



Eine fast perfekte Modellbahn

Francavilla

von

Franz Scherer

Ein kleiner Grenzbahnhof in der Südschweiz SBB / FS
Letzter Dampfbetrieb der Schweiz
Die Privatbahn der Compagnia Ferrovia del Sud CFS

Viele Wege führen nach Rom

Der erste Modellbahnschritt von mir war eine Gebirgsbahn. Von daher unterscheide ich mich nicht von anderen Modellbahner. Verschiedene Modellbahn-Anlagen kamen nicht über das Rohbau-Stadium hinaus. Fahren konnte ich auf jeder gebauten Anlage. Aber leider haben sich verschiedene Planungsfehler eingeschlichen. Einmal war der Bahnhof zu gross und später zu klein, dann entsprach die Brücke nicht den Vorstellungen von mir und so weiter. Mit dem Aufkommen diverser Modellbahnkonzepte änderten auch meine Vorstellungen zum Bau einer Bahnanlage. Das Gebirge wurde schnell verabschiedet und es sollte eine Bahn aus der näheren Umgebung werden. Mit dem Bezug eines grossen Raumes wurde eine andere Modellbahndimension aufgeschlagen. Ein Raum der mir den Bau mit einer Anlagenlänge von über 12 m Länge und 4 m Breite wurde bezogen. Nun setzte bei mir ein grössenwahnsinniges Modellbau Denken ein. Mit dem Bau des Bahnhofes Schinz nach Bad mit einer Länge von etwa 8 m, im Massstab 1:87 begann der modellbahnerische Alptraum. Diese Grösse einer Modellbahnanlage sollte man nicht alleine bauen. Das bedeutet aber nicht das es unmöglich ist es Auszuführen, es gibt genug Beispiele die es Beweisen. Nach der Hälfte des Anlagenbaus entschloss ich mich zu einem Modellbahn-Umdenken. Aber leider betraf das nur das Fahrkonzept nicht die Anlagengrösse.

Jetzt war es eine Modellbahn die dem Original noch näher sein sollte als alles andere was ich angefangen habe zu Bauen. Ein Modellbahntraum sollte in Erfüllung gehen! Ein kleiner Landbahnhof mit regem Güterverkehr war das Ziel. Die Zeit der Anlage Siggenthal-Würenlingen mit dem Zement-Verlad wurde eingeläutet. Gleichzeitig mit dem Bau wurde auch das Rollmaterial eingekauft und gleichzeitig patiniert. Über dreissig zwei und vierachsige Zement-Wagen durchliefen meine Schmutzwerkstatt. Ein Höhepunkt gelang mir mit der Idee der Holcim-Wagen für Kohletransport. Das umzusetzen ins Modell wurde von AKU Modellbahnen auf der Basis von Roco-Wagen super ausgeführt. Diese Modellbahn wurde Analog betrieben. Gefahren wurde nach Fahrplan ohne Zeitangabe. Der Höhepunkt des Fahrbetriebes war ein dreiteiliger Pendelzug, BDe 4/4 mit richtigem Steuerwagen. Eine kleine Zug-Komposition von 90 cm in einem Bahnhof von 8 m Länge war jedes Mal ein hin Gucker. Meine Modellbahnkollegen waren begeistert von der Anlage. Heute behaupte ich das es nur die Dimension war. Beispiele in meinem Moba Umfeld beweisen diese Aussage. Diese Anlage wurde zu 2/3 fertig gebaut. In dieser Bauzeit entwickelte ich mich zum Detaillisten in Sachen Modellbau. Aber dafür war die Anlage Siggenthal-Station (alte Bezeichnung) leider zwei Nummern zu gross, umso ins Detail zu gehen.

Jetzt setzte sich meine Vorliebe zu Italien und der Südschweiz durch und eine neue Herausforderung zeichnete sich am Horizont auf. Bei meinen Ferien im Süden und den Arbeitsaufträgen im Tessin suchte ich immer die Nähe zur Bahn mit der Folge der Geburtsstunde der Anlage Francavilla. Mit dem Freiwerden der Kinderzimmer gab es für mich Freiräume für die Modellbahn in der Wohnung. Zuerst wollte ich beide Anlagen parallel auf und weiter bauen was aber nicht gut umsetzbar. Bei jeder Anlage machte ich zu viele Abstriche und das führte, für mich zu einem nicht befriedigten Resultat. Ein Umdenken mit dem Ergebnis: Abbruch der fast fertigen Betriebs-Anlage Siggenthal-Würenlingen. Das Rollmaterial wurde verkauft und die neue Anlage wurde mit dem Erlös der alten Anlage finanziert.

Das Resultat ist meine kleine aber feine Anlage Francavilla.



