



Il Passo del San Bernardino.

“Mon Avium” “Vogelgerb” e Pizz Uccello; così si chiamava ai tempi antichi San Bernardino. Assunse il suo nome soltanto nel 1450 in onore a San Bernardino da Siena. Interessanti rinvenimenti presso il castello di Mesocco fanno dedurre che il passo fosse utilizzato già in epoca preromana. Grazie alle favorevoli condizioni geografiche passarono uomini di qui molto prima che la mulattiera conducesse sopra il San Gottardo. L’apertura della galleria del San Gottardo richiese nuovi progetti per i collegamenti vari nel canton Ticino. In ciò i promotori del San Bernardino videro una chiara occasione per il collegamento Coira-Belinzona attraverso la Mesolcina. Gli obbiettivi erano soprattutto i collegamenti trasversali Sempione-Locarno verso il Gottardo e lo Spluga. Un piano complessivo, stilato all’inizio del secolo, mostra una ingegnosa e veramente fitta di rete di ferrovie a scartamento ridotto nel Sopraceneri. Se tutti questi progetti fossero stati condotti a termine, il famoso Glacier Express avrebbe avuto una dura concorrenza. Alcuni dei collegamenti programmati furono più tardi costruiti: la linea Biasca-Acquarossa-Olivone nel 1911, nella Maggia Locarno-Bignasco nel 1907, nelle Centovalli Locarno-Camedo-Domodossola nel 1923, mentre il collegamento ferroviario a scartamento ridotto Locarno-Bellinzona-Biasca non fu mai realizzato. Che questo collegamento sia responsabile della sopravvivenza solo parziale delle linee?

Antecedenti al Progetto di una Ferrovia in Mesolcina.

Già nel secolo scorso si udivano le prime notizie di una ferrovia attraverso la Valle Mesolcina! Una mozione al comune di Mesocco portava 25 firme. Un collegamento ferroviario verso il capoluogo Bellinzona doveva salvare la valle dall'isolamento. L'ingegner Nisoli presentò nel 1898 una domanda di concessione per la costruzione di una tranvia in Mesolcina, richiesta che fu approvata dal Consiglio Federale nel 1899. Per risparmiare sui costi i promotori volevano realizzare 26 km del tracciato lungo 32 km. sulla strada cantonale. Una commissione nominata dal Canton Grigioni costituita dal Dr. Plattner, l'ingegner Gilli e l'ingegner Peterelli trovò il progetto insufficiente e spinse alla costruzione di una vera ferrovia a scartamento ridotto con tracciato interamente in sede propria. Si ebbe forse il presentimento già allora che le tranvie interurbane sarebbero state sostituite dal traffico individuale? Oppure ebbero già allora il secondo fine a costruire la linea della Mesolcina solo come prima tappa della ferrovia del San Bernardino Il 13 maggio a Tös nei pressi di Wintethur si giunse ad un primo contratto fra la "Società Ferrovia elettrica Bellinzona-Mesocco" e la "Società per azioni già Johann Jakob Rieter". In esso fu fissato che l'azienda di Winterthur avrebbe dovuto in qualità di appaltatrice generale di allestire la struttura completa dell'impianto della linea elettrica. Si stabilì la data di ultimazione dei lavori, forse molto vicino per le concezioni attuali, ma non inconsueta a quei tempi: la linea doveva cioè essere collaudata entro il 30 giugno 1906 dagli organi ispettivi sul tratto Bellinzona-Lostallo, il rimanente tratto fino a Mesocco al più tardi il 15 ottobre. Venne programmato l'inizio dell'esercizio rispettivamente per il 15 luglio ed il 1 novembre 1906. In caso di inadempienza alla data stabilita, l'imprenditore si impegnò a pagare una penale di Fr. 1'000 per ogni settimana di ritardo. Quanto ci vuole complessivamente per la costruzione di una ferrovia. Possiamo indicare, per semplificare tutte le cose di cui non dovette occuparsi l'impresa costruttrice: esproprio terreni, mobili, sbarre, dispositivi di sicurezza per le linee del telegrafo e del telefono, nonché i pali del telegrafo. La ditta dovette preoccuparsi della parte rimanenti: i lavori di sterro, la costruzione del tracciato e la posa delle rotaie, progettazione e realizzazione dei ponti in pietra e acciaio, l'edificazione delle stazioni e della centrale elettrica, la fornitura del materiale rotabile necessario. Rieter si impegnò con contratto a costruire la ferrovia della Valle Mesolcina per 2,43 milioni di franchi tutto compreso! I diversi lavori vennero preventivati come esgue:

Tracciato	648.000 Fr.
Fabbricati di Stazioni e Rimesse	136.600 Fr.
Sovrastrutture	624.360 Fr.
Centrale Idrica	334.900 Fr.
Distribuzione Energia	339.670 Fr.
Materiale Rotabile	293.000 Fr.
Segnale e Impianti Telefonici	<u>13.200.Fr.</u>
Totale	<u>2'425.730 Fr.</u>

Il Contratto con Rieter.

Relativamente alla scadenza contrattuale dei lavori molto vicina, forse influì il fatto che Brenno Rieter firmò il contratto stesso benché non fossero affatto chiari tutti dettagli. Questo accordo poteva condurre, dopo il completamento della costruzione, ad una querela, con la quale Rieter avrebbe obbligato la Compagnia B M ad ulteriori pagamenti se durante il corso della costruzione fossero stati richiesti dei cambiamenti da parte della Compagnia ferroviaria. Da un lato era pattuito di costruire la linea ad un prezzo stabilito, dall'altro molti dettagli rimanevano definiti in modo impreciso nella stipula del contratto. La società di Jakob Rieter avrebbe avuto più di un motivo sufficiente per sospendere i lavori di costruzione fino alla definizione delle pendenze: tuttavia fece affrettare il compimento fiduciosa di poter mettere più tardi in conto le prestazioni in più. La citazione diceva in apertura: "La semplice lettura del contratto fa immediatamente comprendere che si trattava di uno di quei grossi contratti di costruzione che sogliono, di regola, diventare così pericolosi per l'imprenditore". Già a quel tempo erano necessarie perizie per poter rendere veramente accettabili anche gli ultimi dubbiosi finanziamenti e dal punto di vista tecnico, progetti "audaci"! Così scriveva nel 1902 in una perizia l'Ing. Hermann Jäggi, direttore dell'Appenzeller Strassenbahn. "Riassumendo: La ferrovia Berllinzona-Mesocco così progettata è secondo la nostra convinzione assolutamente vitale semmai Stato e Comuni avranno a pentirsi di aver concesso l'appoggio finanziario per la costruzione di questo mezzo di trasporto, che apre completamente al traffico la vallata. Le aspettative, che abbiamo espresso nel preventivo sulla capacità di rendita, non risulterebbero soprastimate ed a mio avviso si mostreranno di gran lunga più favorevoli soprattutto in relazione al traffico viaggiatori". "Per gli interessi del capitale obbligazionario non potevamo riconoscere rischi in nessuna direzione e non si dovettero presentare difficoltà nelle attuali basse condizioni d'interesse per depositare al 4% il capitale di 1'000'000 di Fr." "Siamo della determinata opinione che anche dopo una successiva consistente dotazione del fondo speciale entro breve tempo, probabilmente già nei primi anni di esercizio i ricavi siano sufficienti per un modesto interesse del capitale azionario, soprattutto se al capacità disponibile trova la valorizzazione dovuta al vantaggio e beneficio degli abitanti della vallata! Con ciò siamo giunti alla fine dei nostri discorsi e possiamo con coscienza e tranquillità dichiarare di aver cercato del tutto obbiettivamente e fedelmente alle nostre convinzioni, di condurre a termine il compito assegnatici.

Come nacque il Contratto.

