

Ferrovia elettrica Biasca - Acquarossa

[Hans Waldburger, SER 5/82]

Vorgeschichte und Bau

Wer heute die Landkarte des Kantons Tessin betrachtet, findet eine weitgehend bahnlose Nordoststrecke vor, obwohl zwei bedeutende Täler zu nicht sehr hoch gelegenen Alpenpässen hinführen, das Bleniotal zum Lukmanier und das bündnerische Misox Richtung San Bernardino. Vor allem der Lukmanier stach bereits den ersten mit der Planung eines gesamtschweizerischen Eisenbahnnetzes betrauten Fachleuten in die Augen. Bekanntlich haben die englischen Experten R. Stephenson und H. Swinburne in ihrem 1852 zuhänden des Bundesrates erstatteten Bericht als Verbindung zwischen der Nord- und Südschweiz die Überquerung des Lukmaniers vorgeschlagen.

In der Folge fiel die Wahl jedoch auf die Gotthardroute. Durch den vorgezogenen Bau der Tessiner Tallinien erhielten Biasca und damit auch das sich von dort zum Lukmanier hinziehende Bleniotal bereits 1874 eine erste Bahnverbindung. Später kamen Bahnprojekte für Lukmanier und Greina meist nur noch als Variaten einer Ostalpenbahn zur Sprache. Mit dem Entscheid zugunsten des Gotthards schwanden die Aussichten des Bleniotales auf einen Bahnbau. Wollte man der in den Tessiner Tälern grassierenden Entvölkerung Einhalt gebieten, galt es deshalb, die Ansiedlung von Industrie und die Belebung des Fremdenverkehrs durch die Anlegung einer Bahnlinie anzustreben. Entsprechende Bemühungen begannen sich in den neunziger Jahren zu regen und führten schliesslich im September 1906 zur Gründung der Bahngesellschaft „Società per la ferrovia Biasca - Acquarossa - Olivone“. Diese suchte den Bau der Linie, abgestützt auf die von den Initianten bereits mit Bundesbeschluss vom 6. Oktober 1899 erlangte Konzession, zu

realisieren. Auf Grund der Planungsarbeiten und den sich hieraus ergebenden Änderungen erteilte die Bundesversammlung in der Folge am 26. Juni 1908 und 22. Juni 1911 neue, beziehungsweise abgeänderte Konzessionen.

Die Finanzierung machte etwelche Schwierigkeiten, gelang aber schliesslich unter Mithilfe der an der Erstellung elektrischer Bahnen interessierten Industrie. Die Bauarbeiten an der (vermeintlich) ersten Sektion Biasca - Acquarossa nahmen im Juni 1908 ihren Anfang. Man hatte sich zur Ausführung einer meterspurigen, elektrisch zu betreibende Bahn entschlossen, deren Betriebskraft bei den nahen Biaschina-Kraftwerken günstig erhältlich war. Acquarossa wählte man als Endstation des ersten Abschnittes, weil sich dort ein bekanntes Heilbad befand, das von Erholungssuchenden gerne besucht wurde.

Der Bau der „ersten Sektion“ von 13,8 Kilometern Länge bereitete einige Mühe, musste doch das Gleis auf weiten Strecken durch eine unwirtliche Gegend im Bereich des Talflusses Brenno und seiner Zuflüsse gelegt werden. So dauerte es bis zum 6. Juli 1911, bis der erste „trenino“ fahrplanmässig in Acquarossa eintraf.

In der Zwischenzeit hatten sich die wirtschaftlichen Verhältnisse im Tessin verschlechtert, so dass die geplante zweite Sektion nach Olivone nicht, wie vorgesehen, in den Jahren 1914/15 erstellt werden konnte. Vorerst verunmöglichte der dramatische Zusammenbruch verschiedener einheimischer Bankinstitute die Beschaffung des nötigen Kapitals, später behinderte der Kriegsausbruch die weitere Entwicklung.

Zwar gab das Unternehmen die Hoffnung auf einen weiteren Ausbau der Linie nicht so bald auf: Noch bis 1942 führte es den Firmennamen „Ferrovia Biasca - Acquarossa (-Olivone)“. Nachdem der obere Teil des Bleniotals für den Personenverkehr durch Postautolinien erschlossen war, sicherte sich die Gesellschaft ab 1933 durch die Schaffung eines Lastwagenbetriebes wenigstens die Güterbeförderung in diesem Gebiet.

Die topografischen Verhältnisse sind auf dem Abschnitt Acquarossa - Olivone nicht

wesentlich schwieriger als im unteren Tal. Immerhin hätte der Höhenunterschied die Anwendung grösserer Maximalsteigungen erfordert. Ob sich die Bahn ins Bleniotal bei einer Ausdehnung bis Olivone hätte bis in die heutigen Tage halten können, bleibt fraglich, denn kurz bevor sie 1973 dem Bus weichen musste, ist bekanntlich auch im benachbarten Misox der Bahnbetrieb auf den Güterverkehr beschränkt und seither reduziert worden, obgleich jene Bahn eine Ausdehnung hatte, die etwa jener einer Linie Biasca - Olivone entsprochen hätte.

Aus der Geschichte der Ferrovia elettrica Biasca - Acquarossa

Gerade noch rechtzeitig auf die Hochsaison konnte die BA am 6. Juli 1911 den Betrieb aufnehmen. Zur Nachfinanzierung des Bahnbaues und für Vorarbeiten für die in Planung stehende zweite Sektion nach Olivone erhöhte die Gesellschaft ihr Aktienkapital von 400 000 auf 500 000 Franken und nahm eine zweite Hypothek auf. Obwohl das Aktienkapital in den Händen von lediglich 12 Aktionären vereint war, bestand der Verwaltungsrat des Unternehmens anfänglich aus nicht weniger als 15 Mitgliedern, zu denen noch sieben Ersatzmitglieder kamen. Die eigentliche Geschäftsführung oblag einer dreiköpfigen Direktionskommission, die nun vor allem die Detailstudien für den zweiten Abschnitt vorantrieb. Die Entwicklung des Unternehmens blieb deutlich hinter den Erwartungen zurück. 1911 war es die Viehseuche, 1912 das schleche Wetter und bald einmal sorgte der Kriegausbruch dafür, dass die Dienste der BA nicht im erhofften Ausmass in Anspruch genommen wurden. Der Bankenkrach, der 1913/14 den Kanton Tessin erschütterte, verunmöglichte auch die Finanzierung der Verlängerung nach Olivone. Die Finanzlage der Bahn verschlechterte sich zusehends. Reserveschienen, ein Teil der Speiseleitung und eine entbehrliche Liegenschaft bei Biasca Borgo mussten veräussert werden, weil die Betriebseinnahmen kaum mehr die laufenden Ausgaben zu decken

vermochten. Ab 1916 besserte sich die Lage dank der einsetzenden Schokoladentransporte ein wenig. Nach Kriegsende trat eine ruhige Entwicklung ein. An den Weiterbau nach Olivone war allerdings nicht mehr zu denken. 1933 gliederte man dem Unternehmen einen bescheidenen Lastwagenbetrieb an.

