LA STORIA

Sul finire del ‘700 e ancora a metà del ‘800 il Piano di Magadino era una zona scarsamente popolata, paludosa, infestata dalla malaria ed esposta alle inondazioni del fiume Ticino; ai margini c’erano due strette strisce di terreni coltivati. Con la costituzione del Cantone Ticino (1803) e l’interessamento di illustri personaggi, in particolare di Stefano Franscini, Carlo Cattaneo, Pasquale Lucchini e Carlo Fraschina, si erano però fatte avanti le spinte innovative e di progresso già presenti in Lombardia e nel resto della Svizzera.

Il Piano di Magadino divenne perciò oggetto di due grandi imprese: la costruzione delle “Ferrovie delle valli ticinesi” (“die Tessinische Talbahnen”) cioè dei rami di pianura della “Gotthardbahn” e la bonifica del Piano di Magadino. Queste due opere avrebbero finalmente permesso all’economia del Cantone il grande salto nella modernità dei trasporti, del turismo, dell’industria e dell’agricoltura.

THE FINANCIAL CORPORATION LIMITED.

INVITE SUBSCRIPTIONS FOR SHARES IN

THE EUROPEAN

CENTRAL RAILWAY COMPANY

LIMITED.

Incorporated with Limited Liability, under the "Companies' Act, 1862,"

BEING THE FIRST LINK FOR CONNECTING THE NORTH WITH THE SOUTH OF EUROPE, AND AFFORDING THE SHORTEST AND MOST CONVENIENT ROUTE BETWEEN ENGLAND AND INDIA, CHINA, AUSTRALIA, &c.

From Chiasso, near the Lake of Como, to Lugano, Bellinzona and Biasca, with a Branch to Locarno, on the Lake Maggiore, in Switzerland, 60 miles. With privilege to extend from Biasca to Lucerne or to Coire.

CONCESSION 99 YEARS.

CAPITAL, £1,400,000.

FIRST ISSUE £700,000, IN 17,500 SHARES OF £40 OR 1,000 FRANCS EACH.

The remaining £700,000 to be raised hereafter in Shares, Bonds, or Obligations, as may be deemed advisable.

DEPOSIT ON APPLICATION £1 OR 25 FRANCS PER SHARE, AND A FURTHER PAYMENT OF £2 OR 75 FRANCS PER SHARE ON ALLOTMENT.

No Call to be made at an earlier date than Three Months from the date of Allotment; and no Call to exceed £2 per Share.

DIRECTORS.

COLONEL SYKES, M.P., F.R.S., Chairman of the East India Company (Chairman).

H. D. CARTWRIGHT, Esq., late Chairman at Bombay of the Commercial Bank of India, and of the Great Indian Peninsula Railway Company.

THOS. CAVE, Esq., Sheriff of London and Middlesex.