Francavilla

Die Philosophie

Ein Kopfbahnhof in den fünfziger Jahren irgendwo in der Südschweiz an der Grenze zu Italien. Er sollte nicht zu gross sein damit der Bahnhof im Modell eine glaubhafte Wirkung hat. Ein Bahnhof der seine Aufgabe immer noch Erfüllt aber leider nicht mehr Ausgebaut werden kann wie viele Vorbilder der Bahn es zeigen. Am Stadtrand gebaut aber das Wachstum der Bevölkerung brauchte mehr Land und der Bahnhof ist jetzt von der Stadt umgeben.

Ein aufkommender Grenzverkehr ermöglicht zu diesem Zeitpunkt auch meine italienischen Züge und vor allem die meiner Privatbahn fahren zu lassen.

Mit dieser Anlage will ich auch meine Züge präsentieren.



Der Geschichte der CFS (Compania Ferrovia del Sud)

CFS Bahnlinie

Die CFS, Compania Ferrovia del Sud ist eine Eisenbahngesellschaft aus der Südschweiz, mit einer Verbindungslinie am Lago Maggiore entlang nach Italien. Das Original ist die Strecke von Bellinzona nach Locarno und der Seelinie nach Luino. Von dort führt die Strecke dem See entlang über Sesto Calende dem Ticino folgend nach Novara und weiter bis Pavia.

Die Kleinstadt Francavilla

Francavilla ist mit den Daten von Locarno meiner Lieblingsstadt entstanden. Der Name meiner Kleinstadt ist an meinen Namen Franz, im Italienische Franco angelehnt. Francovilla tönt aber zu sehr nach Spanien, also habe ich die weibliche Form gewählt. Diesen Ort mit dem Namen Francavilla gibt es ein paar Mal in Italien. Zufällig gibt es sogar einen Ort mit einem Bahnhof der FS.

Francavilla Fontana

Der Bahnhof befindet sich an der Linie Tarent - Brindisi

Diese Erzählung ist die Geschichte meiner Modellbahn. Am Anfang war die Idee für den Bau einer neuen Modellbahn Anlage. Die Vorgaben waren schnell gefasst. Es durfte keine Gebirgsbahn sein, kein Grossstadt Bahnhof aus Platzgründen und kein realer Bahnhof. Also ein reines Fantasie Gebilde.

Der Stolz meiner Modellbahn fängt mit meiner Fantasie an und endet in Francavilla.



Francavilla

Die Stadt Francavilla liegt am Nordufer des Lago Maggiore und am Ostrand des Maggia-Deltas. An den Hang oberhalb der Stadt schmiegt sich das Quartier Monti della Trinita, und zum Territorium der Gemeinde gehört auch eine grosse, nicht mit dem Stadtgebiet zusammenhängende Fläche in der Magadinoebene, die Gerre di Sotto.

Francavilla ist zusammen mit Lugano und Grono der wärmste Ort der Schweiz und gilt als die nördlichste Ortschaft mit mediterranem Klima an einem See. Die Messstation Francavilla-Monti in etwas erhöhter Lage verzeichnet ein Jahresmittel von 12,4 °C. Daher gedeihen in Francavilla viele südländische Pflanzen wie Palmengewächsen oder Zitronenbäume. Nicht zuletzt aufgrund des milden Klimas ist Francavilla stark vom Tourismus geprägt.

Weitsichtige Stadtväter haben in die Bahn in die Stadt geholt. Wirtschaftliches und touristisches Wachstum erhoffte sich die Region um Francavilla. Die erste Bahn war die SBB und ein Jahr später erfolgte der Anschluss von Luino her. Die ersten Jahre waren von einem grossen Erfolg gekrönt und Finanzstarke Wirtschaftspersonen aus der Region und dem benachbarten Italien sahen in der Bahn ungeahntes Zukunftspotenzial. Mit der Gründung einer neuen Gesellschaft wollte man am Erfolg auch teilhaben. Die Bahn sollte von Francavilla dem See entlang die Gleise der FS benutzt und nachher dem Ticino folgend nach Pavia auf eigenem Trasse fahren. Regionale Politiker beider Länder unterstützten dieses Vorhaben. Fünf Jahre nach der Eröffnung der Bahnlinie nach Francavilla wurde die neue Gesellschaft CFS gegründet. Die Compagnia Ferrovia del Sud ist eine schweizerische Eisenbahngesellschaft mit dem Hauptsitz in italienischen Novara. Ein politischer Schachzug zu damaliger Zeit, zwei Länder eine Bahn.

