

NUMERO 188
GIUGNO 2020
SVIZZERA: CHF 9.90

Vivere la montagna

MENSILE DI NATURA E CULTURA ALPINA

**MOSCIÖI IN VERZASCA:
"RÜT-ART" OVVERO ARTE DEI RIFIUTI**

LA PESTE NERA IN TICINO

Il Passo del Sempione in Mountain Bike

Fotografare gli Albi

Mendrisiotto: Il castello di Pontegana

Il paese di Bironico

*L'Averla piccola:
Uccello dell'anno 2020
di BirdLife Svizzera*



FERROVIA ELETTRICA LUGANO-CADRO-DINO (SONVICO) SONO TRASCORSI 50 ANNI DALLA CHIUSURA... MA LA STORIA CONTINUA

TESTO E FOTO: IL GRUPPO "AMICI DELLE EX FERROVIE ELETTRICHE LCD & LT", ANGELO GHIRLANDA E ANDREA DALL'ARA

È già trascorso mezzo secolo da quel sabato 30 maggio del 1970 che segnò la chiusura della Ferrovia Lugano-Cadro-Dino (Sonvico). La linea ha servito la sponda sinistra del Cassarate per 59 anni, dal 25 giugno 1911 al 30 maggio del 1970.

50 ANNI FA...

Questo trasporto su rotaia permise di collegare la valle del Cassarate, altrimenti emarginata, verso la città di Lugano. Fu un complemento alle tante ferrovie che negli anni precedenti furono costruite in Ticino: dalla prima tratta nel 1874 verso Sud

che collegava Lugano e Chiasso alla Lombardia, fino all'intera tratta Leventina-San Gottardo del 1882 che permise il collegamento Nord-Sud con l'Europa.

Lugano diventò così città di transito sulla linea Ferroviaria Internazionale della Gotthard-Bahn, acquisendo

molta più importanza sia a livello economico che turistico.

Per la valle si trattò di uno sviluppo importante del settore turistico. Vengono costruiti alberghi o pensioni nei paesi lungo i quali transitava la ferrovia e per la popolazione si creano nuovi posti di lavoro sia in periferia, sia in città. A Lugano, nel 1896, si costituì una Società tramviaria privata, che tra il 1896 e il 1910 volle collegare a tappe il centro città con i vari quartieri cittadini. Fu aperta il 2 gennaio 1910 la linea tramviaria "Lugano-La Santa-Lugano" che, con il completamento del resto della linea ferroviaria su Dino, il 27 giugno del 1911, diede origine alla ferrovia "LCD" nella sua completezza. Essa collegava così il centro di Lugano, il Comune di Viga-

nello e la sponda sinistra della valle del Cassarate. Per le ferrovie regionali ticinesi, fu cosa ben rara trovare sulla stessa tratta sia una linea ferroviaria, sia una linea tramviaria.

Molto probabilmente questa particolarità della "LCD", portò i passeggeri a chiamare effettivamente questa Ferrovia "Ul tram da Din". La ferrovia è rimasta nel cuore di tante persone e la sua soppressione venne vissuta forse con un po' di rammarico. La società ferroviaria "LCD" fino al 1965, anno in cui iniziò il suo declino, fu sana e sempre in attivo dal punto di vista finanziario e il suo servizio era molto apprezzato dai passeggeri. Purtroppo, nell'epoca della grande espansione automobilistica, i binari e il relativo transito dei

convogli della "LCD" intaldevano lo sviluppo del piano viario della città. Nel 1965, appunto, fu privata del servizio puramente tramviario tra Piazza Manzoni (ex Piazza Giardino) e Viganello-La Santa.