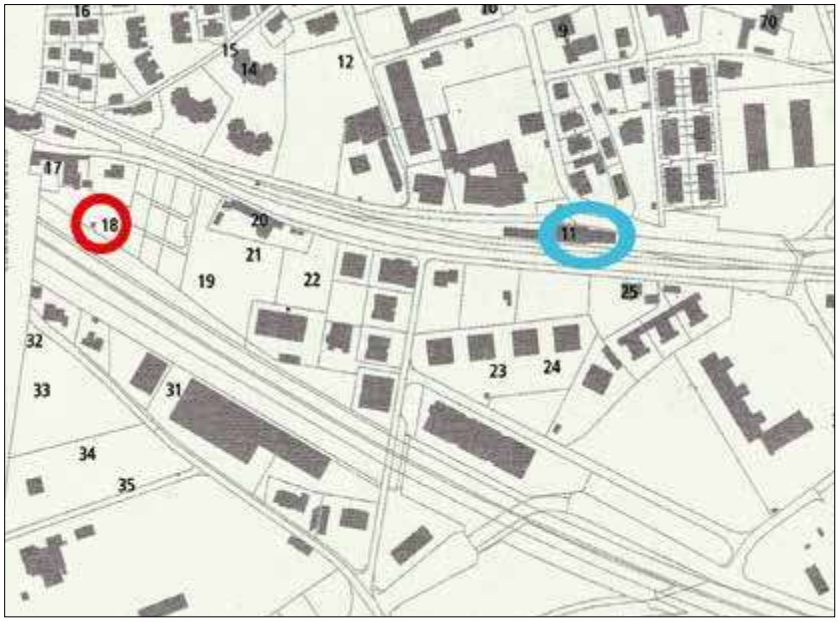
Nelle intenzioni dei tempi le due opere, evidentemente sinergiche, avrebbero dovuto procedere in parallelo. In realtà fu prima realizzata la ferrovia: la tratta Bellinzona-Locarno fu infatti inaugurata nel 1874, i lavori di correzione del fiume Ticino invece iniziarono solo nel 1888 e quelli di bonifica del Piano nel 1918. Entrambi si protrassero con diverse interruzioni fin dopo gli anni ’50 del ventesimo secolo. È per questo che, nei primi anni di attività della ferrovia, ai suoi impiegati attivi sul Piano, la Gotthardbahn distribuiva d’ufficio le pastiglie di chinino contro la malaria.

QUALI STAZIONI E DOVE?

L’origine e lo sviluppo delle stazioni ferroviarie tra Riazzino, Gordola e Tenero furono molto movimentati. Bisogna sottolineare che per quasi vent’anni, queste tre località si dovettero accontentare di essere servite da un’unica stazione. Solo nel 1893 a Riazzino, e nel 1929 (!) a Gordola furono realizzate delle semplici “fermate” supplementari.
L’ubicazione della stazione ferroviaria, adibita al traffico passeggeri e di tutte le merci (una “Vollstation”), fu oggetto di diversi progetti, discussioni e spostamenti.

I primi lavori per la ferrovia del Piano iniziarono con attività febbrile nel 1863-1864, concessionario un consorzio di banche inglesi di Londra, poi sostituito dalla “Central European Railway Company”, società dalle roboanti ambizioni europee, con a capo nientemeno che il presidente della “Compagnia delle Indie Orientali”, colonnello Sykes.

In entrambi i casi i lavori si bloccarono per difficoltà finanziarie. Rimasero alcuni km di rilevato ferroviario e manufatti, tra cui l’edificio della *Stazziòn Végia*, in zona Mappo a sud della via Tre Case. Il tutto fu poi abbandonato perché costruito sotto la linea di massima esondazione del lago, a quei tempi indicata con la quota di 203.5 m s.l.m. (oggi ca. 200.3 m s.l.m.). Era la quota della disastrosa alluvione dell’autunno 1868, che devastò anche la Cartiera di Tenero.



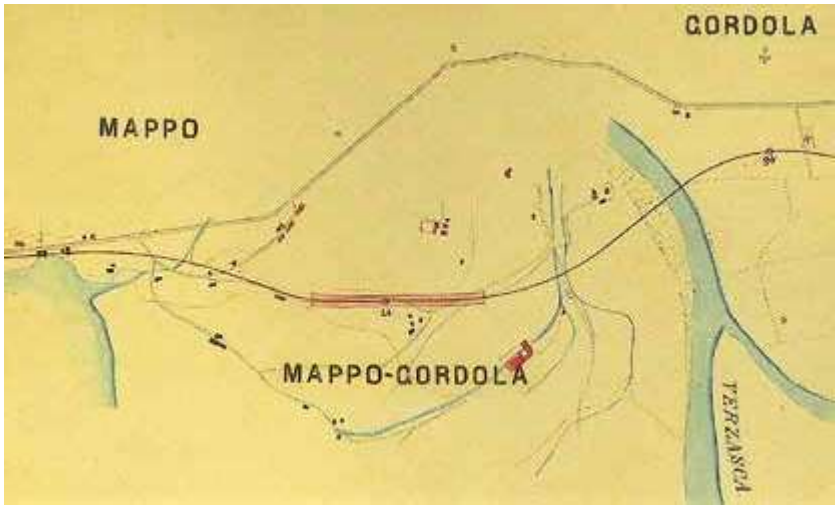
L'ubicazione della Stazziòn Végia (nel cerchio rosso) e quella attuale (in celeste).