Der Zweite Weltkrieg brachte dank Militär- und inländischem Reiseverkehr einen spürbaren Aufschwung für die BA, so dass man fortan in der komfortablen Lage war, eine, wenn auch meist bescheidene, Dividende zu bezahlen. Erst die Schliessung der Cima Norma führte dazu, dass ab 1968 keine Dividenden mehr ausgerichtet werden konnten. Während und nach dem Krieg konnten verschiedene Fonds gespeist werden, die Streckenausbauten und Fahrzeugbeschaffung zum grössten Teil aus eigener Kraft erlaubten. Auch die Altersvorsorge für das Personal ging nicht leer aus.

Für die Kraftwerkbauten im Blenio- und Luzzonetal schlossen sich die Strassentransportunternehmer des Tales unter Führung der BA zusammen. Für die Bahn selbst gab es unerwartet wenig zu befördern, dafür liess die Auslastung der Strassenfahrzeuge nicht zu wünschen übrig. Auch wenn der Unterhalt des teils überalterten Lastwagenparkes grössere Summen verschlang, blieb immer noch

genügend übrig, dass das Unternehmen sehr deutlich in den schwarzen Zahlen blieb.

Trotzdem wenigstens teilweise ein Ersatz des Fahrzeugparkes stattgefunden hatte, sich die Strecke in leidlich gutem Zustand befand und im Zusammenhang mit Strassenbauten ein neues Depot erstellt war, begannen ab 1969 Gespräche um den Ersatz des Bahnbetriebes durch einen einheitlichen Strassentransportdienst für das ganze Tal. Die rückläufigen Verkehrszahlen führten dazu, dass die von 23

Aktionären besuchte ausserordentliche Generalversammlung einhellig einer Umstellung auf Busbetrieb zustimmte. Diese ist ein knappes Jahr später realisiert worden. Zum Teil neue, zum Teil von den bisherigen Autohaltern übernommene Strassenfahrzeuge übernahmen die Transportaufgaben im ganzen Tal. Den Sommer über fährt das nun „Autolinee Blenesi (ABI)“ benannte Unternehmen von Biasca bis zum Lukmanierpass.

Die Gleisanlagen der BA

Die rund 13,8 km lange Linie der BA nahm ihren Anfang vor dem SBB-Bahnhof Biasca, verlief auf einer ganz kurzen Strecke in der dortigen Strasse, um anschliessend nach links zum Depot abzuschwenken. Nach der Unterquerung der Gotthardlinie umfuhr die Bahn den Ortskern von Biasca, der durch eine etwa bei km 1 gelegene Haltestelle Biasca-Borgo bedient wurde. Danach verlief die Strecke über mehrere Kilometer durch eher unwirtliche Gegenden entlang dem Brennofluss, wobei verschiedene Haltestellen für den Lokalverkehr eingerichtet wurden. Bei der Station Malvaglia Chiesa (km 6,4) erreichte die Linie den stärker bevölkerten Talgrund und erschloss mit Haltestellenabständen von etwa anderthalb Kilometern die Ortschaften Malvaglia, Dongio, Corzoneso und erreichte schliesslich die Endstation Acquarossa. Auch hier dienten weitere Haltestellen vor allem der Erschliessung weiter von der Bahn abgelegener Dörfchen.

Auf der Fahrt von Biasca (292m) bis Acquarossa (528m) überwand die Bahn mit einer durchschnittlichen Steigung von 17‰ einen Höhenunterschied von 236 Metern, wobei nur ganz unwesentliche Gegensteigungen vorkamen. Das zum Teil schwierige Gelände erforderte zahlreiche Kurven und die Anwendung einer Maximalsteigung von 35‰. Neben einem nur 21 m langen Tunnel mussten einige Brücken

erstellt werden, darunter eine mit 43 m Spannweite über den Brenno, eine weitere Eisenbrücke überspannte auf 30 m Länge den Orino und eine 25 m lange Brücke führte über die Leggiuna. Auf längeren Strecken verlief das Trasse auf Dämmen oder in Einschnitten.

Für den Oberbau wählte man die für Meterspurbahnen dieser Gattung üblichen Normalien, wie sie auch auf den übrigen Tessiner Nebenbahnen zur Anwendung kamen. Die 12m-Vignolschienen wiesen ein Metergewicht von 24 kg auf und waren auf Holzschwellen verlegt. Anfänglich wies die ganze Bahn 23 Weichen auf. Während die Anlagen auf den Zwischenstationen mit der Zeit vereinfacht wurden, erfuhren die Endstationen und in Biasca die Depotanlage Erweiterungen.

Die ganze Bahnanlage erwies sich als recht solide, wenn auch, wie üblich, einige Bodensetzungen auftraten. 1912 erstellte man bei den Bahnübergängen Quergräben, um das Vieh vom Betreten des Gleises abzuhalten. Das Schotterbett musste stellenweise etwas verstärkt werden.

Als ungenügend erwiesen sich die aus einheimischen Holz gefertigten Schwellen. Um deren Ersatz auf billige Weise bewerkstelligen zu können, verfiel man 1918 auf ein ausgefallenes Verfahren. In den hoch oben an den Berghängen gelegenen

Bürgerwaldungen der Gemeinde Dongio fällte das Bahnpersonal eine Reihe Bäume und beförderte das so gewonnene Holz mit einer eigens hierfür erstellten Seilbahn zur Station Dongio, von wo aus der Transport zu den Gleisbaustellen erfolgen konnte. 1919 konnten auf diese Weise rund 3100 Holzschwellen gerüstet und eingebaut werden. Die Auswechslung morscher Schwellen musste aber Jahr für Jahr weitergeführt werden.

In den Jahren 1955/56 sind dann in zwei Etappen fast sämtliche Schwellen durch solche aus Eisen ersetzt worden, verbunden mit einer allgemeinen Verbesserung des Oberbaues. Neben dem Unterhalt der Gleisanlagen hatte sich der nach Bedarf durch Tagelöhner ergänzte kleine Bestand an Bahndienstarbeitern auch mit dem Unterhalt der Zufahrtsstrassen zu den Stationen zu befassen, die im Laufe der Jahre mehrmals gründlich instandgestellt und auch geteert oder gepflastert wurden.