Questo cambiamento, avvenuto il 1° gennaio 1965, vide una grande perdita del trasporto di viaggiatori, i quali passarono da 1.064.007 nel 1964 a 475.164 nel 1965! La drastica diminuzione di passeggeri, portò la società ad avere il primo disavanzo di servizio e passare sotto la copertura della Confederazione e dal Cantone. I continui cambiamenti della mobilità, portarono pure un arretramento del capolinea cittadino, da Piazza Manzoni fu trasferito per un periodo limitato a piazza Castello per >

Viganello 1965, a di scudo
di Ben Sakawa





Sopra:
Corso Elvezia

poi essere spostato definitivamente, il 27 novembre 1967, in Corso Elvezia. Questi cambiamenti dell'ubicazione del capolinea, piano piano, fecero cadere nell'anonimato la ferrovia, togliendole quella visibilità e quell'attrattiva turistica che l'aveva sempre caratterizzata. Questo fu il "colpo di grazia" per la Società, che in quegli anni vedeva accrescere la convinzione politica per il passaggio dalla rotaia alla gomma. Una scelta, a 50 anni di distanza, che potrebbe lasciare aperte molte domande ancora oggi, se pensiamo al nuovo progetto "tram-treno" pianificato tra la città e la zona periferica.

Nei mesi precedenti la chiusura definitiva della linea, parecchi gruppi e persone appassionate di ferrovie regionali svizzere, ne approfittarono per immortalare, tramite filmati e fotografie, i momenti indimenticabili di questa splendida ferrovia. Era, infatti, molto amata, conosciuta e studiata dagli appassionati del nostro territorio.

Nell'ultima settimana che precedette la soppressione, molte scolaresche della regione organizzarono delle gite fino a Dino per salutare un'ultima volta questa ferrovia.

A destra:
ultima corsa.



autontà e uno per la popolazione. La cronaca dell'ultima corsa trovò spazio su quasi tutti i quotidiani ticinesi.

Il Giornale del Popolo scriveva: "Se ne va in pensione dopo 59 anni di attività, 8 milioni di km percorso (corrispondenti a 200 volte il giro della terra all'equatore) e 34 milioni di passeggeri trasportati, vale a dire quattro generazioni di luganesi... Quando si tratta di riprendere la via del ritorno, per l'ultima discesa verso la città, un componente della bandella di Sonvico ha dato fiato alla tromba ed ha eseguito un patetico Silenzio, che il trenino sembra aver gradito abbastanza. Forte di questo atto di deferenza, ha intrapreso a tutta birra la distanza, accompagnato, lungo la strada, da agitar di mani e dal saluto degli abitanti della zona."

Anche Libera Stampa dedicò spazio all'ultima corsa scrivendo: "Per il commiato si è radunata sul piazzale del deposito di "La Santa" numeroso pubblico. Gli ospiti hanno compiuto l'ultimo viaggio sul trenino raggiungendo la stazione terminale di Dino. Molte finestre illuminate lungo il percorso e fazzoletti sventolati nella notte per un ultimo saluto a questo mezzo di trasporto che ha egregiamente servito la popolazione della campagna

Il commiato del trenino ebbe luogo il 30 maggio del 1970. Ne diede notizia, ad esempio, la testata di Libera Stampa che scrisse: "Per segnare questo avvenimento viene organizzata sabato un'ultima corsa riservata alle Autorità comunali della plaga, agli amministratori e ai revisori della società e della LT (Lugano-Tesserete), al personale attivo e in pensione, e alla stampa". Furono organizzati 2 convogli, uno per tutte queste



IL GIORNALE DEL POPOLO SCRIVEVA: "SE NE VA IN PENSIONE DOPO 59 ANNI DI ATTIVITÀ, 8 MILIONI DI KM PERCORSO (CORRISPONDENTI A 200 VOLTE IL GIRO DELLA TERRA ALL'EQUATORE) E 34 MILIONI DI PASSEGGERI TRASPORTATI, VALE A DIRE QUATTRO GENERAZIONI DI LUGANESI..."

luganese per molti anni e ora ha dovuto cedere il passo al progresso". Terminata la breve sosta, i due convogli speciali stracarichi di passeggeri fecero ritorno verso Lugano. Fu un commiato al suono della Filarmonica Unione di Sonvico. L'allegria musicale fece da contrasto con gli occhi lucidi di più di un anziano: l'addio al trenino fu per loro l'addio a un'epoca densa di ricordi.

Domenica 31 maggio tutto fu pronto con un servizio di autobus che iniziò a servire direttamente Sonvico. Per l'inizio del servizio su strada, furono acquistati alcuni Bus di seconda mano dalla città di Berna, che presto si rivelarono poco adatti alle strade di paese piuttosto anguste e tortuose. Problemi che, negli anni a seguire, vennero risolti realizzando numerosi miglioramenti stradali e realizzando la nuova circunvallazione di Cadro, sfruttando e allargando proprio l'ex sedime ferroviario della "LCD".