Finalmente la concessione passò alla "Gotthardbahn", con sede a Lucerna, che completò i lavori speditamente in tre anni malgrado l'alluvione catastrofica dell'agosto del 1874, che causò gravi danni alle opere eseguite.

Il progetto di massima del 1872 per le "Tessinische Tahlbahnen" prevedeva tra Cadenazzo e Locarno una sola stazione denominata "**Mappo-Gordola**", in località Mappo, in corrispondenza della posizione attuale. Il toponimo di "Tenero" non era nemmeno indicato sui piani di progetto, solo quelli di Gordola e Mappo.

Come poi indicato nel progetto esecutivo, la stazione fu però realizzata a Gordola in zona "al Carcale Maria", più a est della fermata attuale, addirittura in territorio di Locarno-Piano, e portò il nome di "**Gordola**". Venne inaugurata il 20 dicembre 1874 con l'apertura della linea ferroviaria *Biasca-Bellinzona-Locarno*, in contemporanea alla linea *Lugano-Chiasso*.

La stazione di "Mappo-Gordola" nel progetto di massima del 1872.



L'edificio esiste ancora, ed è sede dell'impresa di costruzione Ferrari e Rofer.

Erano i primi segmenti della linea che attraversava le alpi, il cui servizio completo, con la realizzazione del traforo ferroviario del San Gottardo, avvenne nel giugno del 1882.

Ma già subito dopo l'apertura della linea, giunsero pressanti richieste di trasferimento della stazione da Gordola a Tenero. In una ridda di petizioni contrapposte a favore dell'una o dell'altra ubicazione e di una stazione supplementare a Riazzino, fu sottolineata la doppia dimora dei verzaschesi, si parlò di trasporti di vino, latte, formaggi, bestiame, granito, di lavoratori pendolari che gravitavano su Locarno e degli interessi (che furono probabilmente determinanti) della Cartiera di Tenero.

Nel 1885 il patriziato di Contra concesse il terreno alla "Gotthardbahn" in località alle Tre Case. Dopo laboriose trattative, nel 1889, ci si accordò per lo spostamento della stazione a Tenero. Contemporaneamente fu concessa la realizzazione di una semplice fermata a Riazzino. La rivendicazione di Tenero era dunque accolta, ma il nome rimase motivo di insoddisfazione: infatti la stazione si chiamò "**Gordola-Val Verzasca**"!

Prima del 1928, quando la stazione si chiamava Gordola-Val Verzasca".

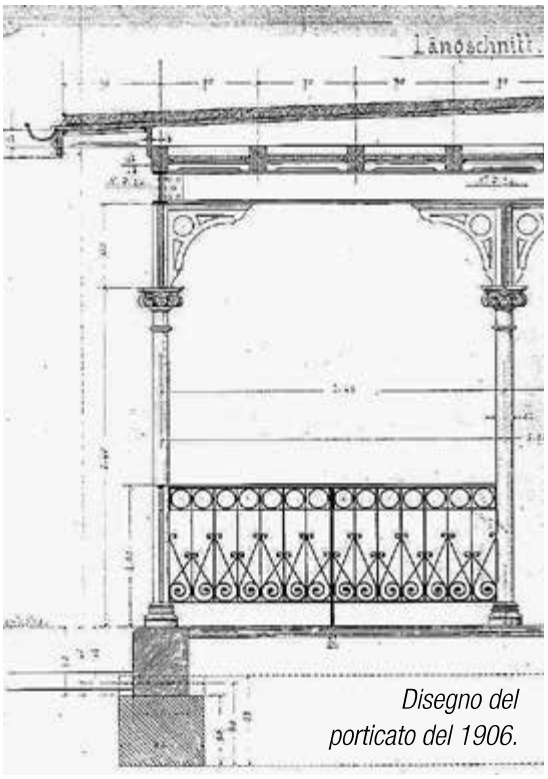
Lo stabile della stazione di Tenero venne costruito nel 1895, sul tipo unificato di II categoria della "Gotthardbahn", con muratura massiccia, soletta e scala in legno. Il porticato adiacente, con le caratteristiche colonnine di ghisa, fu aggiunto nel 1906.