Fahrleitung und Stromversorgung

Zum Zeitpunkt der Erstellung der Schmalspurbahn im Bleniotal hatte die elektrische Zugförderung bereits eine gewisse Entwicklung hinter sich. Trotzdem war man sich keineswegs im klaren darüber, nach welchem System die Bahn elektrifiziert werden sollte. Das in Frage kommende Biaschina-Kraftwerk lieferte den in Haushalt und Industrie bewährten Drehstrom, die nächstgelegenen Schmalspurbahnen verwendeten sowohl 1500 Volt Gleichstrom (Bellinzona - Mesocco 1907) wie auch Einphasenwechselstrom (Maggiatabahn, ebenfalls 1907 eröffnet). Nach etwelchen Studien entschied man sich schliesslich doch für das Gleichstromsystem, jedoch mit der sonst bei keiner Tessiner Bahn angewandten Spannung von 1200 Volt (Erst die 1923 eröffnete Centovallinlinie wählte dann ebenfalls diese Spannung.) Damit bestand die Notwendigkeit, den mit 8000 V angelieferten Drehstrom in bahnfertigen Gleichstrom umzuformen. Zu diesem Zweck entstand in einem Anbau beim Depot Biasca eine Umformerstation, die zur Aufnahme von drei rotierenden Umformergruppen konzipiert war, wovon indessen nur zwei installiert wurden, die je 200 PS Leistung aufwiesen. Die Platzierung der Umformerstation in Biasca, weitab von den anhaltendsten Steigungen, war in der Personaleinsparung begründet, die sich durch die Zusammenlegung der durchgehender Beaufsichtigung bedürftiger Anlage mit dem Depot erzielen liess. Für die

Verlängerung nach Olivone wollte man später nach einer geeigneten Lösung suchen, etwa durch Anlage einer „Fernspeisung“ mittels Akkumulatorenbatterien oder mit einer „Boosteranlage“. Für den Normalbetrieb sah man die Inbetriebhaltung einer Anlage vor, nur bei Grossverkehr sollten nötigenfalls beide Umformergruppen zusammenarbeiten.

Die Fahrleitungsanlage unterschied sich kaum von jener der damals bereits zahlreichen elektrischen Schmalspurbahnen. Die in Einfachaufhängung erstellte Fahrdrahtanlage bestand aus Profilkupferdraht von lediglich 60 mm² Querschnitt, der mittels Rohrauslegern unter Verwendung von Porzellankugeln als Isolatoren an hölzernen Masten aufgehängt war. Auf den Masten verlief eine ebenfalls aus 60 mm²-Draht bestehende Speiseleitung, um die Spannungsverhältnisse im oberen Streckenabschnitt zu verbessern. In den Stationen bestanden Queraufhängungen ebenfalls aus Rohrauslegern. Mittels Unterbrechern liess sich die Fahrleitung in Malvaglia-Rongie unterteilen. Die ganze Stromversorgung funktionierte ziemlich zufriedenstellend. Lediglich die Hauptschalter der Kraftzentrale mussten bereits 1913 umgebaut werden.

Angesichts der misslichen finanziellen Lage des Unternehmens entschloss man sich 1915 zur Entfernung der Speiseleitung auf dem

Abschnitt Motto-Ludiano - Acquarossa, da das Kupfer sehr günstig verkauft werden konnte.

Das bald einmal mit dem Ersatz der ersten verfaulten Fahrleitungsmasten begonnen werden musste, versteht sich, wenn man weiss, dass hiefür einheimische Kastanienbäume verwendet worden waren. Erst 1930 wurde es möglich, die schmerzlich vermisste Speiseleitung im oberen Streckenteil wieder zu montieren, womit die Beschränkung des Zugsgewichts von 52 auf 35 t wegfiel.

Im Sommer 1935 beschädigte ein Blitzschlag die Umformergruppe 1. Als Ersatz kam im November eine Quecksilberdampf-Gleichrichteranlage mit 240 kW Leistung in Betrieb. Die verbliebene Umformeranlage diente fortan als Reserve. Trotzdem der Gleichrichter keine ständige Wartung erforderte, konnte man sich nicht entschliessen, die Neuanlage im oberen Streckenteil zu plazieren, sondern installierte sie wiederum im Depot Biasca. Erst 1952 entstand auch in Acquarossa eine analoge Anlage, womit die nötige Leistung für das Verkehren des neuen Triebwagens sichergestellt werden konnte.

Im übrigen beschränkten sich die Arbeiten an der Fahrleitung vor allem auf den

Mastenersatz, den gelegentlichen Neuanstrich der Ausleger und den Wiederaufbau von durch Naturgewalten beschädigten Fahrleitungsabschnitten. Besonders eindrücklich waren die grossen Überschwemmungsschäden bei Leggiuna im Jahre 1951. Die Bahnlinie ist dabei auf nahezu einem Kilometer Länge zerstört worden. Zum Teil auf dem von den Wildbächen herangeführten Geschiebe entstand innert einer Woche eine Notgleis, wobei die Fahrleitungsmasten zum Teil einfach zwischen die Felsblöcke eingesteckt wurden.

Eine grössere Verlegung mit Neuanlage der Fahrleitung erforderte der Bau der Umfahrungsstrasse in Biasca 1962. 1966 folgte der Umzug der dortigen Gleichrichteranlage in das Gebäude „Croce“. Als die Umstellung bereits in Aussicht stand, bedingten 1971 Blitzschlagschäden noch grössere Instandstellungsarbeiten an beiden Gleichrichteranlagen. Nach der Umstellung fanden sich für die noch 1965 erneuerten Anlagen (Silizium-Gleichrichter) wegen der kleinen Leistung keine Interessenten mehr. Jene in Biasca dient heute als Depottrafo für die Buswerkstätte.

Die Hochbauten der BA

Wie die übrigen Tessiner Schmalspurbahnen erhielt die Bleniotalbahn nur bescheidene Betriebsgebäude. Die beiden Stationen in Malvaglia, sowie jene in Dongio und Corzoneso umfassten einen offenen Unterstand, ein kleines Stationsbüro und einen Güterschuppen. Die übrigen Stationen und Haltestellen erhielten zum Teil erst im Laufe der Jahre kleinere Gebäude oder einfach Unterstände. Etwas grösser waren die Anlagen auf der Endstation, deren Gebäude verschiedentlich erweitert werden mussten, so 1930, als der Güterschuppen eine Verlängerung erfuhr. 1933 entstand dort auch

eine Garage für die bahneigenen Strassenfahrzeuge. 1938 ergänzte man die Stationsanlagen durch eine öffentliche Brückenwaage auf der Strassenseite des Gebäudes. 1952 entstand zur Unterbringung des nun ständig in Acquarossa stationierten Motorwagens eine zweite Wagenremise. Zwei Jahre später eröffnete die BA das in der Verlängerung der Stationsanlage gelegene Lagergebäude, das an die Schokoladenfabrik Cima-Norma vermietet werden konnte. Umgestaltungen erfuhr das Gebäude durch den Einbau der Gleichrichteranlage sowie die Renovation des angebauten Postbüros. 1965

erfolgte eine Modernisierung, wobei man die WC-Anlagen im Hauptgebäude unterbrachte, weil ein Lastwagen das freistehende Aborthäuschen umgefahren hatte.