IL GRUPPO "AMICI DELLE EX FERROVIE ELETTRICHE LCD & LT" LUGANO-CADRO-DINO 1911-1970 & LUGANO-TESSERETE 1909-1967

Il gruppo "Amici delle ex ferrovie elettriche LCD & LT" è un gruppo di appassionati delle vecchie linee ferroviarie Lugano-Cadro-Dino (LCD) e Lugano-Tesserete (LT); quelle stesse linee che, con la loro fusione avvenuta nel 1971, hanno dato origine alla società che oggi è sconosciuta come le Autolinee Regionali Luganesi (ARL).

Lo scopo del gruppo, è quello di recuperare, e salvare dall'oblio, oggetti, materiali, documenti, fotografie e altre testimonianze di queste ferrovie d'un tempo passato, ferrovie che raccontano la nostra storia e hanno contribuito in modo molto importante allo sviluppo del nostro territorio. Una storia che ci appartiene intima-

mente e che deve essere trasmessa alle generazioni future.

Tra le principali attività svolte dagli "Amici LCD & LT", oltre alla ricerca, la raccolta e la conservazione di importante materiale storico, ci sono anche le esposizioni, una parte fondamentale nella divulgazione della storia delle due ferrovie luganesi. Il continuo reperimento di preziose ed importanti testimonianze nel corso degli anni, ha portato, pezzo dopo pezzo, come in un puzzle, a documentare in maniera sempre più accurata e approfondita, aspetti e circostanze di quel tempo.

La prima esposizione fu allestita nel 2006 a Sonvico. A questa fecero seguito quelle, più in grande, alla galleria Baumgartner a Mendrisio e al padiglione Corza di Lugano in collaborazione con l'Esposizione nazionale filatelica. Quindi fu la volta, nel 2011, dell'esposizione del centenario della Lugano-Cadro-Dino a casa

Sopra: ultimo giorno Dino.

FERROVIA ELETTRICA LUGANO-CADRO-DINO (SONVICO)



Sopra a sinistra:
La Santa.

Sopra a destra:
prefeico a Viganello.

Reali, rimasta aperta al pubblico per un mese e mezzo.

Nell'ambito delle attività divulgative, il gruppo organizza anche visite didattiche per le scuole, sia ospitando le classi (con la possibilità di ammirare e toccare con mano dei veri e propri piccoli tesori), sia presso le sedi scolastiche interessate, dove i membri del gruppo, sotto la supervisione del docente di classe, tengono delle vere e proprie lezioni che sono molto apprezzate da insegnanti e allievi.

Tra le ultime sedi scolastiche visitate, figurano le scuole elementari di Sonvico, Cadro, Davosco-Soragno, Pregassona, Viganello, Tesserete e Breganzona.

LO STORICO VAGONE "LCD-C11" DEL 1911

In questi ultimi anni, è stato accumulato vario e importante materiale



storico che va dai semplici attrezzi di lavoro, al materiale rotabile. Quest'ultimo, è attualmente rappresentato dal vagone passeggeri "LCD-C11", originale del 1911, che è stato esposto, dalla chiusura della ferrovia Lugano-Cadro-Dino nel 1970 fino al 2010, all'interno del parco dell'asilo di Viganello.

Nel 2010, a causa della ristrutturazione del parco, il vagone in oggetto ha rischiato la demolizione. Grazie alla disponibilità delle ARL, che lo ha "preso in consegna" e lo ha trasferito all'interno dei suoi spazi a "Tesserete 1", questo storico vagone ha potuto affrontare un vero e proprio restauro a regola d'arte. Questo restauro, ha visto coinvolte anche alcune nostre entità locali (l'OTAF di Soragno e lo CSIA di Lugano) che, dopo un'accurata fase di ricerche storiche, coaduvate

dal Signor Angelo Ghirlanda (possessore di numeroso ed importante materiale storico che documenta minuziosamente tutta la vita della LCD), hanno potuto dare un grande e prezioso contributo per l'ottima riuscita dei lavori, riportando il vagone al suo splendore originale in autentico stile "Liberty".

