

Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst
Band: 13 (1923)
Heft: 46

Artikel: Die Centovallibahn
Autor: F.V.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-646089>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Der Eingang in das Centovalli-Cal.

Die Centovallibahn.

Anfangs November hat die Centovallibahn den regelmäßigen Betrieb aufgenommen. Der Weltkrieg hat diesem Bahnunternehmen ebenfalls arg mitgespielt. Im Sommer 1916 schon hätte die Eröffnung erfolgen sollen. Mit dem Eintritt Italiens in den Krieg hörten aber auf der italienischen Seite alle Bauarbeiten auf, und die ersten Nachkriegsjahre waren mit ihren Krisen wenig geeignet, die endliche Eröffnung zu beschleunigen. Schweizerischerseits war das Bahntracé mit allen Tunneln und Brücken schon 1917 sozusagen fertig. Die feierliche Einweihung der neuen internationalen Bahn ist auf den Frühling verschoben worden, da der Herbst für einen solchen Anlaß wenig günstig ist.

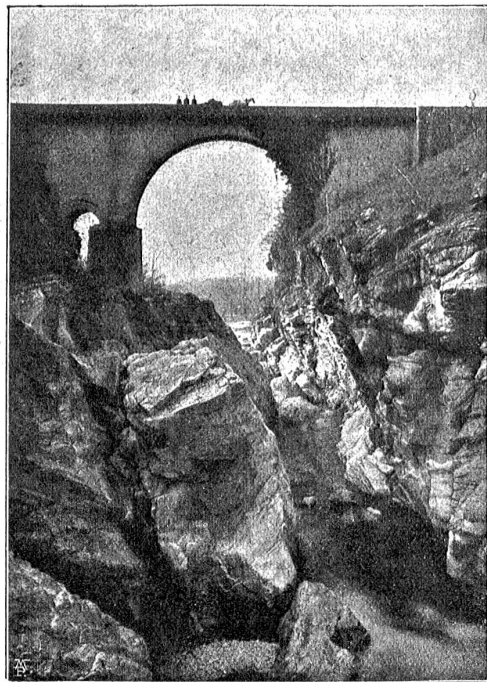
Die Centovallibahn, kurzweg « La Centovallina » genannt, verbindet Locarno mit dem italienischen Domodossola, also die Simplon-Lötschberglinie mit der Gotthardbahn. Sie schafft eine viel kürzere und bequemere Verbindung zwischen der Westschweiz und der Südschweiz und dürfte auch von uns Bernern in Zukunft bei einer Fahrt ins Tessin wenigstens auf einer Route gerne benutzt werden. Es ist eine elektrische Schmalspurbahn von 51 Kilometern Länge, wovon 18 1/2 Kilometer auf Schweizerboden und 32 1/2 Kilometer auf italienischem Gebiet liegen. Die Bahn durchfährt in 2 Stunden 15 Minuten bis 2 Stunden 30 Minuten das Centovalli- und Vigezzotal, zwei bis jetzt wenig bekannte und selten besuchte

Täler, die nun dem internationalen Reisepublikum erschlossen werden, Täler, die reich sind an landschaftlichen Schönheiten, sodaß die Centovallibahn zum vornehmsten zur Touristenbahn ersten Ranges gestempelt wird.

Den Tessinern hat das Verbindungsstück Gotthard-Simplonbahn längst gefehlt. Mit Ständerat Francesco Balli in Locarno hat schon am 30. September 1898 den Bundesbehörden ein Konzessionsgesuch eingereicht. Jetzt, nach genau 25 Jahren, steht er sein Werk vollendet. Die Konzession wurde am 23. Juni 1905 erteilt. Der Bahnbau begann im Jahre 1913. Die Leitung besorgten schweizerische Ingenieure. An der Finanzierung beteiligte sich neben der Schweiz und Italien auch ein französisches Konjortium. Der Kanton Tessin hat 850,000 Fr. Aktien übernommen. Die Baukosten stellen sich auf rund 5 Millionen Franken. Erhöht wurden sie namentlich durch die zahlreichen großen Kunstbauten, Brücken und Tunnel im Centovalli.

Zuerst einige technische Angaben. « La Centovallina » ist eine elektrische Schmalspurbahn. Der Betrieb erfolgt mit Gleichstrom, der auf 1200 Volt transformiert wird. Die elektrische Energie wird von der Elektrizitätsgesellschaft von Locarno und der Schwester-gesellschaft von Ossolana geliefert. Umformerstationen sind in Ponte Brolla (Schweiz) und Rê und Trontano (Italien). Das Rollmaterial, darunter Lokomotiven von 460 PS, wurde von Brown, Boveri & Cie. in Mailand geliefert.