Oltre a perdere la stazione a vantaggio di Tenero, i gordolesi bocciarono in quegli anni in votazione popolare e per pochi voti l'aggiunta di una passerella pedonale al ponte sulla Verzasca, malgrado le ventilate partecipazioni ai costi da parte delle ferrovie e del Cantone.

Nel 1911 il Municipio di Tenero inoltrò la richiesta di modifica del nome, che generava equivoci tra i gli utenti dei mezzi pubblici. Si dovette attendere il 1928 quando si passò alla denominazione di "**Tenero-Gordola**". Il cambiamento definitivo in "**Tenero**" avvenne solo nel 1954.

Nel 1929 anche i gordolesi poterono riavere una loro fermata, ubicata più a ovest rispetto all'antica stazione, nella posizione attuale.

Dopo il 1928 si passò alla denominazione "Tenero-Gordola".



Disegno del porticato del 1906.

L'ELETTRIFICAZIONE E IL PASSAGGIO A LIVELLO

Nel 1934 fu avviato il progetto di elettrificazione della linea Bellinzona-Locarno; il 15 maggio 1936 circolò il primo treno a trazione elettrica.

Negli anni '70, nell'ambito della realizzazione della semiautostrada A13, che tagliava il paese in due, si rese necessario l'allargamento del campo stradale su via Brere e dello stretto sottopassaggio della ferrovia il cui calibro fu portato da 2 a 10 metri, compreso il marciapiede. L'opera venne terminata nel mese di maggio del 1979. In seguito nel 1985 fu poi soppresso anche il passaggio a livello in stazione, che fu sostituito dal sottopasso pedonale attuale. Ciò coerentemente con la politica nazionale volta a migliorare la sicurezza degli incroci strada/ferrovia, ma anche perché, a quei tempi, erano ancora frequentissime le manovre di carri merci, oltre al passaggio dei treni, che costringevano il personale di stazione a ripetute chiusure/aperture delle barriere. Così il passaggio a livello rimaneva chiuso per molto tempo.

TRAFFICO MERCI: GLI ANNI D'ORO

Furono gli anni '60-'70, fino all'apertura della galleria autostradale del S. Gottardo, gli anni d'oro del traffico merci alla stazione di Tenero, come trapela dai ricordi di vari Capistazione, e in particolare da quanto ci racconta Ernesto Ghielmini, Capostazione a Tenero dal '71 al '74. La stazione, a partire dal centro di raccolta della FOFT e dalla ditta Ferrari, era l'unico punto, del Piano di Magadino e del Locarnese, per il carico di ortaggi, che a quei tempi viaggiavano solo per ferrovia.
A fine aprile si cominciava con le patate dalle Terre di Pedemonte, poi arrivava l'insalata e poi pomodori a non finire: due treni completi al giorno di verdura, severamente esaminata da un controllore della qualità. Anche senza galleria autostradale, i prodotti ticinesi, trasportati per ferrovia in base a un piano appositamente studiato, arrivavano di buon'ora su tutti i mercati svizzeri. Il sabato gli ortaggi deperibili venivano caricati su vagoni "frigo" (provenienti da Chiasso perché lì venivano provvisti del ghiaccio necessario prodotto dalla ditta Celoria) in modo che giungessero freschi a destinazione il lunedì mattina.
Altro traffico importante era quello della cartiera: tonnellate di materie prime in arrivo e di carta prodotta in partenza. Treni di vagoni silos di cemento venivano stazionati e scaricati di notte "sulla linea". Durante la costruzione della diga di Contra (1960-1965) la fornitura di materiali per la costruzione passava quasi tutta dalla stazione.