Questo storico vagone è oggi ben esposto all'interno del deposito ARL di "Tesserete 2" e fino ad ora ha sempre suscitato un grande interesse a livello nazionale! Tra i principali e numerosi visitatori, figurano l'intera delegazione del museo dei tram di Zurigo ("TMZ") e l'associazione svizzera per la storia delle ferrovie ("SCEG"). I molti apprezzamenti ricevuti e l'entusiasmo di questi importanti visitatori, ci hanno dato un'ulteriore carica e anche una notevole visibilità sia a livello >



Sotto a sinistra:
LCD Be 4/4 9 -
Vilmerque
14.07.1955.

A destra:
Tesserete 2 ARL.



FERROVIA ELETTRICA LUGANO-CADRO-DINO (SONVICO)



Sotto:
LCD Be 4/4 9 -
Viganello.



Sopra:
LCD Be 4/4 9 - Dino.

A sinistra:
LCD Be 4/4 9 -
Lugano 18.07.1955.

nazionale, sia internazionale (la sua immagine, con relativa descrizione, è stata pubblicata su "TODAY'S RAILWAYS", una delle più importanti riviste ferroviarie europee).

Nell'imminente prossimo futuro (già a partire dai prossimi mesi), ARL riorganizzerà e ridefinirà la logistica dei propri spazi. Questa ristrutturazione e razionalizzazione logistica, ci obbliga verosimilmente già entro la fine di quest'anno a trovare una nuova sistemazione per ospitare lo storico vagone LCD-C11 del 1911.

L'AUTOMOTRICE LCD BE 4/4, DENOMINATA "ANATRA", È SALVA!

Tra gli anni '40 e '50, la società LCD, dopo aver rinforzato il parco dei veicoli tranviari con l'acquisto, nel 1943, della "Be 4/4 10" (un'automotrice d'occasione con appena 3 anni di vita, proveniente dalla "BMB" (Biel-Meinisberg-Bahn), si pose il problema di acquistare un'automotrice moderna e performante, visto che quelle che operavano sulla linea erano ancora tutte del 1911.

A questo scopo, nel 1948, una delegazione della LCD si recò a Milano per vedere e provare una delle due automotrici "sperimentali" appena costruite dalla ditta Caproni - Tecnomasio Italiano - Brown Boveri di Milano (denominate "Bassotte" per via del loro nuovo concetto di costruzione con pianale ribassato) destinate alla società "ATAC" di Roma. Questa esperienza, alla LCD, non diede i risultati sperati, così, negli anni successivi, dopo la ricerca di una soluzione, la società decise di far progettare e costruire "su misura" l'automotrice "LCD 9" dalla ditta ACMV-BBC di Villeneuve (Vevey). Durante tutto il periodo della sua costruzione, con regolarità, la società LCD mandò in loco un suo impiegato per assicurarsi che i lavori procedessero "secondo programma".

Terminata la costruzione, quest'ultima fu denominata "Be 4/4 9" e venne spedita tramite ferrovia in direzione "Lugano" il giorno 14.07.1955. Giunta a Lugano il giorno 16.07.1955, venne trasportata al deposito di "La Santa", a Viganello, dalla ditta di trasporti delle FFS il giorno 18.07.1955. Dopo oltre due mesi di collaudi, l'inaugurazione ufficiale, con tanto di benedizione, avvenne il 01.10.1955.

La nuova automotrice, risultò per tutto il periodo di utilizzo, dal 1955 al 1970, molto performante.

Dopo la chiusura della linea ferroviaria, il 30.05.1970, tutto il materiale rotabile e le infrastrutture della linea, vennero conservate ancora per due anni, periodo di prova della nuova autolinea. Dopo questo periodo di "attesa", si procedette alla vendita della, ancora praticamente nuova, >

FERROVIA ELETTRICA LUGANO-CADRO-DINO (SONVICO)



In alto a sinistra:
LCD Be 4/4 9 - La Tine

In alto a destra:
LCD Be 4/4 9 -
recupero.

In basso a destra:
LCD Be 4/4 9 -
modello.