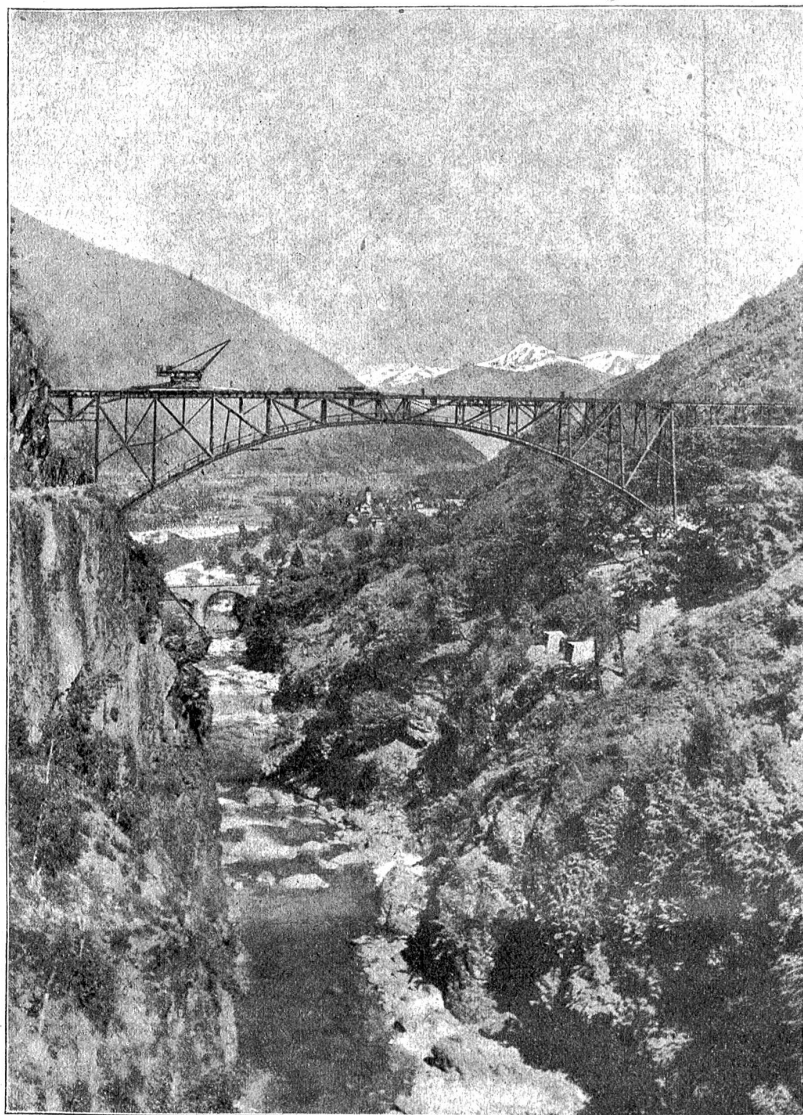
Beim Bahnhof der S. B. B. im wunderhübschen Locarno besteigen wir den Zug der Centovallibahn. Bis Ponte Brolla benützt die Bahn das gleiche Tracé wie die Maggiabahn. Wir fahren durch die fruchtbare Ebene, die die Maggia im Laufe vieler Jahrhunderte gebildet hat, werfen einen Blick hinüber nach dem grottenberühmten Lojone, hinüber auch über den See auf den Monte Tamaro. Ponte Brolla verdankt seinen Namen der kühngeschwungenen Brücke, die sich über die Maggia wölbt, die hier durch eine enge Schlucht mit weißpoliertem Felsgestein sich in die Ebene ergießt. Hier trennen sich Maggiabahn und Centovallibahn. Letztere wendet sich westlich und tritt ins bekannte Piedemonte, das tessinische Piemont. Drei hübsche Dörfchen sonnen sich am Bergfuß, Tegna, Verscio und Cavigliano, alle inmitten schöner Kastanienwälder, Rebberge, fruchtbarer Aecker. Die Fruchtbarkeit des Pede-



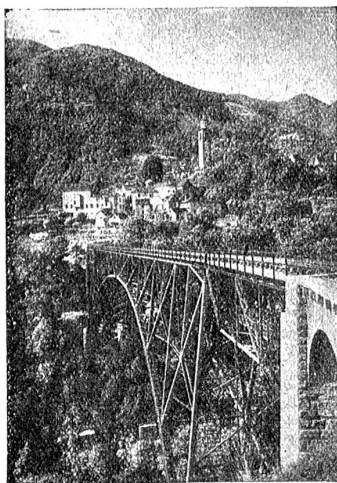
Knotenpunkt Maggia-Centovalli-Bahn.

monte ist bekannt. Manche hübsche Villa in diesen drei Dörfern gehört einem Tessiner, der in Amerika sein Glück gemacht hat und nun seinen Lebensabend im schönen Heimattal zu bringen will.

