

Ein Stück Ferrovia Locarno – Ponte Tresa – Bignasco LPB im Massstab 1:22,5

# Ricordi al trenin in Valle Maggia

**Im Tessiner Maggiatal verkehrte bis zum 28. November 1965 eine Eisenbahn. Samuel Maurer hat sie in seine Herz geschlossen. Als Webpublisher hat er ihr nicht nur eine sehr informative Internetseite geschenkt, sondern als Gartenbahner auch einige Fahrzeuge der LPB gebaut.**

Von Samuel Maurer (Text und Bilder), Gian Brüngger und Bruno Kalberer (Text)

Es war zu Beginn der 90er-Jahre. Ein junger Basler wurde mit dem Modell-eisenbahn-Grossbahn-Virus infiziert. Samuel Maurer hatte mit einer Lok und ein paar Schienen angefangen und in der Zwischenzeit hat sich diese «Krankheit» weiterentwickelt. Gottseidank, ist man geneigt zu sagen. Denn im Verlauf der Jahre ist aus den paar Schienen und der Lok eine richtige Gartenbahn geworden.

Doch Samuel Maurer hat nebst der Gartenbahn, Familie und Beruf noch andere Interessen. Beispielsweise das Tessin und im speziellen das Maggiatal.

So verbringt er nicht nur viel Zeit im Valle Maggia, sondern interessiert sich auch lebhaft um Geschichte und Kultur dieses imposanten Bergtales, welches einen Fünftel der Kantonsfläche bedeckt und damit zu den grössten Bergtälern der Schweiz überhaupt gehört. Das Gelände fällt auf etwa 40 Kilometer Luftlinie von der Gletscherwelt des Pizzo Basòdino auf 3200 m. ü. M hinunter auf 200 m. ü. M. zum riesigen Delta, das die Maggia in den Lago Maggiore geschüttet hat und auf welchem sich rechts und links des Flusses Ascona und Locarno befinden.

Samuel Maurers Liebe und Interesse gilt also diesem Bergtal, seiner Geschichte, seinen Menschen, seiner Kultur im Allgemeinen, doch etwas hat ihn halt noch etwas spezieller gepackt: Die Eisenbahn in diesem Tal. Die existiert zwar schon lange nicht mehr. Einige wenige Relikte aus der Zeit des Bahnbetriebes erhalten die Erinnerung an die «Ferrovia Locarno – Ponte Brolla – Bignasco» (LPB) wach. Ebenso tun es einige Eisenbahnfreunde. Zu diesen gehört auch Samuel Maurer. So hat der Kaufmann und diplomierte Webpublisher SIZ unter anderem der LPB die sehr informative und ansprechende Website [www.valmaggina.ch](http://www.valmaggina.ch) geschaffen. Übrigens nicht nur über die Maggiatalbahn. Tramliebhaber,

Bewohnerinnen und Bewohner sowie Gäste von Metrobasel, so der Kurzname für die trinationale Grossregion, finden auf [www.draemmlli.info](http://www.draemmlli.info) eine Fülle an Informationen über die spannende Geschichte, Gegenwart und Zukunft der «griene Drämmlli» am Rheinknie.

## Aus der Tessiner Bahngeschichte

Im Jahre 1874 erhielt Locarno einen Bahnanschluss. Allerdings war es nur eine eingleisige Zweigstrecke Cadenazzo – Locarno der Gotthardbahn, die Alpentransitachse führte an Locarno vorbei. Trotzdem brachte diese neue Eisenbahn in Kombination mit der schönen Lage und dem milden Klima am Lago Maggiore der Stadt Locarno einen enormen Aufschwung.

Von dieser wirtschaftlichen Blütezeit wollte natürlich auch das Hinterland profitieren. So richtete der Politiker und damalige Bürgermeister von Locarno, Francesco Balli am 30. September 1898 ein Konzessionsgesuch für ein eigenes Eisenbahnnetz mit Zentrum Locarno an den Bundesrat. Es enthielt unter anderem eine Linie von Locarno in das Valle Maggia über Ponte Brolla nach Bignasco. Bezweckt wurde mit dem Bahnprojekt der Abbau des Vallemaggia-Granits und dem weissen Marmor aus dem Valle Peccia sowie die touristische Erschliessung dieses einzigartigen Tessiner Tales.