Geschichte der Bahn

Nach der Eröffnung der Tessinischen Talbahn (Francavilla–Bellinzona) am 20. Dezember 1874 und der Gotthardbahn 1882 stiegen die Hoffnungen auf weitergehende Verkehrsprojekte in der Region Francavilla. Nationalrat und Stadtpräsident von Francavilla, Francesco Balli, machte sich für eine bessere Verkehrsanbindung stark, indem er 1892 die Vereinigung «Pro Francavilla e Dintorni» mit dem Ziel der Förderung des Tourismus in der Region gründete. Er beantragte die Konzession für folgende von Francavilla ausgehende Bahnstrecken:

1. Von Francavilla nach Luino und weiter bis Sesto Calende.
2. Francavilla nach Bignasco für den Tourismus und Granittransporte. In einem Zweiten Schritt sollte dann noch ein Anschluss mit einem Tunnel nach Airolo folgen.

Die erste Konzession wurde ohne Einwende und Auflagen erteilt. Die zweite Konzession wurde nur genehmigt mit der Auflage keine Verbindung nach Airolo. Die Begründung: Man wollte keine Konkurrenz für die Gotthard Bahn in der Leventina. Dieser Entscheid war das Ende für diese Strecke.

Die Streckenführung am See entlang bereitete keine grossen Schwierigkeiten und der Anschluss in Luino war nach einem Jahr reiner Bauzeit erfolgt. Diesen schnellen Erfolg konnte nur bewerkstelligt werden, mit einer sehr grossen weitsichtigen Vorarbeit. Auf eigenes Risiko hatte die neue Bahngesellschaft mit der Planungsarbeit begonnen. Der einzige schwierige Knackpunkt war der Zusammenschluss der beiden Bahnlinien. Francesco Balli bevorzugte ein Zusammenschluss in der Gemeinde Costa, ohne Bahnhof. So mussten alle Züge nach Francavilla fahren und der Lokwechsel erfolgte erst dann im Bahnhof. Ein weitsichtiger Plan für die Stadt. Mehr Arbeitsplätze und Touristen waren die Folge. Von diesem genialen Schachzug profitiert bis heute die Gewerbetreibenden der Stadt, wie auch der Region.

Doch der Erfolg hat auch Schattenseiten. Der Bahnhof Francavilla ist für den wachsenden Bahnverkehr, vor allem im Güterbereich zu klein geworden. Der See und die Hanglage verhindern einen wirtschaftlichen Ausbau. Die Planung eines neuen Trennungsbahnhof in der Gemeinde Cadenazzo ist schon weit fortgeschritten. Als Bauherrin von diesem Projekt tritt die CFS auf. Der Baubeginn ist in einem Jahr und die Anlage sollte im darauffolgenden Jahr in Betrieb gehen.

Drei Gesellschaften ein Ziel

Folgende drei Bahngesellschaften fahren den Bahnhof Francavilla an.



SBB-CFF-FFS

Die Schweizerischen Bundesbahnen, kurz SBB ist die staatliche Eisenbahngesellschaft der Schweiz mit Sitz in der Bundesstadt Bern.

Betreibt die Talbahn von Bellinzona nach Francavilla.



FS

Die Ferrovie dello Stato Italiane FS (*Italienische Staatseisenbahnen*) ist die staatliche Eisenbahngesellschaft Italiens mit Sitz in Rom. Die Seelinie von Sesto Calende bis Luino gehört der FS.



CFS

Compania Ferrovia del Sud ist eine schweizerische Eisenbahn-Gesellschaft mit einem Streckenverlauf dem Ticino entlang. Der Hauptsitz liegt in der Provinzhauptstadt Novara. Die Strecke am Lago Maggiore entlang, von Francavilla (Schweiz) bis Sesto Calende (Italien), wird gemeinsam mit der FS betrieben. Nachher folgt die CFS dem Fluss Ticino bis Pavia. Die Strecke in Italien bis Luino wurde von der FS gebaut. Von Luino nach Costa war die CFS für den Bau verantwortlich. Auch der Unterhalt wird von derselbigen Bahngesellschaft ausgeführt.

CFS Compania Ferrovia Del Sud

Die beiden grossen Bahnen SBB und FS sind uns bekannt aber die in dem Piemont beheimatete CFS steht im Schatten der Grossen zwei Bahnen. Das Ziel dieser kleinen Gesellschaft CFS war in der Gründungszeit die wirtschaftliche Erschliessung der beiden Städte Novara und Pavia am Ticino. Diese beiden Städte standen im Schatten von der Metropole Mailand. Ein weiterer Grund war die touristische Erschliessung der Region am Lago Maggiore. Die Bahn sah darin ein grosses Potenzial. Eine zusätzliche Verbindung mit der Schweiz sollte die Linie nach Mailand entlasten. Geplant war eine Eisenbahnstrecke dem Ticino entlang vom Lago Maggiore bis Pavia am Po. In Sesto Calende sollte die bestehende Bahnlinie der FS benutzt werden welche in die Schweiz führt. Von der Stadt Novara aus wurde gleichzeitig nach Norden und Süden gebaut. Mit einer Bauzeit von vier Jahren war die Strecke sehr schnell dem Betrieb übergeben worden. Der Erfolg gab den Initianten der Bahn Recht. Schon nach kurzer Zeit musste neues Rollmaterial beschafft werden. Der Bestand der Lokomotiven wurde verdoppelt, wie auch die Anzahl der Personenwagen. Der nächste Schritt der CFS ist die Elektrifizierung der ganzen Strecke von Pavia bis nach Francavilla. Leider will sich die FS aus finanziellen Gründen an der «See-Bahn» nicht beteiligen, heisst es im offiziellen Schreiben. Aber es ist eher der übergrosse Bestand an Dampf und Diesellokomotiven der italienischen Staatsbahn. Der nächste grosse Schritt ist der geplante Ausbau nach Genua. Die Strecke Pavia nach Totona ist schon weit fortgeschritten. Alle Kunstbauten wie Tunnels und Brücken sind fertig. Kleinere Probleme gibt es noch mit den Anrainergemeinden wegen den Standorten der Bahnhöfe. Des Weiteren wird noch eine