Die Unterwegsstationen haben keine grösseren Umgestaltungen erfahren. Zumeist beschränkte man sich auf den laufenden Unterhalt, zumal die kleineren Stationen nicht mehr ständig besetzt waren und auch nur geringe Frequenzen aufwiesen.

Etwas ausserhalb von Biasca erstellte man auf die Bahneröffnung hin ein dreigleisiges Depot mit angebauter Werkstätte und Umformeranlage. 1922/23 sind Erweiterungen durchgeführt worden, indem eine Baracke als Magazin aufgestellt und in der Werkstätte eine Transmissionsanlage für den Antrieb der Maschinen montiert wurde. 1927 ermöglichte eine Aufstockung des Gebäudes die Unterbringung der bisher im Dorf gelegenen Verwaltung und von zwei Dienstwohnungen im Depot. In eine unangenehme Lage geriet die BA, als 1962 diese Depotanlage durch die Eröffnung der Umfahrungsstrasse von der Bahnlinie abgetrennt wurde, ohne dass als Ersatz ein neues Depot bereitstand. Die Gemeinde Biasca opponierte der Neuerstellung innerhalb des Wohngebietes, sodass sich der Neubau von Depot und Gleichrichteranlage in die Länge zog. Inzwischen musste der Fahrzeugunterhalt behelfsmässig in und vor

den Remisen in Acquarossa durchgeführt werden. Deshalb stand 1964/65 während längerer Zeit der Wagenkasten des ABDe 2/4 1 auf Schwellenstapeln abgestellt, damit seine Revision ausgeführt werden konnte! Die Drehgestelle kamen per Lastwagen in das alte Depot zur Revision.

Erst 1967 kam die neue Depotanlage zwischen der SBB-Unterführung und der Haltestelle Biasca-Borgo in Betrieb, wie beim alten Depot verbunden mit einer Ausweiche. Das stattliche Depot- und Verwaltungsgebäude war vorsorglich bereits für eine Weiterverwendung bei einem allfälligen Busbetrieb konzipiert, da man nicht mehr an ein längeres Überleben der Bahn glaubte. Das alte Depotgebäude konnte 1969 verhältnismässig günstig veräussert werden und diente seither als Lager für Ölfässer. Der Erlös ermöglichte zusätzliche Abschreibungen auf verschiedene Posten. Inzwischen ist das Gebäude abgebrochen worden. An seiner Stelle steht heute ein hässliches Einkaufszentrum.

Die benachbarte Haltestelle Biasca-Borgo hatte vorerst eine Stationsanlage ähnlich Corzoneso mit Güterschuppen und Stumpengleis erhalten. Da sich nur ein mässiger Lokalverkehr entwickelte, kam es bereits 1915/16 zum Abbruch von Güterschuppen und Abstellgleis.

Sicherungsanlagen

Wie bei derartigen Sekundärbahnen allgemein üblich, wies die BA anfänglich keinerlei Sicherungsanlagen auf, wenn man von einfachen Signalen, wie den mit Petrolbeleuchtung versehenen Weichenlaternen und Tafeln mit der Aufschrift „Attenzione sul treno“ absieht. Als Folge des neuen Strassenverkehrsgesetzes von 1929 sah sich auch die BA veranlasst, ab 1932 die Bahnübergänge mit Andreaskreuzen und Warntafeln zu versehen. Die ursprünglichen Strassensignale mit dem kleinen

Dampfloksignet und der Aufschrift „Pericolo“ (Gefahr) haben sich auf der BA bis zur Umstellung gehalten. Von den rund vierzig Übergängen diente die Mehrzahl lediglich lokalem Verkehr. Grössere Übergänge fanden sich nur in Biasca und bei Dongio, wobei jene im Raum Biasca zunächst durch die Installation von Blinklichtanlagen etwas entschärft und später durch die Bahn- und Strassenverlegung anfangs der sechziger Jahre wegfielen. Als sich noch der ganze Gotthard- und Lukmanierverkehr über den Bahnhofplatz

von Biasca ergoss, hatten die BA-Züge bei der Ein- und Ausfahrt mit ziemlichen Schwierigkeiten zu kämpfen.

Wie allgemein üblich, diente eine Bahntelefonanlage der Verständigung zwischen den Stationen, dem Depot und den Verwaltungsbüros. Deren Führung über eine Freileitung entlang den Fahrleitungsmasten führte zu häufigen Störungen durch Blitzschläge und Fahrleitungskurzschlüsse. Weil zudem nur vereinzelte BA-Stationen einen PTT-Telefonanschluss besaßen, war

die Verständigung hin und wieder erschwert. Da Zugkreuzungen und gar Kreuzungsverlegungen selten waren, vermochte sich dieser Zustand aber bis zuletzt halten. Als anlässlich der unvergesslichen Pfadfindertransporte 1969 ein Fahrleitungsschaden die Telefonanlage lahmlegte, orientierte sich der Stationsvorstand in Dongio an den Bewegungen der Fahrdrähte und konnte so den wartenden Fotografen schon geraume Zeit zum Voraus die Ankunft der verspäteten Züge in Aussicht stellen!

Das Rollmaterial

Die Triebwagen

Auf die Betriebseröffnung hin beschaffte die BA drei Triebwagen verhältnismässig leichter Bauart, mit denen man auf der relativ geringen Steigung von 35‰ des ersten Abschnitts auszukommen glaubte. Die Anschaffung stärkerer Triebfahrzeuge sollte erst mit der Ausdehnung des Betriebes nach Olivone an die Hand genommen werden.