Hinter Cavigliano steigt eine gut unterhaltene Bergstraße nördlich ins Infernone, das Tal der Strohslechter. Vor uns grüßt am Eingang ins Centovalli (siehe Bild) das stattliche Dorf Intragna mit seinem schlanken, hohen Kirchturm, auf einem Querriegel gelegen. Das Dorf ist wunderhübsch in die Welt gestellt, erfreut durch seine malerischen Häusergruppen, viele mit sonnigen Loggien geschmückt, durch seinen prächtigen Blick auf das Pedemonte, die Gegend von Locarno und den Lago Maggiore. Stundenlang habe ich Intragna schon durchstreift, immer neue malerische Motive entdeckt, mich auch der Schweizertrübe der Intragneser gefreut. Hier ist ein „Café elvetica“, dort ein „Ristorante Guglielmo Tell“. Die Fahne auf dem Kirchturm hat das Schweizerkreuz. In Cavigliano gibt es eine „Via repubblica“ und eine „Via Winkelried“. Man sieht, die Grenzbewohner des Tessins sind darauf bedacht, augenscheinlich und öffentlich ihre Schweizerart zu dokumentieren. Intragna rühmt sich, der Heimatort des bekannten französischen Staatsmannes Gambetta zu sein. Wir wissen nicht, ob diese Behauptung der Geschichtsforschung standhält. Tatsache aber ist, daß es heute noch Gambetta in Intragna gibt. Bei der sehr großen Auswanderung — die Intragnesen waren weiland als Kaminfeger in aller Welt bekannt — wäre es durchaus nicht unmöglich, daß sich einmal eine Familie Gambetta in Frankreich niederließ, die dann den Staatsmann hervorgebracht hätte. Intragna kann noch mehr rühmen. Seine schlanke Campanile ist die höchste des Kantons und darauf sind die Leute ganz besonders stolz. Von 1765—1779 wurde der schöne romanische Kirchturm gebaut, der bis zum Glockenstuhl 70 Meter messen soll. Erst wollte man ihn noch zehn Meter höher bauen, die Gemeindemittel aber gingen vorher aus, trotzdem man sich vom Landvogt zu Locarno hatte ermächtigen lassen, alle Bürger zwangsweise zum Kirchenbau beizuziehen. Auch von einer Glocke läßt sich etwas sagen. Diese war bis 1802 im Castello di Locarno. Um 1800 schrieben die Locarnesen sie zum Verkaufe aus. Intragna bot 4650 Lire und erhielt die Glocke. Als sie aber die Locarnesen herausgeben sollten, reute sie der Handel. Bis 1802 zogen sich die Streitigkeiten hin und die Intragnesen mußten gar manchen Spott einstecken. Bis ihnen die Geschichte verleibete. Im Oktober 1802 zogen sie unversehrt und bewaffnet nach Locarno, holten die Glocke vom Kastell herunter und führten sie, ohne daß ihnen gewehrt worden wäre, nach Hause. Als man sie 1845 umgießen mußte, verfehlte man nicht, in einer Inschrift die-



Isorno-Brücke. (Eiserne Dreigelenkbogenbrücke, 132 m lang und 37 m über Wasserpiegel.)



Brücke bei Intragna.

sen Glockenstreit zu verewigen. Auch darauf sind die Intragnesen heute noch stolz.

Und nun kommt noch die Bahn und bringt der Gemeinde neuen Ruhm. Sie hat nun nicht nur den höchsten Kirchturm des Kantons, sondern auch die längste Brücke.

Kurz vor Intragna nämlich ist die Forno-Brücke (siehe Bild), eine Dreigelenkbogenbrücke, 77 Meter über dem Wasserpiegel des brausenden Bergbachs aus dem Infernone, 132 Meter lang, mit 90 Meter Lichtweite des Hauptbogens. Hier kann man im Vorbeifahren hübsche Brückenstudien machen. Tief unter uns am Bache drunten sehen wir die alte Brücke, von welcher die Straße nachher sehr steil nach Intragna hinaufsteigt.

In Intragna öffnet sich das Centovalli, treten wir ins Reich des Melezabaches, in ein seltsam zerrissenes Bergtal. Unzählige Rinnen, Runnen und Tächen kommen von allen Seiten zum Flüßchen hinab. In ihnen allen schäumt nach starken Regengüssen ein brausender Wildbach. Von diesen vielen Seitentälchen kommt der Name Centovalli, Tal der hundert Täler. Die vielen Runnen und Tobel zwangen zur Anlage von vielen mächtigen Brücken und stattlichen Steinviadukten, an denen uns samt und sonders die flotte Anpassung ans Landschaftsbild freut, Heimatchutzstil in schönster Auswirkung. Da ist einmal der große Viadukt über dem Val d'Ingiustria zu nennen, dann auch die Ruinacci-Brücke nach der Haltestelle Cadanza. Weiter wurden auf Schweizerboden

20 kleinere Tunnel mit einer Gesamtlänge von 2200 Metern notwendig.