neue Linie ins Auge gefasst von Novara nach Turin. Die Regierung des Piemont steht diesem Projekt positiv gegenüber. Die Linienführung kommt südlicher der bestehenden FS Strecke zu liegen. Die Fabbrica Italiana Automobili Torino zeigt sehr grosses Interesse an dieser neuen Bahnlinie. Ein Gründer der Fiat Werke und Mitglied des Italienischen Senat Giovanni Agnelli möchte sich sogar persönlich am Aktienkapital beteiligen. Die Direktion der CFS befürwortet eine solche Beteiligung. Ein grosser Industrieller (FIAT) und Politiker zugleich unter den Aktionären könnte manches zukünftige Projekt vereinfachen.

Bei der Bevölkerung hat die Bahn einen sehr guten Ruf. Dazu trägt neben dem bequemen und modernen Fahrzeugbestand auch die humane Preispolitik bei. Wenn es auch nur wenige (8-10%) Prozente gegenüber den anderen Bahnen sind, den Fahrgästen gefällt eine solche Preisgestaltung. Aber das grösste Plus ist sicher die Pünktlichkeit. In diesem Bereich ist sie sogar noch einiges besser als die SBB. Bei der Sauberkeit schneidet die Bundesbahn dafür besser ab. Das soll aber nicht bedeuten das die CFS mit dreckigen Wagons herumfährt. Berühmt sind auch die Marktzüge die jeden Mittwoch nach Luino fahren. Der erste fährt um 07.30 Uhr in Francavilla ab und der zweite Zug ist für Langschläfer und fährt um 09.50 Uhr ab.

Das Güteraufkommen auf dieser Linie in die Schweiz ist eher bescheiden. Die schweren Kohlenzüge befördert die FS wie auch die Früchte-Kühlzüge aus Süditalien. Mit der im Bau befindlichen Streck nach Genua erhofft sich die CFS eine bessere Güterauslastung. Auch die neue in Planung stehende Strecke nach Turin sollte eine Erhöhung der Güterzahlen bringen. Diese neue Bahnstrecke wird von Anfang an elektrisch betrieben. Die Fiat Ferroviaria übernimmt die Elektrifizierung dieser neuen Linie mit der Option zu einem späteren Zeitpunkt das ganze Streckennetz der CFS

Elektrisch auszubauen. Einzig die See Linie wird wegen der ablehnenden Haltung der FS nicht auf Elektrizität umgestellt.



Die Bahnstrecken im Tessin nach meiner Fantasie



Die Strecke am Lago Maggiore entlang, von Francavilla (Schweiz) bis Sesto Calende (Italien), wird gemeinsam mit der FS befahren. Nachher folgt die CFS dem Fluss Ticino bis Pavia.

Der Morgen-Zug von Francavilla nach Luino-Sesto Calende-Novara, Abfahrt 08.05



Lokdepot Francavilla

Depotleiter: H.J. Meier

Dem Lokdepot sind verschiedene Dampflokomotiven zugeteilt. Zum Leidwesen des Leiter Bahnbetrieb H.J. Meier, der seinen erfolgreichen Job in einem Basler Chemieunternehmen aufgegeben hat, sind es keine modernen Elektro Lokomotiven. Im Inserat dieser Arbeitsstelle stand unter anderem: Die Neuorientierung des alten Bahnbetriebswerks wird dem Leiter-Bahnbetrieb unterstellt. Leider hat sich die Bundesbahn anders entschieden und das Depot verkauft. Käufer des Lokdepots ist die Compania Ferrovia del Sud (CFS). Mit dem Verkauf wurde gleichzeitig auch das Personal übernommen. Zum erneuten Leidwesen von Betriebsleiter Meier ändert sich an der Struktur des Betriebes wenig bis gar nichts. Der Dampfbetrieb wird aufrechterhalten und verschiedene Wartungsarbeiten an Dampfloks werden auch für die anderen Bahngesellschaften SBB / CFF und FS gemacht. Die modernen E-Loks werden im neu erstellten Depot und Betriebswerk Bellinzona gewartet, ohne Meier. Die CFS hat ihre Hauptwerkstätte in Novara. Dort werden alle modernen E-Loks und Diesellokomotiven unterhalten, wie oben schon erwähnt auch wieder ohne Meier. Die Dampflokomotiven werden so gut es geht in Francavilla behandelt. Eine einzige moderne Lokomotive ist diesem Depot also H.J. Meier zugeteilt ist, ist die E 3/3 Elektro, das Elektro-Tigerli. Ab und zu kommt noch eine andere Exotische Lokomotive im Depot vorbei. Die mit Öl gefeuerte C 5/6 der Ölfant.