1905 war Baubeginn für die Ferrovia Locarno – Ponte Brolla – Bignasco. Am Bau der Linie beteiligten sich die Baufirmen

Nodari und Caravati. Sie erstellten diese in nur zwei Jahren. Bereits am 23. September 1907 konnte die 28 Kilometer lange Strecke mit drei eisernen Brücken und ebenso vielen Tunnels von insgesamt 298 Metern Länge feierlich dem Betrieb übergeben werden. Die Trassierung war einfach und günstig. Die Schienen folgten weitgehend der Strasse, Dorfkerne wurden auf eigenem Trasse umfahren.

Diese wurden dann später nach der Bahnschliessung im Jahre 1965 mit Ausnahme von Gordevio für den Ausbau der Kantonsstrasse verwendet. Um kostengünstig zu bauen, wurde die Anzahl der Kunstbauten niedrig gehalten und eine maximale Steigungen von 33 Promille in Kauf genommen. Die Streckensiche- ▶



Auf Samuel Maurers Anlage rangiert FART ABDe 4/4 1 (ex LPB) vor Originalsteinen aus dem Maggiatal.

Foto: Samuel Maurer



Der Triebwagen BCFe 4/4 Nr. 2 in der Endstation Bignasco.



Die einzigartige Seitenfahrleitung versah im Maggiatal über Jahrzehnte hinweg ihren Dienst.



Drei baugleiche Triebwagen BCFe 4/4 1 - 3 wurden zu Betriebsbeginn abgeliefert.



Der Wagenkasten des Motorwagens Nr. 1 noch vor dem Einbau der elektrischen Ausrüstung.



In Gordevio war eine der Einspeisungen.



Bei der Einfahrt in Gordevio.



Der Anhängewagen 111 am Schluss des Zuges bei der Ausfahrt in Bignasco.



Wunderbare Nebenbahnatmosphäre kurz vor der Abfahrt in Bignasco.



ABDe 4/4 1 kurz vor der Stilllegung der Bahn in Coglio-Giumaglio.



Die Ponte Visletto ist das längste Brückenbauwerk. Sie steht heute noch.

Fotos: Sammlung Grandguillaume

Der Betrieb wurde vom Personal mittels Telefon besorgt.

### Einzige Seitensfahrleitung

Noch vor dem Bahnbau, im Jahre 1904 errichtete die Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) bei Ponte Brolla ein Kraftwerk, um die Stadt Locarno mit elektrischem Strom zu versorgen. Die gleiche Firma, welche von 1904 - 1909 eine elektrische Versuchsstrecke mit einer Seitensfahrleitung von 15kV/50 Hz zwischen Seebach und Wettlingen betrieb, wurde deshalb beauftragt, für die neue Maggiatalbahn elektrische Triebfahrzeuge und Anlagen zu bauen. Auf diese Weise bekam die Bahn, als erste (und einzige) ein elektrisches Stromsystem, welches bis dahin noch nie in der Praxis zur Anwendung kam. Für die LPB wurde allerdings eine geringere Einphasen-Wechselstrom-Spannung von 5000 Volt/20 Hz gewählt. In den Strassen von Locarno wurde aus Sicherheitsgründen mit 800 Volt/20 Hz gefahren. Diese Spannung wurde ebenfalls für die 1908 eröffnete Locarneser Strassenbahn verwendet.

Nach Inbetriebnahme der Centovallibahn im Jahre 1923 konnten die Züge der

Maggiatalbahn nicht mehr direkt bis Locarno durchfahren, da die Centovallibahn mit Gleichstrom 1200 Volt betrieben wurde. Im Jahre 1924 und 1925 wurde die Linie Ponte Brolla - Bignasco auf Gleichstrombetrieb umgestellt. Mangels Finanzen blieb es aber bei der Rutenfahrleitung, welche bis zum Ende der Bahnlinie 1965 so belassen wurde. Während der Umstellungszeit erfolgte die Traktion mit zwei von der RhB gekauften Dampflokomotiven G 3/4 Nr. 7 und 8.

### Das Ende naht

1952 fusionierte die LPB mit der jüngeren Schwesterbahn ins Centovalli. Fahrzeuge, Strecke und Personal der LPB wurden in die neu gegründete «Società Ferrovie Regionali Ticinesi», FRT eingegliedert. Bald wurden auch Autobuslinien in Betrieb genommen, deshalb hiess die Unternehmung ab 1. Juli 1961 «Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi», FART.