Die BCFe 2/4 1-3 stammten aus den Werkstätten der Schweizerischen Wagons- und Aufzügefabrik (SWS) Schlieren und von Brown Boveri (BBC) Baden. Letztere Unternehmung hatte sich bis anhin vor allem dem Bau von Triebfahrzeugen für Drehstrombetrieb verschrieben. Mit den BA-Motorwagen baute sie erstmals Überlandbahntriebwagen für Gleichstrom. Die Fahrzeuge weisen denn auch unverkennbare Merkmale der damaligen BBC-Technik auf, vor allem den in einem Hochspannungsraum im Gepäckabteil untergebrachten Zentralkontroller, der von den Fahrkontrollern in den beidseitigen Führerständen über eine ziemlich aufwendige Fernbetätigung gesteuert wurde, was bei der bescheidenen Motorleistung von 2 x 80 PS etwas übertrieben erscheint, gab es doch andernorts Triebfahrzeuge grösserer Leistung, die durchaus brauchbar waren, obwohl sie gewöhnliche Direktkontroller, wie man sie von Tramwagen kennt, aufwies. Letztere hatten den Vorteil der viel handlicheren Bedienung gegenüber dem mühsamen „Orgeln“ der handbetriebenen Kontroller, an denen für zwölf Fahrstufen eindreiviertel Umdrehung am Handrad nötig war. Wie üblich konnte an einem Zeiger auf dem Kontroller die eingestellte Fahrstufe abgelesen werden.

Ebenfalls eine BBC-Eigenart bildete die von einer Motor-Generator-Gruppe gespeiste Beleuchtung. Damit liess sich zwar eine ruhigere Beleuchtung erreichen als mit der

Direktspeisung mit Fahrdrachtspannung und die Glühlampen mussten nicht in Serie geschaltet werden, jedoch war dafür die Beleuchtung abgestellter Personenwagen mittels Heizstange direkt von der Fahrleitung nicht möglich. Die BA-Fahrzeuge sind später auf diese bei Gleichstrombahnen bis 1500 V Spannung fast durchwegs übliche Bauart umgebaut worden.

Die Triebmotoren entsprachen der sogenannten Schildbauart. Bis dahin war es üblich, die kleineren Triebmotoren aufklappbar zu bauen, während hier nun wie später allgemein üblich nur noch die Schilde über den Kollektoren aufgeklappt wurden, um den Unterhalt, wie z.B. das Auswechseln oder Nachstellen der Triebmotorkohlen, zu ermöglichen. Im übrigen entsprachen sie der allgemein üblichen Tatzlagerbauart. Aussergewöhnlich war die Achsanordnung Bo'2' mit zwei vollkommen gleichen Drehgestellen, von denen das eine zwei Trieb- und das andere zwei Laufachsen mit demselben Laufkreisdurchmesser von 920 mm aufwies. Offenbar wollte man die Möglichkeit eines späteren Einbaues von zwei weiteren Triebmotoren offenhalten. Ebenfalls eigenwillig war die Anordnung der Stromabnehmer. Es handelte sich dabei um zwei auf hohen Böcken montierte Lyrabügel, die in gesenkter Stellung leicht nach unten geklappt waren (Offenbar bestand wie bei verschiedenen anderen Bahnen die Regel, dass die talwärtsfahrenden Züge lediglich einen Bügel an die Fahrleitung gelegt hatten). Die Übertragung des Heiz- und des Beleuchtungsstromes zwischen den Wagen erfolgte mittels Kabel. Der Aufbau der BA-Triebwagen war recht einfach gehalten. Der mit einem Sprengwerk verstärkte Wagenkasten umfasste zwei Führerstände, zwei offene Einstiege, ein Raucherabteil mit 16 Sitzplätzen, ein Nichtraucherabteil mit lediglich acht Plätzen, einen Gepäckraum mit rund 4,5 m² nutzbarer Ladefläche und den bereits erwähnten Apparateraum sowie das

wiederum nur acht Sitzplätze aufweisende Polsterklasseabteil. Im Gepäckabteil fanden weitere sechs Personen auf Klappsitzen Platz, sodass insgesamt 38 Sitzplätze angeboten werden konnten, wozu noch zehn Stehplätze kamen.

Zwischen den einzelnen Wagenabteilen stellten Schiebetüren die Verbindung her, wogegen die Stirnwandtüren nach aussen aufzuschlagende Drehtüren waren.

Neben der elektrischen Motor- und der Handspindelbremse waren ursprünglich als Betriebsbremsen solche des Vakuumsystems Hardy vorhanden.

Bereits 1913 kamen verschiedene Verbesserungen und Umbauten zur Ausführung. An Stelle der Lyrabügel traten einfache Pantographen, wobei jeder Triebwagen nur einen einzigen erhielt, der über der Wagenmitte aufgebaut wurde. Dies war bei der geringen Länge der Wagen von nur 13,82 m dank ziemlich grossen Kurvenradien und breiten Schleifstücken möglich. Weitere Änderungen betrafen die Motorkollektoren, die Maximalstromautomaten, die Vorschaltwiderstände, die Schaltung der Vakuumpumpen und das Beleuchtungssystem.

Die eher bescheidenen Anforderungen dieser Nebenbahn brachten es mit sich, dass die Motorwagen nun ihren Dienst mehr oder weniger unverändert während Jahrzehnten versahen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist im Laufe der Jahre von 40 auf 55 km/h angehoben worden. Erst um 1952/53 kam es wieder zu Veränderungen, als die Vakuumbremse durch die Charmilles-Druckluftbremse ersetzt wurde. Auch die für fast alle Tessiner Schmalspurbahnen charakteristische Vakuumpfeife wich nun einer normalen Druckluftpfeife, die allerdings eher schwach tönte.

Offenbar legte man auf Äusserlichkeiten wenig Wert. Die einst reichhaltige Verzierung

und Beschriftung der Fahrzeuge der BA ist im Laufe der Jahre immer mehr verarmt und umfasste in den letzten Betriebsjahren lediglich noch die Betriebsnummer an den Stirnwänden und die Klassenbezeichnung bei jedem Einstieg.

Im übrigen blieben die drei Triebwagen bis zur Betriebseinstellung weitgehend im Ursprungszustand erhalten. Nr. 2 diente in den letzten Jahren vorwiegend als Reservewagen und trug auf der Seite Acquarossa während des Winters einen Schneepflug. Im Frühjahr 1973 ist er dann bereits vor der Einstellung abgebrochen worden. Die beiden anderen ABDe 2/4 (wie die letzte Bezeichnung lautete) waren als Reserve auf den beiden Endstationen stationiert, wobei der eine Wagen von Acquarossa aus an Werktagen für ein bis zwei Zugspare bzw. bei unpaariger Fahrplangestaltung in einer Richtung als Vorspannfahrzeug verkehrte.

Wagen 3 verblieb nach der Einstellung in Acquarossa, wo er heute noch an die Zeiten des Bahnbetriebes erinnert. Der äusserlich weniger gut erhaltene Wagen 1 fuhr dagegen noch während Wochen auf seiner angestammten Linie für die Abbrucharbeiten, bevor er ebenfalls verschrottet wurde.