Il Comitato promotore sotto la guida dell'Ing. Silvio Tonnella definì i lavori preliminari al progetto; l'impresa di progettisti Bellenot-&-Thormann di Zurigo elaborò in seguito una proposta. Nel dicembre 1901 la ditta Rieter presentò offerte per la parte idraulica elettrica. All'epoca Rieter non lavorava ancora nel settore delle macchine tessili, ma progettava e costruiva ponti, turbine, impianti d'illuminazione, piloni, piccole centrali elettriche, pilastri e trasmissioni. Rieter non volle inizialmente assumersi i rimanenti lavori; il Comitato pensò di affidare i rimanenti lavori a Romualdo Nisoli di Grono, uno dei più vicini parenti di Tonnella. Ma molto presto il comitato fece capire che avrebbe preferito non applicare i lavori separatamente. Di conseguenza si esortò a Rieter a presentare un'offerta per l'assunzione generale dell'impresa. In base alla documentazione di Bellenot-&-Thormann, il 7 maggio 1902 Rieter calcolò un primo preventivo di spesa per complessivi 2,5 milioni di Fr. Con ciò il comitato promotore ebbe nelle mani sufficienti dati per dare vita ad una Società Ferroviaria. IL 26 maggio 1093 si tenne a Lostallo la riunione costitutiva della "Ferrovia Elettrica Bellinzona-Mesocco", nella quale furono approvati gli statuti ed il comitato di costituzione. Come Presidente della Società l'assemblea scelse il Dr. Calonder di Coira, Deputato Cantonale.

Cominciano le varianti la progetto.

Poco dopo la fondazione della Società il progetto subì radicali variazioni. Il tracciato dovette essere interamente in sede propria. Il primo progetto prevedeva di utilizzare il rio della Calancasca per la produzione della corrente. Ma in seguito Rieter decise per San Gaicomo-Cebbia sopra Mesocco, sulla Moesa. Contemporaneamente la B-M richiese una potenza delle turbine di 1'000 CV invece di 800 CV. A Soazza si dovette eliminare una curva ed a Castione si dovette costruire un ponte appositamente per la linea. In seguito alle nuove modifiche la tensione di trazione dovette essere alzata a 1'500V e la linea di contatto dopo Roveredo aumentata al diametro di 4,5 mm. L'imprenditore spinse a fermare questi cambiamenti fondamentali ed a sottoporre ad esame i costi di produzione; si convennì di consegnare tutti i piani e gli studi alla Società ferroviaria. Tonnella ricevette il 26 marzo 1904 gli atti completi. Con ciò la Ferrovia assunse in un certo qualmodo la direzione dei lavori, sulla quale fino a quel momento l'appaltatore aveva l'autorità principale. Gli ingegneri capo Zollinger e Berg eseguirono, insieme con il Direttore Tonnella i progetti per il nuovo tracciato della linea. L'Ing. Breg promise ai subfornitori per la fine di maggio 1904 la documentazione particolareggiata per un nuovo calcolo di costi. La posizione di offerta diventava per Rieter sempre più difficile, perché la documentazione non fu presentata in tempo dall'amministrazione ferroviaria. Slivio Tonnella spinse tuttavia la ditta imprenditrice generale ad indicare un costo preciso. Riunioni minuziose e carteggi fecero passare molto tempo, soprattutto i calcoli dei movimenti di terra per scavi e riporti non potevano essere terminati in tempo dall'ing. Zolligr. Venne la fine del 1904 prima che Rieter giungesse in possesso della documentazione. Il 16 dicembre il subbalpatore della costruzione Nisoli trasmise all'imprenditore generale la sua offerta per la costruzione dei lavori di base. Il 19 dicembre infine Rieter presentò l'offerta della Ferrovia: I costi ammontavano a 2,7 milioni di Fr. La società ferroviaria da parte sua pose mano alla matita rossa e cominciò a ribassare il prezzo. Dopo un colloquio tra Rieter, Nisoli e l'Ing. Zolliger a Töss ci si accordò per la somma di Fr. 2,42 milioni di Fr. Contrarietà ci furono anche nel finanziamento. Dopo che Rieter si era già generosamente assunto azioni per l'ammontare di 70'000 Fr., egli dovette ora partecipare al progetto con altri 150'000 Fr. Il continuo su e giù di cambiamenti, complementari e chiarificazioni finanziarie fecero arrivare l'aprile del 1905. La mancanza di finanziamenti poté essere superata assumendosi i comuni della Valle Mesolcina la garanzia degli interessi per la partecipazione di Rieter; i punti controversi del progetto tuttavia non potevano essere avviati ad alcuna conclusione. IL contratto fu stipulato il 13 maggio 1905, ancora una volta in seguito alle insistenze di Tonnella e sebbene punti importanti fossero ancora oscuri!