Der Betrieb wies jedes Jahr grössere Defizite aus. Deshalb hatte der Verwaltungsrat der FART bereits 1959 beschlossen, die Bahnverbindung Locarno - Bignasco durch Autobusse zu ersetzen. Zwar

sprachen sich alle Orts- und Bürgergemeinden des Maggiatals klar für ein Fortbestehen der Bahn aus und 1960 wurde noch ein Aktienkomitee zur Verteidigung der Maggiabahn gegründet. Ohne Erfolg, am 20. Oktober 1965 beschloss der Tessiner Grosse Rat mit 32 gegen 6 Stimmen den Bahnersatz durch Autobusse.

Bei der letzten Fahrt am 28. November 1965 kam es sogar zu Ausschreitungen seitens der Talbewohner, welche den Entschluss nicht akzeptieren wollten. Im letzten Zug, welcher um 18.04 Uhr Bignasco verliess, wurden von wütenden Leuten Scheiben eingeschlagen, Bänke demoliert, öfters die Notbremse gezogen und durch die beschädigten Scheiben Feuerwerkskörper abgefeuert. Mit gut einer Stunde Verspätung traf der allerletzte Zug in Locarno ein! So endete nach 58 Jahren die Bahngeschichte im Maggiatal.

### Motorwagen 1 der LPB

Auf die Betriebseröffnung hin beschaffte die LPB drei Triebwagen BCFe 4/4. Sie erhielten die Nummern 1 bis 3 und waren mit 12 Sitzplätzen zweiter Klasse und 32 Sitzplätzen dritter Klasse ausgestattet. Davon war ▶



Was heute noch zu sehen ist: Tunnel Sasso Visletto mit Natursteinportal.



Was einmal eine andere Funktion hatte: Empfangsgebäude in Riveo.



Was selbst heute noch nach Eisenbahn aussieht: Ponte Visletto mit der markanten Kirche San Defendente.

ein Abteil mit 8 Sitzplätzen den Nichtrauchern vorbehalten. Zwischen den Abteilen der 2. und 3. Klasse befand sich ein Gepäckabteil mit einer Bodenfläche von 5,4 m<sup>2</sup> und einem Ladegewicht von 3 Tonnen.

Der aussenverblechte, hölzerne Wagenkasten lag auf einem Stahlrahmen. Bei der Ablieferung hatten die Triebwagen Schiebetüren bei den Einstiegen sowie beim Gepäcklokal. Die einzelnen Abteile konnten die Fahrgäste und das Personal über Abteiltüren erreichen.

Die Zug- und Stossvorrichtung entsprach den Normalien der Rhätischen Bahn. Später ersetzte die LPB die Schiebetüren der Einstiege durch einfache, abklappbare Gitter.

In den Jahren 1925 und 1926 erfolgte zur Anpassung an die Centovallibahn ein Umbau der Triebwagen von Wechsel- auf Gleichstrom. Wie bereits erwähnt, ermöglichte dies den beiden RhB-Dampflokomotiven G 3/4 7 und 8 einen zweijährigen Tessinaufenthalt.

Zum Befahren der Strecke zwischen Locarno und Ponte Brolla erhielten die Triebwagen in der Dachmitte zunächst einen Schlepfbügel, welcher dann 1952 einen Pantographen Platz machte. Auch verpasste man ihnen eine total neue elektrische Gleichstromausrüstung von BBC Baden.

Die Spannung entsprach nun derjenigen der Centovallibahn (FRT). Im Zusammenhang mit dem Umbau wurden auch noch vier neue Gleichstrommotoren à je 61 PS (45 kW), neue BBC-Kontroller mit Handrad (früher mit Kurbel) sowie die Druckluftbremse System Westinghouse und die elektrische Bremse eingebaut.

Auch änderten die drei Fahrzeuge zweimal ihre Bezeichnung. Mit dem Wegfall der dritten Klasse wurden sie zu ABFe 4/4 und ab 1964 erfolgte im Rahmen der Umbenennung des Gepäckabteils der endgültige Wechsel zu ABDe 4/4.



Triebwagen ABDe 4/4 1, beziehungsweise, was von ihm übrig blieb.



Viel Rost aussen.



Viel Rost innen.