Inaugurazione del treno "Colibrì" con lo stemma di Tenero-Contra (10 settembre 1988).

IL RISANAMENTO DELL'EDIFICIO

Nel 1987 il fabbricato della stazione di Tenero fu rinnovato completamente. Furono ricostituite fedelmente all'originale le facciate: intonaco, cornici, modanature e tinteggio, mettendo in risalto l'architettura dell'edificio centenario. All'interno gli uffici, gli sportelli, la sala d'aspetto e gli appartamenti ai piani superiori ristrutturati in uno unico, furono rinnovati secondo le moderne esigenze, così come i gabinetti pubblici adiacenti al fabbricato principale. Il Comune di Tenero-Contra contribuì con un importo di fr. 90'000.-, motivato soprattutto dal mantenimento dei WC pubblici.

In segno di riconoscimento le FFS inaugurarono il 10 settembre 1988 un treno regionale che portava il nome e lo stemma di Tenero-Contra. Alla cerimonia, oltre alle autorità ferroviarie, intervennero il Sindaco Franco Rossi, che scoprì lo stemma, e il parroco don Andrea Lafranchi, che benedì il treno.

Si trattava di una composizione spola del nuovo tipo "Colibrì", precursore dei "Tilo" attuali. Essa circolò per i primi anni nella Svizzera Romanda e in seguito sulle linee ticinesi. Ristrutturata nel 2011 nelle officine di Yverdon, è tuttora in circolazione, ma senza stemma, di cui purtroppo non è dato sapere che fine abbia fatto.

Negli anni '90, alla stazione di Tenero venivano venduti annualmente ca. 60'000 biglietti, per una cifra d'affari di 2,5 milioni di franchi.

L'AUTOMAZIONE E LA "STAZIONE" ATTUALE

Sulla tratta Giubiasco-Locarno l'automazione del servizio ferroviario fu introdotta nel dicembre 2004: tutti gli impianti venivano telecomandati da Bellinzona. A Tenero, introdotta la biglietteria automatica e i pannelli informativi e dismesso il magazzino merci, la presenza di personale ferroviario non era più necessaria, Capostazione compreso; così la stazione non era più "servita".

Per permettere l'incrocio dei treni ciò richiedeva due binari di corsa, uno per ogni direzione di marcia, con il rispettivo marciapiedi, rialzato e lungo 300 m secondo i nuovi standard. Attraversare i binari non è più né consentito né possibile ai viaggiatori, che, come in tutte le stazioni moderne, per raggiungere il marciapiedi opposto devono quindi servirsi del sottopassaggio pedonale e delle nuove rampe. Ci fu qualche mugugno, ma chi si ricorda ancora dei "bei tempi"?

La proficua collaborazione tra FFS, Cantone e Comune di Tenero-Contra permise di realizzare un progetto moderno di mobilità integrata tra i vettori su gomma e su rotaia. Al fine di migliorare l'attrattiva dell'interscambio e la sicurezza degli utenti fu ripensata la viabilità stradale con misure di moderazione del traffico in via Stazione e su via Tre Case. Le fermate degli autopostali e della linea 31 del bus urbano (oggi linea 1) – prolungata a partire dall'ottobre 2004 fino al Campofelice – in vicinanza degli accessi ai treni, furono dotate di pensiline d'attesa. Infine furono completamente rielaborati i percorsi pedonali, l'arredo urbano e l'alberatura.

L'investimento complessivo per le nuove strutture della stazione e per la zona d'interscambio, ammontò a circa 4,2 milioni di franchi; il Cantone partecipò con un contributo di 1,846 milioni, recuperandone poi il 20% dal Comune in base della Legge sui trasporti pubblici.