La realizzazione dei lavori.

Per la costruzione della sede ferroviaria fu previsto fin dall'inizio di utilizzare l'opera dell'impresa Fratelli Nisoli-&-Seeli di Grono. Questa si dichiarò pronta ad eseguire in subappalto i lavori per un prezzo forfetario di Fr. 917'000. Rieter fu però amaramente deluso da questa ditta poiché, versando in cattiva condizioni finanziaria assolse i suoi compiti solo in parte. Il 13 luglio Rieter tolse l'incarico a tale impresa e si occupò lui stesso del completamento dei lavori per la sede del binario. Una descrizione dei lavori che "lo scartamento ridotto è di un metro". Non si presentano particolari difficoltà nella scelta del tracciato. Anche dopo che si progettano le varianti rispetto al primitivo studio di tranvia, si seguì tuttavia ampiamente la vicinanza della strada. Il raggio minimo fu fissato in 80 m. e la pendenza massima a 60 mm/m. La larghezza della linea dopo le ultime opere risultò di 31.505m, di cui 22.363 m. erano rettilineo (72%); 24.587m. erano sul suolo retico, i restanti sul territorio del canton Ticino.

Viaggio nel 1907; un po' di tecnica.

A Bellinzona (230.6m s.l.m) saliamo sul treno della "Ferrovia Elettrica Bellinzona-Mesocco". Diagonalmente di fronte alla stazione riconosciamo la rimessa a due binari. Gli impiegati della ferrovia privata si trovano a 7 minuti di cammino ad est della stazione della famosa linea del Gottardo, vicino alla caserma. Dapprima il nostro treno si spinge verso nord fino 42.5 mm/m raggiunge l'altezza necessaria per superare la linea del Gottardo (non ancora elettrificata!). Il sovrappassaggio presenta un ponte d'acciaio inclinato con 12,27 m. di luce e con una volta di cemento da entrambi i lati, ciascuna da 6 m di diametro interno. Presso il Km 2.3 della linea, il treno attraversa il ruscello di Arbedo su un viadotto di pietra, che presenta 3 luci di 6 m. Dopo 600 m di percorso vi è un ponte in pietra piuttosto grande con 3 luci di 24 m: Qui la Moesa deve essere attraversata la prima volta. La stazione di Castione-Arbedo appartiene alla linea del Gottardo. Essa cura il servizio di fermata anche per la B M. Qui vengono consegnate alle FFS le merci provenienti dalla Valle. Il binario svolta ora verso destra in direzione della Valle Mesolcina, incrocia la strada cantonale e la segue poi fino alla fermata di Lumino ultima località del Canton Ticino. Al Km. 6,9 della linea passiamo il confine del Cantone dei Grigioni e raggiungiamo con un rettilineo lungo 1,5 Km la prima stazione sul suolo dei Grigioni. San Vittore. Al Km. 9,92 attraversiamo ancora la Moesa questa volta su un ponte d'acciaio con due archi di 30 m. per poter attuare il tragitto sul ponte dovette essere costruita una galleria stradale lunga 17 m: la buona qualità della roccia di costruzione dallo scavo aveva reso possibile la sua utilizzazione per la costruzione del ponte. Al Km. 10.7 della linea vi è la località principale della bassa Mesolcina, Roveredo. Alla stazione è annessa la sottostazione elettrica di conversione, che trasforma per mezzo di generatori la corrente della centrale elettrica di Cebbia in corrente continua, immettendo la nella rete della linea area di contatto. Al Km. 11,2 viene attraversato per l'ultima volta il fiume che dà il nome alla valle. Al Km. 11,2 attraversiamo la fermata di St. Antonio. Sull'impetuoso ruscello Calancasca è gettato un ponte di pietra con due archi ognuno di 16 m. di luce. Al Km. 12.7 dalla partenza vi è la stazione di Grono. Poi la direzione del tracciato si adatta all'ampio terreno e procede per un vasto tratto la strada cantonale. Raggiungiamo la fermata di Leggia al Km. 15.5, quella di Cama un po' stazione per il cambio dei cavalli, al Km.16,2 la fermata di Sorte al Km. Lostallo, punto estremo del tratto aperto all'esercizio, si trova a Km 21.36 da Bellinzona. Il tracciato della ferrovia sale ora lentamente e segue lungo la Moesa, fino alla fermata di Cabbio. Il terreno cambia notevolmente: la valle diventa più stretta! Al Km. 26 irrompe nelle immediate vicinanze dei binari l'impetuosa cascata della Buffalora con i suoi 150m di altezza. Il nostro "Trenino" gira ora a destra con un arco lungo 10 m e piega poi di nuovo a sinistra, raggiungendo al Km. 27 l'altezza della strada cantonale con un viadotto di pietra a 3 luci di 6 m. Poco dopo il treno scompare nella prima galleria. Condizionate dal terreno montuoso le opere d'arte si susseguono sempre più frequentemente. All'