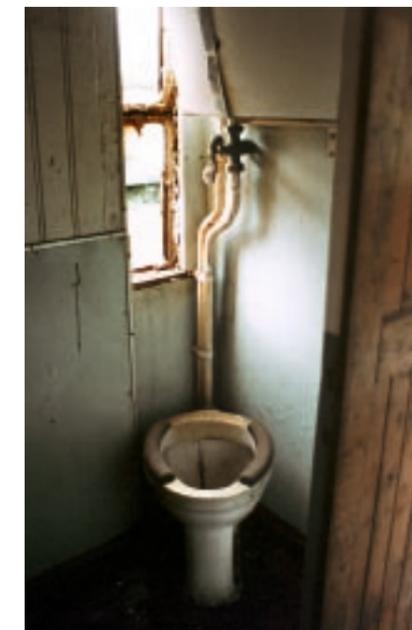
Hier war mal eine Inneneinrichtung.



In den 80er-Jahren musterte die SSIF den Triebwagen aus und liess ihn bei Domodossola vor sich hin rosten.



Hier war das Post- und Gepäckabteil.



Im stillen Örtchen ist's still geworden.



Die gepolsterten Sitze im Abteil der 1. Klasse.

Fotos: Samuel Maurer

Einige Impressionen vom Bau des Triebwagens ABDe 4/4 1 und Beiwagen AB 4 111



Wagenkasten aus Pappelsperholz mit Messingführerständen.



Führerstand von vorne.



Erste Fahrversuche.



Passprobe für Lokführer.



Auf Probefahrt.



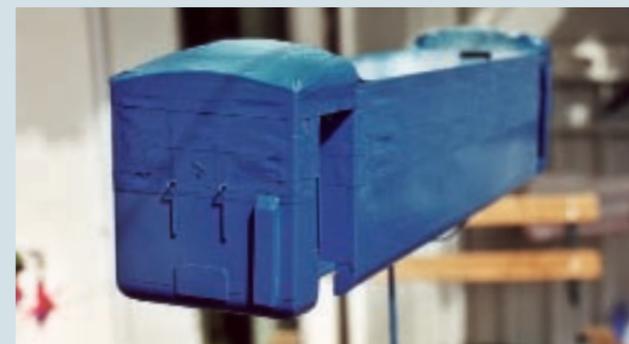
Der AB 111 erhielt ein beplanktes Holzdach.



Der Rohbau des Anhängewagens ist abgeschlossen.



Der Wagenkasten wird grundiert.



Nach dem Abdecken kommt die blaue Farbe.



Bereit für die Beschriftungsarbeiten.



Der Beiwagen AB 111 mit seinen amerikanischen Drehgestellen genießt fertig lackiert, beschriftet und bevölkert die Basler Sonne.

Fotos: Samuel Maurer



Blick auf die Inneneinrichtung in der Holzklasse.



Der selbst gebaute Rutenstromabnehmer.



Zwei Güterwagen des Maggiatal-Wagenparks.

Nach der Fusion der Centovallibahn und der LPB zu FRT im Jahre 1949 und der wegen der Eingliederung von Autobuslinien bedingten Umbenennung 1961 zu FART unterblieb dann die ab 1962 vorgesehene Erneuerung der drei Triebwagen im Hinblick auf die baldige Einstellung der Linie nach Bignasco. Trotzdem erneuerte die Werkstätte in S. Antonio 1964 den Wagenkasten des ABDe 4/4 Nr. 1. Er erhielt eine Stahl-Holz-Verbundkonstruktion und sah fortan moderner aus. Die beiden Führerstände in Stahlbauweise entsprechen in etwa den ABDe 6/6-Triebwagen 31 - 32 und ABe 6/6 33 - 35. ABDe 4/4 Nr. 2 wurde 1967 und Nr. 3 1966 abgebrochen.

Der Motorwagen ABDe 4/4 Nr. 1 wurde bis zur Ablieferung der FART ABe 4/8-Triebwagen 41 - 42 vor Regionalzügen zwischen Locarno und Camedo eingesetzt. Die italienische Abteilung der Centovallibahn SSIF (Società Subalpina di Imprese Ferroviarie) mietete 1980 den Triebwagen und 1982 ging dann käuflich an die SSIF.