Fino alla fine del 2006, data della chiusura della Cartiera, rimase ancora in servizio un binario industriale di raccordo.

Nel 2010 le FFS rinnovarono e trasformarono i locali al piano terra dello storico edificio della stazione ricavandone un nuovo chiosco-bar con annesso il noleggio biciclette.

2004: realizzazione della zona di interscambio dei trasporti pubblici (progetto Allievi).

La stazione attuale.

ALBERTO RUSCONI, L'ULTIMO CAPOSTAZIONE

Alberto Rusconi fu in servizio a Tenero dal 27 giugno 1977 fino al suo pensionamento, il 31 maggio 2004.

Che ricordi ha del tempo in cui la stazione FFS di Tenero era servita?
"C'era parecchio lavoro da fare: la stazione era servita dalle 4.30 alle 1.30 di notte, in settimana con 3 turni, alla Domenica con 2. Vendevamo biglietti, curavamo i gruppi in partenza dal Centro Sportivo, spedivamo bagaglio (per lo più biciclette), gestivamo il traffico merci, soprattutto della Cartiera e ci occupavamo della circolazione dei treni, azionando appositi interruttori per segnali e scambi. Mi ricordo che una volta capitò di non avere spazio a sufficienza per il ricovero dei vagoni e ne "parcheggiammo" 20 a Bodio e altrettanti a Mendrisio. C'erano anche le barriere e dovevamo fare attenzione affinché nessun veicolo ci restasse in mezzo!"

Che rapporti aveva il Capostazione con il Comune di Tenero-Contra?
"Dipendeva dalle problematiche: parlavo a volte con il Segretario o con il Sindaco per delle questioni legate al territorio; più spesso con il direttore del Centro Sportivo per gestire al meglio l'enorme afflusso di ragazzi in arrivo e in partenza con il treno per il Centro Sportivo. Abitavo a Tenero, ma solo all'inizio nell'appartamento riservato al Capostazione, piuttosto vetusto, prima della ristrutturazione: mi ricordo che dal piano di sopra della stazione sentivo tutto quello che si diceva e si faceva nella biglietteria, sentivo stampare i biglietti … C'era perfino un pipistrello che abitava dietro il canale della grondaia …"

Ricorda qualche fatto curioso?
Ce ne sono molti.
Un primo gennaio di qualche anno fa, fui chiamato in servizio perché un treno deragliò in entrata in stazione a causa di una staffa d'arresto posata sul binario da qualche mascalzone che voleva in quel modo festeggiare il nuovo anno. Quel treno aveva in coda anche un carro che trasportava i bidoni del latte destinati a Locarno: il Capodeposito e l'Ispettore di allora mi ordinarono di eseguire la manovra di spostamento del vagone con il locomotore di servizio, malgrado io non possedessi la patente di guida di questi veicoli!
Mi ricordo di quella volta che il mio operaio sventò una rapina allo sportello biglietti: il ladruncolo fu poi arrestato dalla polizia. Poi la telenovela con le barriere del passaggio a livello: una volta un mio collaboratore si assentò per andare a bere un caffè al bar, dimenticandole chiuse per 20 minuti!

Infine la chiusura della stazione servita…
"Mi è dispiaciuto. Per Tenero la stazione era qualcosa di più di un semplice servizio, c'era tanta umanità e la gente veniva volentieri a scambiare due parole con i ferrovieri. Ma la decisione era presa. Da quando ho terminato il mio lavoro, non ho più voluto mettere piede in stazione a Tenero, non sono ancora entrato nel bar che c'è oggi…".

Quando i biglietti venivano ancora venduti allo sportello… e si potevano ancora attraversare i binari sotto gli occhi vigili del Capostazione!

OGGI

Attualmente la stazione è servita, con cadenza semi-oraria, dai treni della linea TILO S20 Locarno-Castione-Biasca. È inoltre un importante nodo d'interscambio con le linee di bus per Ascona (FART 1), per Sonogno, Contra e Agarone (Autopostale). Sono inoltre disponibili diversi posteggi Park and Rail, per le auto della Mobility Car-Sharing e, coperti, per i veicoli a due ruote. A disposizione degli utenti c'è ora anche un nuovo WC pubblico, appena realizzato.