Die Erstellerfirmen der BA-Wagen (SWS/BBC) haben 1913 vier ähnliche Wagen für die Bahnen Tavannes - Tramelan und Tramelan - Breuleux - Noirmont (später CTN bzw. CJ) gebaut, allerdings mit der noch selteneren Achsanordnung (A1) (1A) und mit einem Wagenkasten ohne Gepäckabteil.

Um die drei vorhandenen Motorwagen für nötige Umbau- und Überholungsarbeiten längere Zeit ausser Betrieb nehmen zu können und im Hinblick auf die zu erwartenden Kraftwerkbauten kam die BA nicht darum herum, ihren Fahrzeugpark zu erweitern. 1948 erging deshalb die Bestellung für einen neuen, viermotorigen Triebwagen BCe 4/4 Nr. 4 an die Firmen SWS Schlieren und Société

Anonyme des Ateliers de Sécheron (SAAS) Genève. Etwa zur gleichen Zeit bestellte die Lugano - Ponte Tresa-Bahn (FLP) ein äusserlich sehr ähnliches Fahrzeug mit der gleichen Betriebsnummer. Im Gegensatz zur FLP wählte die BA jedoch eine modernere Bauart, indem anstelle der Direktkontroller eine elektropneumatische Schützensteuerung mit feiner Abstufung und anstelle der Vakuumbremse die Druckluftbremse von Charmilles zum Einbau kam. Die vier Triebmotoren leisteten insgesamt 380 PS gegenüber nur 160 PS der alten Motorwagen; dagegen blieb die Höchstgeschwindigkeit mit Rücksicht auf die Streckenführung und den Gleiszustand auf 55 km/h beschränkt. Durch Verzicht auf ein Gepäckabteil und durch die grössere Länge liessen sich drei Abteile mit insgesamt 56 Sitzplätzen unterbringen, die alle die gleiche Kunststoffpolsterung aufwiesen. Das achtplätzig Abteil zweiter (ab 1956 erster) Klasse unterschied sich von den übrigen Sitzen im Wagen in keiner Weise. Zusammen mit den Stehplätzen in den mit den Führerständen vereinigten Einstiegplattformen fanden in diesem Wagen bei Bedarf über 100 Personen Platz. Nachts liess sich der besetzte Führerstand mittels eines herablassbaren Kunststoffvorhanges von der Plattform abtrennen.

Sofort nach der 1952 erfolgten Inbetriebnahme übernahm der BCe 4/4 4 die Führung des Grundfahrplanes der BA. Bezüglich der Anschriften hatte man noch mehr gespart als bei den vorhandenen Fahrzeugen. Bezeichnung und Betriebsnummer malte man auf der

Klapprountentafel auf, am Fahrzeug selbst waren als einzige Anschriften die Klassenbezeichnungen bei den Einstiegen angebracht.

Zur weiteren Verjüngung kam 1963 der völlig gleiche ABe 4/4 Nr. 5 dazu, womit nun auch die seltenen Verkehrsspitzen problemlos bewältigt werden konnten. Die beiden modernen Wagen kamen in der Regel abwechslungsweise zum Einsatz, während man die wenigen Züge, die einen zweiten Triebwagenturnus erforderten, nach wie vor mit einem ABDe 2/4 von 1911 führte. Nr. 4 erlitt 1971 infolge einer Kollision Schäden und bekam deshalb nochmals eine Revision, sodass er in der letzten Betriebszeit durch den neuen Anstrich vor allem des Wagendaches vom inzwischen etwas verwitterten neueren Wagen 5 zu unterscheiden war.

Gegen Ende der Betriebszeit jagten sich die Gerüchte über die Weiterverwendung dieser beiden Fahrzeuge, die als einzige noch Überlebenschancen hatten. Nach längerem Hin und Her, vor allem auch zwischen den am Kauf interessierten Bahnverwaltungen, verliessen schliesslich beide Wagen kurz nach der Betriebsumstellung Biasca für immer. Nr. 4 kam zur Montreux-Oberland-Bahn (MOB) und leistet dort als Be 4/4 1002 im Lokalverkehr und als Rangierwagen gute Dienste. Nr. 5 dient als Be 4/4 80 der Oberaargau-Jura-Bahn (OJB) als Reservefahrzeug vor allem auf der Linie Langenthal - Melchnau, die inzwischen allerdings teilweise ebenfalls auf Busbetrieb umgestellt ist.

Die Anhängewagen

Die als Erstausrüstung bis zur Linienverlängerung gedachte Fahrzeugbeschaffung des Eröffnungsjahres umfasste lediglich zwei Personenwagen, die C 11 und 12 von SWS Schlieren mit 32 Sitzplätzen. Auffallend an den mit zwei offenen Plattformen versehenen Wagen waren die schmalen Fenster, wie man sie sonst bei

elektrischen Bahnen eher selten antraf. Beide Wagen blieben bis zur Einstellung fast unverändert in Betrieb. Die bereits bei den Motorwagen genannten Änderungen wie Umstellung auf Direktspeisung der Beleuchtung, Umbau auf Druckluftbremse und vereinfachung des Anstriches kamen bei

den Anhängewagen jeweils zur gleichen Zeit ebenfalls zur Ausführung.

1955 kamen zwei Dreiwagen der Brüniglinie zur BA. Sie hatten zuletzt die Bezeichnung C3 668/669 getragen und waren 1909 von der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft (SIG) Neuhausen als B3 225 und 227 erbaut worden (Deklassierung 1940). Die BA löschte die SBB-Anschriften, ohne neue Beschriftungen anzubringen. Die beiden „Erlkönige“, die auch nie im amtlichen Fahrzeugverzeichnis erschienen und ebensowenig in den Geschäftsberichten näher erwähnt sind, verkehrten bei gelegentlichem Grossverkehr, wobei sie durch ihren SBB-grünen Anstrich auffielen. Dieser ist noch kurz vor der Betriebseinstellung durch einen eher behelfsmässig wirkenden hellgrünen Farbton ersetzt worden, wobei im Wageninnern auch die Betriebsnummern 13/14 mit ungelinker Schrift angebracht wurden.

Alle vier Personenwagen verkehrten gegen Schluss des Bestehens mehr oder weniger freizügig. Eine Übernahme durch Museumsbahnen zerschlug sich wohl an zu hohen Forderungen der Bahngesellschaft. Ob wohl der nachherige Abbruch einen grösseren Erlös gebracht hat?