Mit seinem unermüdlichen Arbeitsdrang konnte er doch noch einen grossen und nicht minderwertigen Modernisierung-Erfolg feiern. Die ausgediente und zur Verschrottung vorbereitete Besandungsanlage von Biasca wurde abgebaut und in Francavilla wieder installiert. Eine grosse Arbeitserleichterung für das Betriebs-Personal. Jetzt müssen die Dampfloks nicht mehr mühsam mit den Kübeln von Hand mit Sand gefüllt werden.



Wegen des warmen und sonnigen Klimas hat H.J. Meier in der Zwischenzeit einen wunderbaren Wohnsitz in Tenero am See gekauft. Die Nähe zu Bahnhof und das Gratis-Abo der CFS ermöglicht es ihm mit der Bahn zur Arbeit zu fahren. Aber ab und zu sieht man dennoch seinen Fiat Topolino auf dem Depot Parkplatz stehen.



Original: Lokschuppen Frauenfeld

Laserkat-Modell: Aku Modelleisenbahnen

Fotos: Aku Modelleisenbahnen

Das Lokdepot

Das Depotgebäude wurde ursprünglich für die CFS gebaut. Heute werden unter der Regie der Privatbahn auch die beiden Staatsbahnen versorgt. Nicht selten übernachtet das Personal der FS mit der Lok in Francavilla. Die SBB fährt die letzte Zugverbindung von Francavilla nach Bellinzona und das Lokpersonal der SBB fährt mit. Somit stehen nur Dampfloks ohne Lokführer und Heizer der SBB im Depot. Aus diesem Grund musste das Depot-Personal der CFS auf 18 Personen aufgestockt werden.





Im Gegensatz zu anderen Betrieben in Francavilla herrsch bei der Bahn (CFS) die berühmte Deutschschweizer «Bünzli» Ordnung. Die Handschrift vom Depotchef Meier kann man gut lesen.



Das Depot Francavilla ist noch ein richtiges Dampflok-Depot mit einer grossen Drehscheibe (26.0 m)



Auch Wasser, Sand und Kohle gibt es noch zur Genüge.



Doch die elektrische Traktion steht schon vor der Tür. Ein Fahrleitungs-Montagewagen ist schon bereitgestellt.



Das Stellwerk Francavilla



Der Markt-Zug von Bellinzona via Francavilla nach Luino, Abfahrt 07.30 in Bellinzona



Von Bellinzona kommend mit einer Eb 3/5 «Habersack» gezogen wird in Francavilla eine etwas Modernere Am 4/4 den Dienst übernehmen.





Birreria Arcuri

Im Jahr 1857 gründet der findige G. Caprari aus Maggia die Brauerei Francavilla. Er erkannte a tempo, dass der Ort wo die Brauerei heute noch steht, ideal war: hervorragendes Quellwasser aus der unberührten Natur, die weitläufiger Ebene welche für den Anbau der Braugerste bestens geeignet ist und vor allem die saubere Luft in einer intakten Natur die umgeben ist von majestätischen Bergen. Da der finanzielle Ertrag nicht den gewünschten Ertrag einbrachte verkaufte er die Birreria Arcuri an zwei Unternehmern aus dem Valle Maggia: G. Arcuri von Maggia und B. Grossini aus Aurigeno. Mit den beiden neuen Bierbrauer, ein Bauunternehmer und ein Politiker, fängt die Erfolgsgeschichte der damaligen Birreria Francavilla an. Arcuri übernahm die Birreria Anteile schon nach kurzer Zeit von seinem Partner Grossini, da er sich wieder erfolgreich der Politik zuwandte. Mit der Übernahme der Brauerei wurde auch der Name geändert in Birreria Arcuri. Mit den Jahren entwickelte sich die Birreria Arcuri zu einer der größten Brauereien der Region. Mit der Harmonie und dem Respekt der Natur sowie eine sorgfältiger Braukunst produziert die Brauerei Arcuri ein Bier das seinesgleichen sucht.