Dal 2014, la circolazione dei treni è gestita dalla Centrale d'Esercizio sud di Pollegio (CEP), nella quale lavorano 150 persone che si occupano di controllare la rete ferroviaria (traffico, segnali, scambi, informazione dei viaggiatori nelle stazioni e approvvigionamento della corrente di trazione) da Arth-Goldau a Chiasso, comprese le gallerie di base del San Gottardo, del Monte Ceneri, le tratte fino a Locarno e fino a Luino.

COSA CI RISERVA IL FUTURO

Con l'apertura della galleria di base del Ceneri e della "bretella" di Camorino nel dicembre 2020, è previsto un aumento importante dell'offerta per la clientela con l'introduzione di nuovi collegamenti, tra cui quello diretto da Locarno a Lugano con un tempo di percorrenza di meno di 30 minuti (la metà rispetto ad oggi). La ferrovia regionale TILO offrirà così un servizio con un treno ogni 30 minuti per Bellinzona (l'attuale linea S20) e un treno ogni 30 minuti per Lugano (nuova linea RE80).

Per rendere possibile questa offerta, la tratta a binario singolo Contone-Locarno dovrà essere potenziata. In sintesi sono previsti:

- il raddoppio del binario dal ponte sul fiume Ticino fino al ponte sulla Verzasca , per una lunghezza di ca. 4 km
- per la fermata di Riazzino la formazione di uno nuovo marciapiede e il prolungamento dell'attuale
- per la fermata di Gordola un leggero spostamento verso est e la realizzazione di due nuovi marciapiedi collegati da un sottopasso pedonale.

Per il dicembre 2020 è in previsione anche il prolungamento della linea bus urbana 1 Ascona-Tenero fino al centro professionale SSIC, la scuola media e la zona industriale/artigianale di Gordola.
All'orizzonte 2025 è previsto il potenziamento con un treno ogni 15 minuti per Bellinzona! Inoltre nel 2022 verrà realizzata la nuova fermata TILO a Minusio.

Grazie ad Alptransit e alla sua posizione strategica, la stazione ferroviaria di Tenero assumerà sempre di più un ruolo importante nella mobilità combinata tra i vari mezzi di trasporto pubblico della regione.

A cura di **Graziano Prospero**
e **Renzo Ghiggia**

Fonti e bibliografia:
– Anton Eggermann e altri (1982), *La Ferrovia del San Gottardo*, p. 70-76
– Archivio e documenti vari delle Ferrovie Federali Svizzere
– Bruno Caizzi, Raffaello Ceschi (1982), *I cento anni della Ferrovia del San Gottardo*, p.53
– Mario Canevascini, Stefano Vassere (2012), *Tenero-Contra, Nomi di luogo…*, p. 41
– Plinio Grossi (1986), *Vita di un fiume*
– Renato Solari (1982), *La bonifica del Piano di Magadino*

CRONACHE… D'ALTRI TEMPI!

Alla fine del 1872 il Consiglio di Stato in due lettere alla Direzione della Gotthardbahn perorava la causa dei Comuni del Locarnese:
… qualora motivi igienici non si opponessero [NdR: !!!, ci si riferisce alle paludi e alla malaria?] sembrerebbe opportuno collocare … una stazione di terzo ordine, almeno [NdR: a Cugnasco]
… contro la situazione della Stazione di Locarno richiama vivamente la popolazione di quel Comune, … perché [la stazione] sia collocata nel territorio del medesimo, e nella campagna oltre il paese nelle adiacenze della Chiesa Parrocchiale tramite un tunnel di 700 m circa sotto la città
e si può proprio dire che erano "altri tempi", infatti le lettere del Consiglio di Stato erano scritte a mano e datate del 23 e del 30 di dicembre!

