



Am 27. Juli 1984 entstand diese Aufnahme mit dem ABe 8-8-23 der SSIF (Società Subalpina di Imprese Ferroviarie) mit dem Namen Ossola, im noch oberirdischen Centovalli-Endbahnhof in Locarno.

ckenverlängerung von San Antonio anschliesst. In diesen offen ausgeführten Abstell- respektive Betriebsbahnhof mündet auch die hinter einer Kulisse geführte Strecke aus der Grenzstation Camedo. Dieser als Locarno/Domodossola bezeichnete Fiddleyard in Segmentbauweise ist so konzipiert, dass er sich bei längeren Betriebspausen von der restlichen Anlage trennen lässt und parallel zur Station San Antonio geparkt werden kann. Aber auch für den Fall, dass sich der Eingangsbereich zum Centovallizimmer in diesem Bereich befindet, lässt sich der Fiddleyard verschieben.

Das Gleiskonzept ermöglicht sowohl einen Point-to-Point-Betrieb als auch Übergänge von einer Strecke zur anderen. Bei ausgedehnteren Raumverhältnissen, wie in Variante 3, lässt sich anstelle des Fiddleyard auch ein offener Kehrschleifen-Abstellbahnhof an die Streckenäste anschliessen. Diese Variante wäre bei Verwendung älteren Rollmaterials, zum Beispiel bei Triebwagen mit Anhänger, vorzuziehen, um das Kupplungsproblem zu umgehen. Das Kuppeln und Entkuppeln mit Pinzette könnte sich betriebshemmend auswirken.

Der Streckenzulauf aus Camedo führt in einer Neigung von etwa 25‰ hinter einer Kulisse des sichtbaren Teils bis zum Fiddleyard Locarno/Domodossola.



Durch den Abgang im Locarnen Bahnhofsbereich gelangt man seit 1990 zur FART (Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi).



Ein ABe 4/6 wartet in der unterirdischen Endstation auf Fahrgäste.

Fotos: Ingrid Peter