"Be 4/4 9". La società "MOB" (Montreux-Oberland-Bernois) fu subito interessata, visto che il suo parco veicoli necessitava di un mezzo proprio di questo tipo.

La Società MOB, in quel momento, aveva già fatto fare un preventivo di massima per una nuova automotrice che, a quel momento, gli sarebbe costata più di mezzo milione di franchi. Acquistando la "Be 4/4 9" dalla LCD per meno di cinquanta-mila franchi (la transazione fu portata avanti dall'allora direttore) e valutando anche i costi per tutte le modifiche da apportare al veicolo per adattarlo alle nuove esigenze, il costo della medesima, per la MOB, ammontava ad "appena" un centinaio di migliaia di franchi in totale, un vero affare!

La "Be 4/4 9", fu così acquistata dalla MOB e trasferita sulle "rive" del lago Lemano per una nuova vita. La nuova denominazione divenne: "MOB Be 4/4 1001".

L'automotrice rimase in pieno servizio dal 1972 fino al 2000 circa, da qui in avanti venne poi utilizzata come automotrice di manovra ancora fino al 2015! A questo punto, la società la accantonò definitivamente pensando di integrarla nella loro "MOB Historique" come veicolo storico. Per la sua conservazione, tra gli interessati, figurava anche la ferrovia museo "Blonay-Chamby", la "SEFT" (linea



ferroviaria "Castione-Carna") ed infine il nostro gruppo "Amici delle ex Ferrovia LCD & LT".

La MOB, nel mese di luglio del 2019, dopo aver valutato le diverse soluzioni, e dopo la constatazione delle difficoltà logistiche subentrante alle altre due società interessate, comunicò al nostro gruppo che l'automotrice era a nostra disposizione.

Il grande merito di tutte queste trattative, è soprattutto dovuto a Ronald Fassora che era in ottimi rapporti con la direzione della MOB. Mancato, purtroppo, a fine novembre dello scorso anno, Ronald non ha potuto assistere alla felice conclusione delle trattative con il recupero definitivo del mezzo. Grazie di tutto Ronald!

Ora, la gloriosa automotrice, si trova "parcheggiata" in un'area privata, in Svizzera interna, in attesa di un suo più che degno collocamento.

Ebbene sì, la ex "LCD Be 4/4 9" è stata salvata da un destino segnato, la demolizione. Nel mese di novembre dell'anno prima, questa triste sorte era toccata alle altre due automotrici ticinesi, acquistate a suo tempo dalla MOB: la Be 4/4 1002, ex "BA" (Biasco-Acquarossa) e la Be 4/4 1003, ex "FLP" (Ferrovia-Lugano-Ponte Tresa).

VISITA DEL GRUPPO "AMICI LCD & LT" A LA TINE

Il 30 agosto 2018, una piccola delegazione del gruppo, composta da Angelo Ghirlanda, Andrea Dell'Ara, Ronald Fassora e Mariangelo Scalena, si è recata a la Tine (nella "Gruyère") per visionare lo stato dell'automotrice ex "LCD Be 4/4 9", accantonata ormai da qualche anno su un binario tronco, nell'omonima località. Lo stato di

conservazione del veicolo, già a primo sguardo, risultava ancora molto buono! Da qui, la convinzione del suo salvataggio, aumentò notevolmente in ognuno di noi.

UNA VERA RARITÀ!

Si tratta di una macchina molto rara anche dal punto di vista tecnico; le sue misure e le sue dimensioni, infatti, sono quelle di un veicolo puramente ferroviario (non tramviario) a scartamento metrico, adattato però alla circolazione sulle strette curve all'interno della città di Lugano. Infatti, oltre ai due carrelli molto più ravvicinati rispetto alla norma, alle due estremità il «muso» è stato notevolmente ristretto per poter manovrare all'interno del centro urbano. Potrebbe essere definita, a tutti gli effetti, un'automotrice "ferro-tramviaria", una tipologia talmente rara e particolare che alcuni anni fa era stata addirittura riprodotta in scala 1:87, in esemplari limitati, da una nota marca svizzera di modellismo ferroviario di grande prestigio! ▲



Contatti:

ghirlanda.negro@hotmail.com
Tel. 079 296 41 62
andrea.dallara@b-hewin.ch