appena attraversata la galleria Forcola lunga 42 m segue il viadotto Tonaccia con le sue 7 aperture. A 20 m di altezza viene attraversato il torrente Mure e successivamente in treno entra nella galleria sotto la Chiesa di San Martino lunga 30.5 m. Il tracciato della ferrovia conduce al Km. 28,2, nuovamente su un viadotto di pietra sopra la strada d'accesso al paese: 4 luci hanno un diametro di 6 m. l'ultima di 4 m. Dopo 200 m. il viaggiatore raggiunge la stazione di Soazza (623 m s.l.m.), situata su un terreno pianeggiante. In seguito la strada è attraversata a livello. La pendenza è ora di 60 mm/m. I torrenti Sega, Porcaresco sono stati attraversati da ponti ognuno con 3 o 4 luci di 5, 6 e 9 m. di ampiezza. Fra il Km. 30.8 ed il Km. 31.1 il nostro treno passa attraverso importanti fenditure rocciose: 200m più avanti si raggiunge la stazione terminale di Mesocco. Il binari della stazione sono a 769 m s.l.m.; dalla nostra partenza, 75 minuti fa abbiamo superato 538,4 m. di altezza. In questo ultimo tratto di linea, fra Soazza e Mesocco, panoramico e ricco di attrattive, il viaggiatore ha quasi sempre la vista sul poderoso castello di Mesocco e sul San Bernardino. Il fabbricato della stazione di Mesocco è simile a quello di Bellinzona. Il deposito posto di fronte con l'annessa officina, ha una lunghezza di m. 55 ed è largo 10,5 m. Tutte le stazioni dispongono, oltre al binario di transito, di un binario per incrocio lungo 60 m. e di un binario morto.