Gepäck- oder Postwagen besass die BA anfänglich nicht. Der durch die Transporte der Schokoladenfabrik in Dangio bewirkte Verkehrsaufschwung führte 1932 zur Übernahme von zwei bereits damals ziemlich betagten Fahrzeugen der PTT-Verwaltung. Es handelte sich um die Postwagen Z 303 (SIG 1890) und 306 (SIG 1896), die mit diesen Nummern zuerst auf der Landquart - Davos- bzw. Rhätischen Bahn und ab 1921 auf der Solothurn - Bern-Bahn im Einsatz gestanden waren. Der Z 303 diente auf der BA als FZ 20 ebenfalls vorwiegend dem Postverkehr, während der andere Wagen als F 19 mehr für den Schokoladentransport der Bahn bestimmt war. Nach der Ablösung durch den K 29, von dem noch die Rede sein wird,

rangierte man 1955 den (neueren) F 19 aus, während der 1953 noch mit der Druckluftbremse versehene FZ 20 einige Jahre als Reserve erhalten blieb. Sein Abbruchjahr ist nicht genau bekannt, möglicherweise verblieb der Wagen nach Abbruch der Zufahrt noch einige Zeit im alten Depot. Kurz vor Weihnachten 1949 setzte die PTT-Verwaltung auf der BA einen weiteren alten Postwagen ein. Aus dem Z3 332 der Brüniglinie (SIG 1904, ab 1931 Z3^o 62) hatte SWS Schlieren einen gefälligen zweiachsigen Postwagen mit der Bezeichnung Z^o 57 umgebaut, der fortan seinen Dienst im Bleniotal versah. Er besass einen graugrünen Anstrich wie die normalspurigen Postwagen. 1970 unterzog ihn die SBB-Werkstätte Bellinzona der längst fälligen Hauptrevision. Dabei wich der PTT-grüne, verwaschene Anstrich dem normalen Zweifarben-BA-Anstrich. Da der frühere Reservewagen nicht mehr vorhanden war, kam der wenig gebrauchte Z2^o 9 der Linie Lugano - Ponte Tresa aushilfsweise auf die BA-Linie. Knapp drei Jahre später wendete sich das Blatt: Nach der Umstellung wanderte der BA-Postwagen auf die FLP aus und übernahm dort die Rolle des Reservewagens, vor allem während der beiden Umbauten des normalerweise eingesetzten vierachsigen Z 8, zunächst von der herkömmlichen Vakuumausrüstung auf Druckluftbremse und später für die Anpassung an die neuen Doppeltriebwagen Typ SZB/VBW. Inzwischen hat die FLP den letzten Triebwagen aus der früheren Ära zum selbstfahrenden Reservepostwagen umgebaut, sodass die Tage des BA-Postwagens gezählt sein dürften.

Auf die Betriebseröffnung hin lieferte die SWS drei gedeckte und vier hochbordige Güterwagen nach genau demselben Muster, wie sie 1909 an die Lugano - Tesserete- und 1912 an die Lugano - Ponte Tresa-Bahn gingen. Eher aus dem Rahmen fiel der gleichzeitig angeschaffte vierachsige Flachwagen O 41, eine Bauart, die sonst fast nur bei westschweizerischen Bahnen

verbreitet war. Auf Niederbordwagen verzichtete man bei der BA in gleicher Weise wie bei den anderen Tessiner Schmalspurbahnen. Ein Betriebsunfall in den ersten Monaten sorgte dafür, dass der Umbau von Hoch- zu Niederbordwagen (der bei allen Bahnen früher oder später ausgeführt wurde) bei der BA sehr rasch zur Realisierung kam. Von den bei der Entgleisung am 25. September 1911 beschädigten L 32 und 33 kam der erstere nach dem Wiederaufbau als S 51 wieder in Betrieb, doch schon 1913 änderte seine Bezeichnung in M 51. Wohl ebenfalls wegen der Schokoladentransporte entstand 1920 aus dem offenen Wagen L 34 der gedeckte Wagen K 24. Zwei Jahre danach schloss man die entstandenen Nummernlücken durch Umzeichnung des L 33 in L 32.

In Erwartung der Baumaterialtransporte für die Kraftwerkbauten nahm man 1951 die Gelegenheit wahr, aus den Beständen der eingestellten italienischen Schmalspurbahn „Ferrovie dell'Appennino Centrale“ (FAC) zehn gedeckte Güterwagen zu übernehmen, von denen vier nach Umspurung und gründlicher Instandstellung als K 25-28 in Betrieb kamen. Mit 15 t Ladegewicht übertrafen sie selbst den vierachsigen OM 41, der lediglich für 12 t Ladung zugelassen war, während die übrigen Güterwagen bis zu 10 t trugen.

Als letzte Erwerbung kam 1955 der K 29 in Betrieb, entstanden durch Umbau und Verlängerung eines fünften FAC-Wagens. Besonders auffallend war sein roter Anstrich

im Gegensatz zum dunkelgrauen Farbton mit schwarzem Eisengerippe der übrigen Güterwagen. Eine Anschrifttafel wies auf seinen Verwendungszweck als Schokoladentransportwagen hin. Die restlichen FAC-Wagen sind abgebrochen worden.

Im Zug der Betriebsumstellung sind die meisten Güterwagen abgebrochen worden. Einzig einige der ehemals italienischen Wagen gingen 1973 an ein Baukonsortium, das die Wagenkasten als Baustellenmagazine weiterverwendete. Zumindest zwei davon sind vom SBB-Zug aus kurz nach der Ausfahrt von Biasca Richtung Bellinzona im Gelände östlich der Bahnlinie auszumachen. Auf den Wagendächern sind Kranhaken angebracht, um das Verschieben nach anderen Baustellen zu erleichtern.

Zu erwähnen sind schliesslich noch die Dienstwagen. Anfänglich besass die BA für Unterhaltsarbeiten eine Reihe Rollwagen, die aber 1917 zwecks Beschaffung von dringend benötigten finanziellen Mitteln verkauft wurden. In späteren Jahren verwendete man offenbar vor allem die beiden offenen Wagen OM 41 und M 51 für den Transport von Oberbaumaterial. Neben dem bereits erwähnten, an einem Triebwagen befestigten Schneepflug baute die Bahnwerkstätte im Eröffnungsjahr einen Montagewagen für den Fahrleitungsunterhalt. Das mit X 61 bezeichnete Fahrzeug erscheint seit 1945 nicht mehr in den Fahrzeugbeständen. Als Ersatz erscheint in späteren Verzeichnissen der X 102 der Rechtsufrigen Thunerseebahn STJ.

