**

Per motivi di sicurezza, abbiamo sostituito un coperchio del pavimento tra la sede principale e l'officina con uno più stabile. Il lavoro è stato eseguito da Danilo e Francesco.



### **Le FFS terminano la collaborazione con Infotrans**

Le FFS intendono sostituire entro la fine del 2025 i sistemi di posizionamento dell'azienda russa Infotrans. Questi sistemi localizzano i dati sullo stato delle infrastrutture ferroviarie, raccolti tramite diversi sistemi di misurazione e ispezione con veicoli diagnostici.

### **G 3/4 1 «RHÆTIA» della RhB**

I lavori di restauro completo della locomotiva a vapore G 3/4 Nr. 1 "RHÆTIA" della Ferrovia Retica sono iniziati nel 2019 sotto la supervisione del Club 1889.

Il 12 novembre 2024, una delegazione di rappresentanti della Swiss Railway Services, della Ferrovia Retica e del gruppo di progetto RHÆTIA ha potuto ispezionare i lavori sulla camera di combustione in rame e sulla caldaia della locomotiva a vapore G 3/4 "RHÆTIA" presso la North Norfolk Railway a Weybourne (GB).

Un filmato è attualmente disponibile all'indirizzo:

<https://www.youtube.com/watch?v=pfclGHtmOM4>

Mike Ellis, proprietario di Swiss Railway Services, fa parte del gruppo di lavoro. È stato per moltissimi anni socio attivo del MECE di Einsiedeln e collaboratore presso la BRB (Brienzen-Rothorn-Bahn).

### **slowUp 2025**

Lo slowUp Ticino 2025 si terrà domenica 13.APR.2025, dalle 10:00 alle 17:00, sul tradizionale percorso di 50 chilometri che collega Locarno e Bellinzona. Questo evento gratuito invita i partecipanti a muoversi a piedi, in bicicletta o con i pattini su strade chiuse al traffico motorizzato, promuovendo la mobilità lenta, la salute e la scoperta del territorio.

**Ricordiamo che la prima circolazione pubblica è stata pianificata durante lo slowUp. Saremo presenti a Mappo-Minusio il 13.APR.2025 dalle 09:30 alle 17:00.**

## Alcune pubblicazioni

La Redazione

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



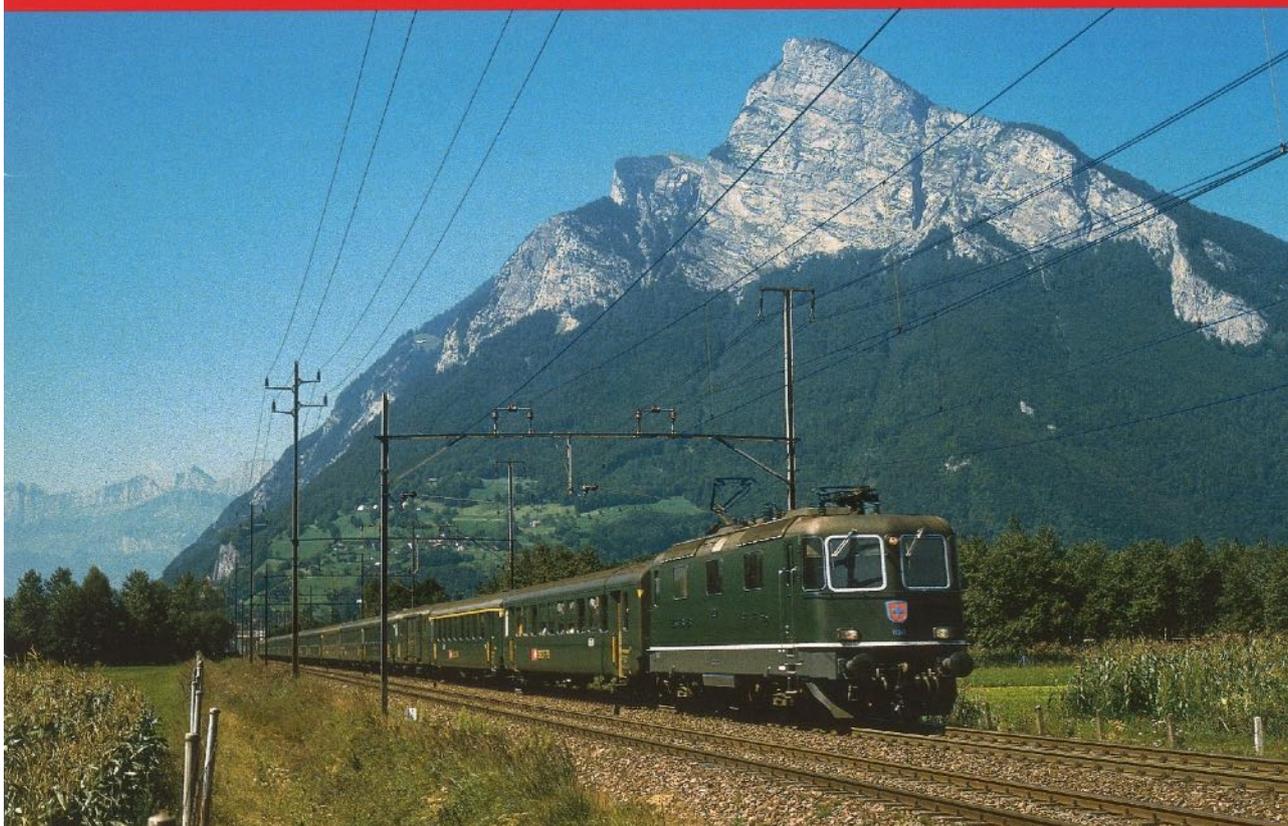
Descrizione dell'impiego della locomotiva a vapore C 4/5 delle FFS nel traino di treni merci.