Nel 1882 la Ferrovia del Gottardo venne inaugurata. A Mesocco un gruppo composto da 25 persone presentarono una mozione, chiedendo un collegamento fino a Bellinzona. 1899 il Consiglio Federale accordava la concessione per una tramvia con solo il 20% in sede propria. Diverse commissioni di esperti raccomandavano una ferrovia a scartamento ridotto con un tracciato proprio. Nel 1903 si stipulava un primo contratto di costruzione fra il Comitato Promotore e la ditta Rieter: questo contratto costituisce il presupposto per la riunione di fondazione della "Ferrovia Elettrica Bellinzona-Mesocco", tenuta a Lostallo il 26 luglio. Il 16 gennaio 1905 l'Autorità Confederale di controllo dà il suo consenso alla costruzione di una ferrovia elettrica a 1500 volt. Il 13 maggio si giunge alla stipula del contratto fra Rieter e la compagnia ferroviaria. Il 26 maggio il Consiglio Federale autorizza il progetto ferroviario Bellinzona Mesocco. 1907 viene inaugurato il tratto Bellinzona-Lostallo come la più moderna ferrovia a corrente continua e a tensione e comando indiretto dell'elettrotrazione per trazione multipla. Il 31 luglio è aperto anche il tratto Lostallo-Mesocco. 1908 Silvio Tonnella, direttore della B.M., presenta una domanda di concessione per la costruzione di una linea del San Bernardino (*) (Thusis-Mesocco-Bellinzona). Per la prima volta gravi burrasche mettono a dura prova la linea! 1909 deve essere fornito ulteriore materiale rotabile, fra cui anche elettromotrici. Il Consiglio Federale delibera di rinviare il progetto San Bernardino come collegamento alla rete RhB, fino alla risoluzione del problema di una ferrovia per le Alpi Orientali. 1911 la linea deve essere risanata, il capitale azionario ammortizzato al 10%. Il maltempo ha colpito la linea già due volte. 1912 da quest'anno vengono raggiunti notevoli profitti, per pochi anni. 1913 un accordo amichevole fra B.M. e Rieter. 1914 Primo incidente con una vittima a causa di un guasto ai freni. 1926 Grande fermento in Mesolcina per la festa del 4° centenario della liberazione. 1928 due incidenti causano ognuno una vittima. Ulteriori burrasche rendono difficile lavorare alla linea. 1931 per rendere possibile alla B.M. un collegamento diretto con le FFS si deve costruire, insieme con le Ferrovie Federali una galleria ad Arbedo (come necessaria a causa di frane) e inoltre un binario diretto per Bellinzona FFS. Ma il monte Arbino si tranquillizza, le FFS rinunciano al loro progetto e così la B.M. finisce fino al 1972, nel centro di Bellinzona a 500 metri di distanza dalla stazione del Gottardo. Il 1933 con l'apertura della strada cantonale per autocarri causa una diminuzione delle entrate, così che nel 1934 per motivi di risparmio il personale pensionato o dimissionario, non viene più sostituito. 1942/3 Accettazione delle linee Federali a corrente continua e passaggio della B.M. alla RhB, onde ottenere l'aiuto confederale per l'ammodernamento delle linee private. Il 1957 si festeggiano i 50 anni e riceve la nuova elettromotrice BDe 4/4 491 per poter servire meglio il nuovo insediamento siderurgico Valmoesa. 1969 in seguito ad un rapporto benevolo della commissione, ne segue un secondo che ne raccomanda di trasferire il traffico passeggeri su strada e di ricostruire un nuovo tracciato a scartamento ordinario su un nuovo tracciato tra Castione e Grono. (9Km.). Il rimanente tratto 22 Km. Sarebbe da abbandonare, per consentire il risparmio di un paio di milioni di franchi nella costruzione di un'autostrada in Mesolcina. 1970 dopo due incidenti devono essere demolite le elettromotrici 451 455 e 471 deve essere perciò noleggiata dall'Appenzeller Bahn l'elettromotrice 41. Il 2 agosto è sciolta con l'intervento della Polizia una dimostrazione della popolazione in favore del mantenimento della ferrovia. 1972 il 28 maggio il traffico passeggeri e merci passa alle PTT. Con ciò il servizio non migliora ed anche il deficit non diminuisce! 1978 alluvioni e frane interrompono il traffico superiore. Resta un'attività residua tra Castione e Cama. L'officina deposito viene trasferita a Grono ed un'elettromotrice di riserva giunge a Grono su carrello stradale. Degli oltre 50 posti di lavoro di una volta ne sono rimasti solo 8.