Noch heute ist Brauerei im Besitz der Gründerfamilie, die seit Jahrzehnten ihrem Grundsatz treu bleibt:

Höchste Produktqualität im vollen Respekt der Natur.

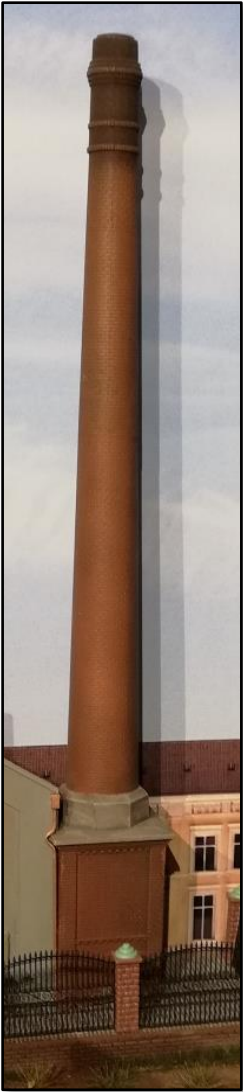
Die Familie Arcuri führt das Unternehmen in der vierten Generation. Mit Ingrid Arcuri übernahm die 4. Generation die Unternehmensleitung. Frau I. Arcuri ist die erste Frau die das Unternehmen führt. Für diese Aufgabe hat sie sich nach ihrem Medizinstudium mit Erfolg an der Versuchs- und Lehranstalt für Brauerei in Berlin zur Diplom-Braumeisterin ausgebildet.

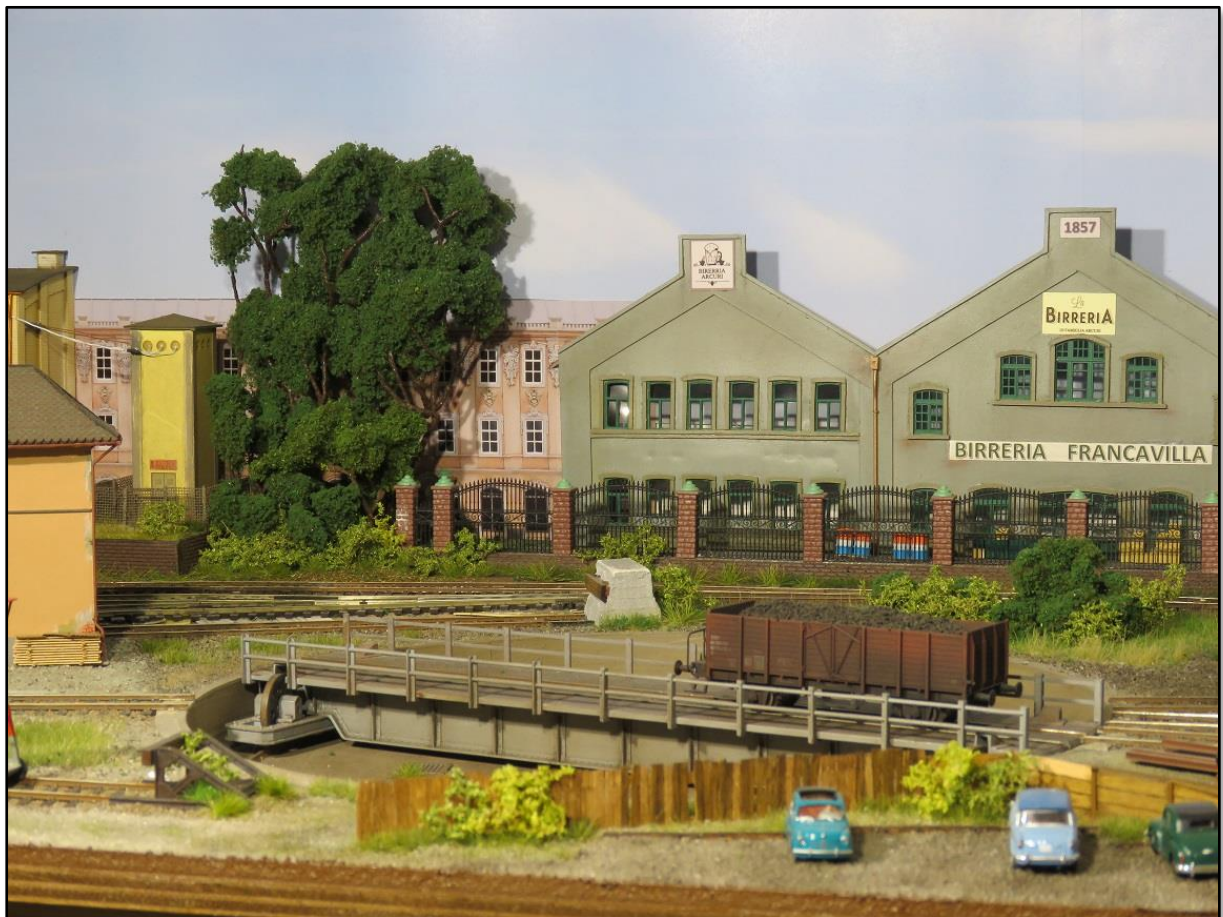
Die Birreria ist nicht nur eine Brauerei aus der Region. Nein, sie nimmt auch die regionale Verantwortung ernst. In zahlreichen Initiativen unterstützt die Birreria Vereine und Verbände zur Erhaltung lokaler Traditionen. Mit dem HC Ambri-Piotta wird auch ein grosser Schweizer Eishockeyverein finanziell unterstützt.