10  
2024Eisenbahn  
Amateur

# Eisenbahn Amateur

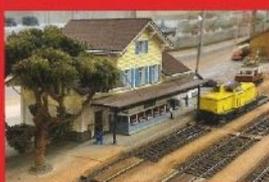


## Vorbild und Modell



### Die Lokomotive Re 420 steht seit 60 Jahren im Einsatz bei den SBB

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



Rothenburg  
in der Galleria  
Baumgartner



Messeführer  
Plattform  
der Kleinserie,  
Bauma

Da consigliare la lettura dell'articolo che descrive la nuova attrazione alla Galleria Baumgartner: la riproduzione in scala della stazione FFS di Rothenburg LU integrata in un impianto in H0. Il montaggio e la messa in servizio è stato possibile grazie alla competenza di Riccardo Veri, Presidente dell'Associazione Amici Ferromodellisti di Chiasso AFC.

## Lo sapevate ...

*diversi soci*

che ..



HG 3/3 Nr.9 – B.F.D.



HG 4/4 Nr.708

Entrambe le locomotive sono state costruite dalla SLM di Winterthur.

La prima, HG 3/4 Nr.9, fu consegnata nel 1914 alla società ferroviaria Brig-Furka-Disentis (BFD), mentre la seconda, HG 4/4 Nr.704, fu consegnata nel 1924 alla compagnia ferroviaria "Compagnie Générale de Colonies Paris" in Indocina, l'odierno Vietnam.

Nel 1947 la HG 3/4 Nr.9 fu venduta, insieme ad altre tre, alla "Chemins de fer français de l'Indochine", l'odierno Vietnam.

Nel 1990, in un progetto denominato "Back to Switzerland" organizzato dalla Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB), le quattro HG 3/4 e due HG 4/4, la Nr.704 e la Nr.708, furono riacquistate e tornarono in Svizzera.

Quindi le due locomotive:

- sono nate entrambe in Svizzera
- la HG 3/4 partì poi per il Vietnam
- la HG 4/4 partì per la Francia per proseguire poi verso il Vietnam
- tornarono insieme in Svizzera

La HG 4/4 Nr.704 circolò solo in Vietnam e mai in Svizzera. Attualmente, dopo il rientro in Svizzera, la possiamo ammirare sulla vecchia ferrovia della Furka.

## Frivolezze fotografiche e non ...



Treno cinese Maglev (magnetic levitation) da 600 km/h

## Scadenze



**Associazione Ticinese  
Amici della Ferrovia**

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

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





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

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



**Orario Fahrplan Horaire 2025**

Aprile	13 <sup>(1)</sup> / 20 / 27	<b>14.30 – 17.30</b>
Maggio	11 / 25	
Giugno	8	
Giugno	22	<b>20.00 – 21.30</b>
Luglio	10 / 13 / 17 / 20 / 24 / 27	
Agosto	7 / 10	
Agosto	24	<b>14.30 – 17.30</b>
Settembre	7 / 21	
Ottobre	5 / 12 / 26	
Dicembre	6	<b>14.00 – 16.30</b>

**Siamo di regola in sede a Mappo**

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

**Circolazione soci + lavori manutenzione**  
vedi [www.ataf.ch](http://www.ataf.ch)

---

**Club Ospiti a Mappo**  
sabato/domenica 04-05.OTT.2025

---

**Circolazione a Zurigo DMC-CH**

- 10-11.MAG.2025
- 3½" + 5"
- Presidente: Norbert Toldo
- [www.dmc-ch.ch](http://www.dmc-ch.ch)

---

**Festival Internazionale Bouveret VS**

- 13-22.GIU.2025
- 5" + 7¼"
- Presidente CASV: Yves Marclay
- Responsabile: Steve Langmeier
- [www.swissvapeur.ch](http://www.swissvapeur.ch)

---

**Festa d'estate a Einsiedeln MECE**

- 01-03.AGO.2025
- 5" + 7¼"
- Presidente: Michel Latscha
- [www.mece.ch](http://www.mece.ch)

---

**Festival Int.Ysebähkli am Rhy BL**

- 25-27.LUG.2025
- 5" + 7¼"
- [www.ysebaehkli-am-rhy.ch](http://www.ysebaehkli-am-rhy.ch)

---

**Dampfbahn Aaretal Münsingen**

- 27-28.SET.2025
- 5" + 7¼"
- Presidente: Dominik Salvisberg
- [www.dampfbahn-aaretal.ch](http://www.dampfbahn-aaretal.ch)

---

**Gartenbahn Staufen**

- 20.LUG.2025
- 5" + 7¼"
- Presidente: Matthias Wipfli
- [www.gartenbahn-staufen.ch](http://www.gartenbahn-staufen.ch)

---

**Einsiedler Modellbörse 2025**

- 16.MAR.2025
- Michel Latscha 079.376 8422
- [michel.latscha@gmx.ch](mailto:michel.latscha@gmx.ch)

---

**Faszination Modellbau D-Friedrichshafen**

- 31.OTT.-02.NOV.2025
- [www.faszination-modellbau.de](http://www.faszination-modellbau.de)

---

**Assemblea Delegati SVEA / ASEA**

- 26-27.APR.2025
- Presidente: Olivier Ammann
- [www.mefez.ch](http://www.mefez.ch) / [www.svea.ch](http://www.svea.ch)

*„Nützlichkeit ist nutzlos,  
wenn sie nicht genutzt wird“*

Rupert Schützbach 1933  
deutscher Zollbeamter, Schriftsteller

*„L'utilità è inutile,  
se non viene utilizzata“*

Rupert Schützbach, 1933  
funzionario di dogana tedesco, scrittore

© ATAF Bollettino 2024.03 SET-DIC - REV.1