Betrieb und Verkehr der Bleniotalbahn

Wie die Bahnen nach Tesserete und ins Maggialtal fuhr die BA Zeit ihres Bestehens nach nahezu demselben Fahrplan mit während Jahrzehnten unveränderten Zugnummern. Saisonzüge und in den letzten Jahren eingeführte Fahrplanverbesserungen kamen durch eingeschobene Zugnummern höherer Ordnung zum Ausdruck; bei der BA waren es

solche mit Hunderternummern. Zumeist hatte die BA einen unpaarigen Fahrplan, was ein oder mehrere Male am Tag zu Doppeltraktionen führte, damit der Fahrzeugumlauf aufging. Einerseits wegen der schwachen Stromversorgung, andererseits wegen des knappen Triebfahrzeugparkes kam es kaum je zu fahrplanmässigen

Zugskreuzungen. Die geringe Zugsdichte von anfänglich etwa sieben, vor der Umstellung etwa 9-10 Zugsparen führte im Laufe der Jahre zur Reduzierung der Gleisanlagen auf den Zwischenstationen.

Der Personenverkehr umfasste einerseits einen nicht sehr grossen Bedarfsverkehr mit Verkehrsspitzen am Morgen und Abend, andererseits einen gleichfalls meist bescheidenen Touristenverkehr untertags mit gelegentlichen Spitzenfrequenzen für Schulreisen sowie für Militärtransporte. Vor allem für letztere war die gelegentliche Einlage von Extrazügen erforderlich. Der Warentransport wickelte sich in der Regel als Mitläuferverkehr in den Personenzügen ab; vor allem in Kriegsjahren nahm der Güterverkehr grösseren Umfang an, was hin und wieder zur Führung von Güterextrazügen nötigte. Hauptkunde war die bereits erwähnte Schokoladenfabrik, die allerdings 1968 ihre Pforten schloss, sodass die Güterverkehrsmenge in den letzten Betriebsjahren drastisch absackte. War 1961 noch eine Gesamttonnage von 7368 t ausgewiesen worden, kam man 1969 noch auf ganze 1795 t für den gesamten Gepäck-, Post- und Güterverkehr! Etwas besser hielt sich der Personenverkehr, wobei aber die Jahresfrequenzen ebenfalls kontinuierlich zurückgingen. Hatte man in den fünfziger Jahren noch um die 300'000 Reisende im Jahr gezählt, waren es in den letzten Jahren des Bestehens nur noch knapp 200'000 Fahrgäste.

Wegen der beschränkten Platzverhältnisse in den alten Triebwagen mussten häufig Anhängewagen mitgeführt werden. Die neuen Triebwagen reichten tagsüber meist aus, nur am Morgen und Abend verkehrten regelmässig Personenwagen. Untertags führten einzelne Züge regelmässig Güter-Kurswagen oder den Postwagen. Zuletzt gab es Wagenladungen fast nur noch von den Stationen Acquarossa und Malvaglia, wogegen früher nicht nur auf den kleineren Stationen ebenfalls Güter zum Verlad kamen, sondern sogar auf offener Strecke in den

Zugspausen Holz verladen wurde. Der eigene Lastwagenbetrieb hat diese Transporte schon früh weggenommen.

In Biasca bestand ein Umladegleis am Güterschuppen der SBB und zudem eine Umladerampe, deren Zufahrtsgleis gleichzeitig dem Abstellen von Anhängewagen diente, vor allem seit dem Wegfall des alten Depots.

Nicht verschont geblieben ist die BA von Betriebsstörungen, wobei vor allem Beschädigungen durch Hochwasser im Vordergrund standen. Von der folgenschweren Entgleisung in Malvaglia-Rongio war bereits an anderer Stelle die Rede. Im vierten Betriebsjahr 1914 kam es nebst ersten Überschwemmungsschäden zu einem Attentat auf das Stationspersonal in Malvaglia-R. Im folgenden Februar konnte der Betrieb infolge starkem Schneefall nur mit grosser Mühe unter Beizug von viel Aushilfspersonal für die Schneeräumung planmässig aufrechterhalten werden. 1919 verunglückte ein Knabe tödlich. Er sass auf einem Handwagen, der bei Biasca-Borgo unter den Zug geriet. Am letzten Oktobertag 1922 führten starke Schneefälle zu einem längeren Stromunterbruch, wodurch einige Züge ausfallen mussten. Ein Unwetter am Nachmittag des 25. September 1927 führte zu einem empfindlichen Unterbruch, der den behelfsmässigen Einsatz von Autobussen für den Personen- und Lastautos für den Warentransport bedingte. Erst am 7. Oktober traf wieder ein Zug in Malvaglia-R. ein, drei Tage später konnte auch wieder bis Acquarossa gefahren werden. Ähnliche Streckenunterbrüche betrafen 1934 und 1936 den Abschnitt Biasca - Loderio. 1942 ereignete sich bei Dongio eine Entgleisung, die zu einem kurzen Unterbruch führte. Arg mitgenommen wurde das BA-Trasse 1951 im Gebiet von Leggiuna, wo die Bahnlinie auf fast einem Kilometer Länge weggerissen wurde. Auf Grund dieses Vorkommnisses ist dort, wie noch bis zur Betriebseinstellung

unschwer erkennbar war, die Bahnlinie angehoben worden, um den Durchfluss des aus einem Seitental einmündenden Wildbaches zu vergrössern.

Die restlichen Jahre verliefen verhältnismässig ruhig. Lediglich 1971 machten starke Blitzschäden dem Unternehmen zu schaffen.

Der Bestand an festangestelltem Personal betrug fast immer um die zwanzig Mann mit einem Anstieg bis auf 25 Angestellte um 1958, worauf die Zahl in Anpassung an die sinkenden Beförderungsleistungen wieder bis auf 17 zurückging. Während des Ersten Weltkrieges erfolgte ein Abbau vor allem bei der Verwaltung durch Ernennung des Depotchefs zum Direktor (Dieser Mann namens Tomaso Marioni hat in der Folge die Geschicke der BA während Jahrzehnten mit

fester Hand geführt). Wie bei Kleinbetrieben üblich, versahen die Angestellten verschiedene Dienste gleichzeitig. So war es bei der BA an Sonntagen üblich, dass der Kondukteur einen grossen Schlüsselbund mit sich führte und auf den Unterwegsstationen während des Aufenthaltes die Stationsbüros öffnete, um Fahrausweise zu verkaufen. Schon seit 1933 versahen verschiedene Angestellte auch Chauffeurdienste, was die Umschulung vor der Umstellung etwas erleichterte. Allerdings traten dann noch einige Härtefälle auf, die beim Busbetrieb zu Übergangslösungen führten. So wurden anfänglich die Autobusse entgegen aller Regel zum Teil von Kondukteuren begleitet, während der bejahrte Vorstand von Dongio in Acquarossa weiterwirkte (dort allerdings nicht mehr an den Fahrdrähten ablesen konnte, ob ein Autokurs nahe.....).