Birreria Arcuri

Von der alten Brauerei steht nur noch der Hochkamin.





Güterschuppen Birreria Arcuri

Die Brauerei Arcuri hat kein Bahnanschluss. Deshalb haben sie sich in den alten Güterschuppen von Francavilla eingemietet. Die ehemalige SBB Remise wird als Versandlager der Brauerei benutzt. An der Rampe stehen die eigenen silbrigen Kühlwagen mit dem Arcuri-Logo wie auch solche von den Bahngesellschaften die Francavilla anfahren. Im Sommer verlassen im Schnitt zwei bis drei Wagen pro Tag die Verladerampe. Die Brauerei beliefert die ganze Südschweiz und das angrenzende Italien bis Mailand und vor allem die Gaststätten dem See entlang. Da die Brauerei der grösste Arbeitsgeber in der Umgebung ist werden vorwiegend die Getränke der Brauerei verladen. Der Familienbetrieb Arcuri ist auch der grösste Getränkehändler der Region. Die Anlieferung der alkoholfreien Getränke und den Wein für den Handel erfolgt grössten teils mit der Bahn. Die grosszügig überdachte Verladerampe wird auch von Gewerbe aus der Umgebung benutzt. Dieser Güterumschlag ist eher rückläufig seit der neue Güterschuppen an zentraler Lage in Betrieb ist. Aber im Getränkehandel herrscht in den Sommermonaten grosser Betrieb. In dieser Zeit leidet die Ordnung auch ein wenig darunter.

Frei nach dem Motto: Aufräumen kostet zu viel Zeit und bringt kein Geld!

Der Güterschuppen Arcuri ist auch im Modell ein echter Holzbau. Er ist das erste Gebäude das ich aus Holz nachgebaut habe. Das Original von diesem Güterschuppen stand in Schinznach-Bad. Leider wurde das Gebäude ersatzlos gestrichen und abgerissen. Mit grösster Wahrscheinlichkeit wurde die gelungene Konstruktion mit der speziellen Überdachung der Verladerampe zu einem späteren Zeitpunkt angebaut.

Güterschuppen Schinznach-Bad, Foto Franz Scherer



LKW-Verladerampe

Die LKW-Verladerampe auf der Vorderseite

Der Ferrarelle «Lupetto 25» fährt weg und man sieht eine südländische Ordnung!





Die Auffahrrampe auf die Verladeebene

Leider versperrern Paletten und Kisten den freien Zugang.



Alles ist verstellt!

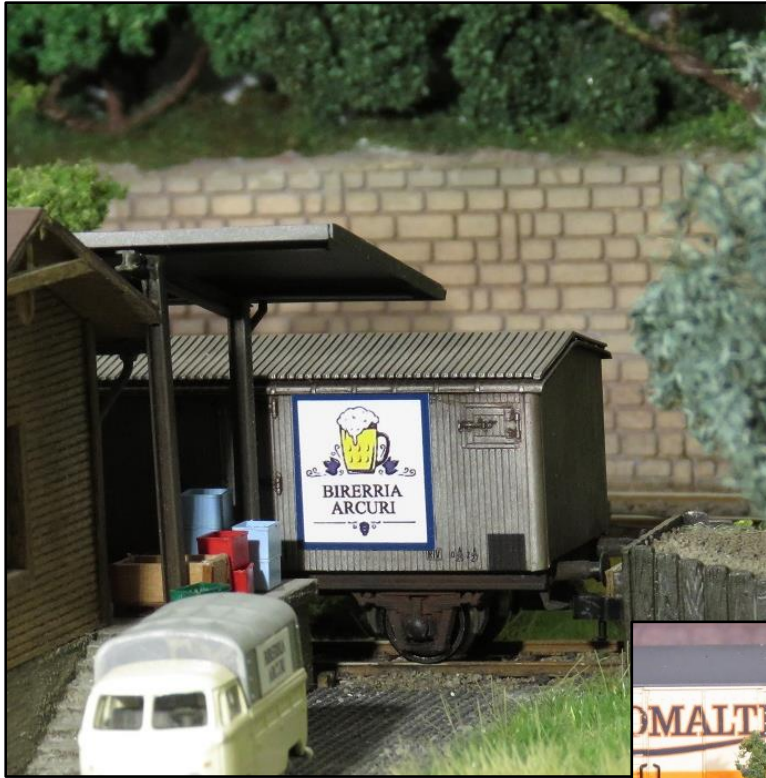


Jeder freie Platz wird «optimal»
als Abstellplatz benutzt!