Nel giugno del 1886 il Municipio di Gordola per difendere la propria stazione, scriveva alla Gotthardbahn:
… la posizione eminentemente commerciale di Gordola … Comune popoloso … di oltre 300 fuochi … [vi] sbocca la Valle Verzasca … alla stazione di Gordola … affluiscono … i prodotti di questa località … che la ferrovia trasporta con non lieve provento in molti paesi del Cantone e dell'estero.
… la piccola località di Mappo e Tenero che appena raggiunge … 30 fuochi … di pochissima importanza commerciale … a meno che … [si voglia] favorire l'interesse dei pochi privati che ora vi si trovano e che potrebbero scomparire fra qualche anno.

Gennaio 1911, argomentazioni interne tra V Circ e DG delle FFS, a sfavore della richiesta di ripristinare la fermata di Gordola: *… le distanze tra le fermate sarebbero troppo brevi … e visto che si può contare con sicurezza che la linea per Locarno sarà prolungata in un futuro non molto lontano [!!!] fino ad allacciarsi alle ferrovie italiane, … sarebbe un errore inserire ulteriori fermate …*

Nel medesimo documento del 1911 viene anche ripreso l'argomento della passerella agganciata al ponte ferroviario sulla Verzasca, che renderebbe il centro di Gordola altrettanto vicino alla stazione di Tenero che alla "vecchia" stazione di Gordola. Il progetto a suo tempo auspicato anche dal Comune di Gordola, era stato oggetto di una convenzione con il Municipio, secondo il quale il Comune si sarebbe assunto i costi di costruzione e manutenzione. Ma nella votazione dell'Assemblea comunale la convenzione era stata rifiutata per pochi voti, si racconta a causa dell'opposizione di alcuni osti e merciai della parte occidentale di Gordola, che temevano la perdita dei loro clienti.

Marzo 1911, sempre argomentazioni interne delle FFS, a proposito della richiesta di realizzare una stazione a Riazzino:
… dal Consiglio federale si chiede l'ampliamento della concessione della tramvia locarnese da Minusio via Gordola fino a Bellinzona … [che] potrebbe trasportare anche merci e animali … attirerà anche il trasporto merci, in quanto passa vicino alle località, e può in parte raccogliere e consegnare le merci direttamente presso le abitazioni …

Particolarmente curioso, ma altamente significativo, il regolamento igienico che la Gotthardbahn aveva emesso per il personale del Piano di Magadino esposto al pericolo della malaria:
- *ogni guardalinee, nel periodo delle febbri (luglio, agosto e settembre) deve indossare a contatto con la pelle una maglia di flanella.*
- *il servizio del mattino non può venir iniziato a digiuno ma solo dopo aver fatto una colazione calda e aver bevuto un po' di latte o acquavite mescolato con l'acqua. …*
- *ogni guardalinee … [nel periodo delle febbri] deve assumere 3 volte al giorno 2 delle pastiglie di chinino consegnategli dall'amministrazione ….*
- *per permettere ai guardalinee l'osservanza di queste prescrizioni senza sacrifici materiali e per procurar loro un miglior nutrimento, l'amministrazione consegna ad ognuno di essi 2 maglie di flanella e … [nel periodo delle febbri] … una libbra di carne di manzo al giorno ed un mezzo di vino: periodicamente inoltre un certo quantitativo di aceto da aggiungere all'acqua da bere*
- *i capilinea e i capistazione devono scrupolosamente badare che tutti i … [dipendenti] … del tratto Cadenazzo-Gordola osservino puntualmente queste prescrizioni. Di eventuali trasgressori …*

Dai ricordi del Capostazione Ghielmini: *a Tenero mi avevano soprannominato "al cap staziun da la ramina", perché avevo ottenuto, per ragioni di sicurezza, che le FFS posassero una rete metallica tra i binari e il ristorante Ferrovieri, tanto era il via vai dei clienti del ristorante che prendevano la scorciatoia attraversando i binari!*