Nach wenigen Jahren Einsatz stellte die SSIF den Triebwagen ab und er rostete fortan in Domodossola vor sich hin. Im Frühling 1997 konnte der Verein «Freunde Schweizer Schmalspurbahnen» den Triebwagen übernehmen. Sie liessen ihn durch die Transportfirma Langenegger in Köniz (BE) abholen und nach Uster transportieren, wo er durch den Verein aufgearbeitet werden soll. ▶



Eine vorbildgetreue FART-(ex LPB)-Komposition mit Triebwagen ABDe 4/4 1, Anhängewagen AB 4 111 und gedecktem Güterwagen K 103.

## LPB-Fahrzeuge als Selbstbaumodelle

Dieses Recherchieren in der Tessiner Bahngeschichte und das Aufsuchen des letzten erhaltenen LPB-Motorwagens, dem ABD 4/4 Nr. 1 im Jahre 1994 in Domodossola haben Samuel Maurer dazu bewogen, für seine Gartenbahn ein fahrtüchtiges Fahrzeug im Massstab 1:22,5 nachzubauen, um auf den Schienen in seinem Garten dem «trenin» ein kleines Denkmal zu setzen. Noch im gleichen Jahr wurde mit dem Bau des ABDe 4/4 Nr. 1 begonnen. Zu einem späteren Zeitpunkt sind dann noch die Anhängewagen AB4 111 und B4 120 dazugekommen.

Die Maggiatabahn hatte einen relativ grossen Bestand an Güterwagen. In Maurers Garten verkehren zur Zeit der gedeckten Güterwagen K 103 sowie der Niederbordwagen M 121 im Massstab 1:22,5.



Stolz posiert noch einmal ein Teil der Flotte für den Fotografen.

## Der Bau des Trieb- und Beiwagens

Es soll hier auf eine detaillierte Anleitung verzichtet werden und nur auf einige Spezialitäten sowie auf die verwendeten Materialien hingewiesen werden.

Die Kästen der Passagierabteile entstanden aus 3 mm starkem Pappelsperholz, die beiden Führerstände, bzw. beim

Anhängen die zwei Stirnseiten lötete Samuel Maurer aus Messingblech zusammen. Der mittlere Teil vom Triebwagendach liess er aus gewalztem Buntmetall biegen, die Stirnseiten sind geschliffene Buchenholzteile. Für die Dachaufbauten wurde Widerstand und Unterhaltsteg aus Messingblech gelötet, die zwei Rutenstromabnehmer sind aus Stahldraht und ruhen auf einem Sockel aus Wurzelholz. LGB steuerte den Scherenstromabnehmer (63403) bei. Isolatoren, Schläuche, Pufferbohlen etc. kommen von diversen Herstellern. Die Griff- und Haltestangen sind aus Spezialdraht aus der Zahnmedizin.

Angetrieben wird der Motorwagen von zwei MFO-Drehgestellen von LGB. Der Betrieb erfolgt analog mit 24 Volt. Die Scheinwerfer wechseln je nach Fahrtrichtung von 3 x weiss auf 1 x rot. Der Beiwagen erhielt kurze Drehgestelle eines amerikanischen Herstellers mit LGB-Kupplungsadapter.

Der Innenausbau erfolgte aus Holz. Die Verkleidung der Innenwände sowie die Sitze in der ehemaligen dritten Klasse wurden mit 0,5 mm dickem Mahagoni-Furnier gebastelt. Für die bequemeren Sitze in der Polsterklasse wurden Sperrholzrohlinge mit Samtstoff überzogen. ○

## Motorwagen 1 der LPB im Überblick

Bezeichnung	BCFe 4/4/ABFe 4/4 (ab 1956) ABDe 4/4 (ab 1964)
Baujahr	1907
Umbau	1964
Vermietung an/Kauf durch SSIF	1980 / 1982
Hersteller mechanischer Teil	Maschinenfabrik Nürnberg
Hersteller elektrischer Teil	Maschinenfabrik Oerlikon
Stromsystem 1907 – 1924	5000 V und 800 V Einphasenwechselstrom 20 Hz
Stromsystem 1925 – 1965	Gleichstrom 1200 V
Länge über Puffer	16 m
Drehzapfenabstand der Drehgestelle	7,5 m
Radstand der Drehgestelle	2,5 m
Dienstgewicht	28 t
Stundenleistung	240 PS (177 kW)
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Sitzplätze 2. Klasse, ab 1956 1. Klasse	12
Sitzplätze 3. Klasse, ab 1956 2. Klasse Nichtraucher	8
Sitzplätze 3. Klasse, ab 1956 2. Klasse Raucher	24