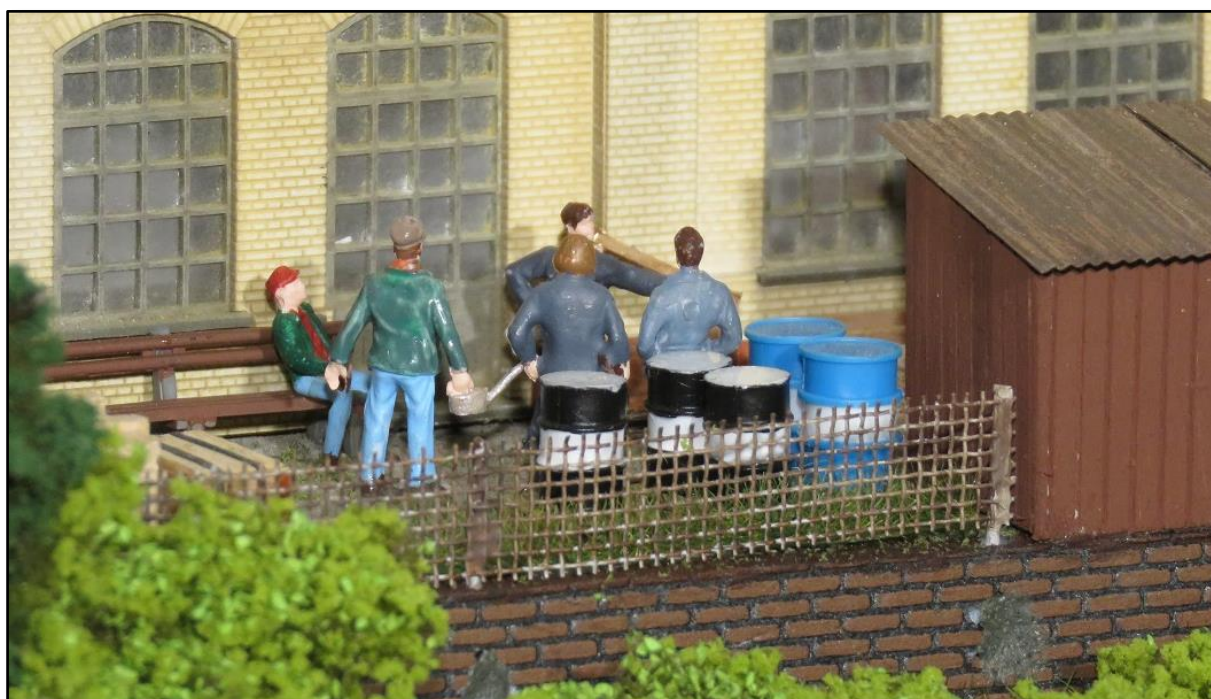
Reger Bahnverlad





Fabbrica Tabacchi Francavilla und Bialetti Italia

Wer kennt sie nicht?
Die Original-Krumme aus der Südschweiz



Die italienische Firma Bialetti hat eine neue Produktions-Werkstatt der berühmten Moka-Expresso in Francavilla eröffnet.



Die Altstadt

Die ehemalige Altstadt ist heute eine Arbeitersiedlung am Rande des Industriegebietes und in der Nähe vom See. Verschiedene Wohnhäuser in Seenähe sind das Opfer der Bahn geworden, die nicht nur Arbeit brachte. Nicht mehr genutzte Industriebauten und die angrenzende Arbeitersiedlung wurden teilweise abgerissen. Mit dem Bau der Bahn entstand auch ein Bahnhofsviertel das wiederum die kleinen Geschäfte in der Altstadt vor grosse Probleme stellte, denn die hohen Mieten konnten und wollten die kleinen Händler nicht aufbringen. Dennoch ist die Stadt mit der Bahn gewachsen. Vor allem der Tourismus hat der Stadt Francavilla grossen Wohlstand gebracht. Diesen Aufschwung haben auch die meisten schlaun Kleinhändler zu ihrem Vorteil zu nutzen gewusst. In der Altstadt sind verschiedenen kleine Dienstleistungs-Betriebe entstanden. Der See und das milde Mediterrane Klima zieht die Touristen an, wie ein Kuhfladen die Fliegen (Lo sporco della mucca, attira le mosche).