Die Dörfer des Centovalli liegen nicht am Fluß, sondern an den Talhängen. Auf dem Südufer grüßen hoch über dem Wald Nasa und Palagnedra. Am Nordufer haben wir, am sonnigen Hang wie Schwalbennester klebend, Corcapola, Salsalto, Lionza, Costa und Borgnone. Die politische Gemeinde ist Borgnone. Das Tal selber hat ganz alpinen Charakter. Rasch wechselt es seine Szenerien, so die Fahrt überaus anmutig und abwechslungsreich gestaltend.

Camedo ist die schweizerische Grenzstation. Die Grenze wird durch das Flüsschen Ribellasca gebildet, das die Bahn in stattlicher Steinbrücke, neben der ebenfalls noch nicht alten Straßenbrücke, überschreitet. Drüben steht das italienische Zollgebäude mit der grün-weiß-roten Tricolore und dem königlichen Wappen. „Porte d'Italia“ heißt der Punkt und ein nahe Pintchen hat natürlich nichts Besseres tun können, als sich „Ostria alle porte d'Italia“ zu nennen.

Mit dem Grenzübergang ändert sich sofort das Landschaftsbild. Wir befinden uns zwar immer noch an der Melezza, die auf italienischem Boden entspringt. Das Tal wird breiter, verliert an Wildheit. Es kommen die typischen italienischen Bergnester Diga, Dissino und Fossagno, hoch am Bergeshang klebend. Ein stattlicher Ort ist Re, der berühmte italienisch-tesinische Wallfahrtsort, das Lourdes der Ossolataler genannt.

Weiterhin steigt die Bahn. Es folgen Bilette, Malezco, dann der Hauptort des Val Vigizzo, wie der italienische Teil der Melezza heißt, Santa Maria Maggiore, 835 Meter über Meer, ein Ort mit 2000 Einwohnern, städtischem Aussehen, vielen Hotels, die auch für den Wintersport eingerichtet sind, umgeben von einem ganzen Kranz schöner Bergdörfer.

Von Santa Maria beginnt der Abstieg. Ziemlich rasch, teilweise sogar sehr stark, fällt die Bahn gegen Domodossola. Bei Trontano hat man einen überaus ansprechenden Blick auf das Tocetal und die in dasselbe mündenden Täler: Val di Bodro, Val Antigorio, Val Isorze, Val Vigizzo. Domodossola endlich ist eine typische, schöne italienische Kleinstadt. Von hier bringen uns die Simplonzüge in rascher Fahrt nach Brig und weiter durch den Lötschberg nach Bern.

Wir zweifeln nicht daran, daß, nachdem die Grenzschränken wieder einigermaßen gefallen sind, die neue, prächtig angelegte Bahn von den Tessinfahrern mit Vorliebe benutzt wird.

F. V.

Wo d'Mariann schier het welle schtarbe.

Us em Läbe verzellt vo der Hanna Fröhlich.

Wer het sie nid gkennt zu miner Zit, d'Chröml-Mariann, wo überall uf de Märte isch go feilha? Zürschtei het sie gha, do sind allerdings die vo hüttigstags nüt meh dergäge! Es ganzes Mul voll hets ein geh, und erscht noch die schöne Papierli. Und uf de Lächuechhärz und uf de Chlause het niemer so schöns Kramänjel und Schprüch chönne mache, wie ebe d'Mariann! S'isch frili alls binere en Halbbake türer gsi as bi den andere, drum het sie dank ame eso betont: „Weisch Chind, i han alls zäme sälber gmacht, s'isch keis dere g'haufnigs Züg wie bi den andere.“ Wil sie ame bi eus im Geschäft het dörfe s' Wägeli ischtelle, hani sie besser g'kennt as mini Fründinne, und die händ mi ghörig benitte um die „lüh“ Bekantschaft; ach, wenn sie au gwüht hätte, wie vill as sie mer itreit het! I ha nüt dergliche to, begriffli, aber heimlich gsüßget hani mängisch: „Wenn i doch au emol öppis anders chönnt chaufe, as immer vo dere Mariann!“ Wenn denn ame de Batter gfrogt het — i weiß nid obs mer nume so vordro isch, e chli schpöttlich — „Was hesch mit dim Märtebake gmacht?“ Denn hani nume vor mi ane gluegt, er het's scho gwüht was es bedütet. „So, hesch en wider der Mariann brocht? ... Bisich doch einewäg es

Dumms.“ Denn hani ame Träne z'vordersch vore gha — „Se, sie seit doch immer: wenn's d'Lüt wüht, wie as sie's nötig heig, sie müeht keis Brösmeli meh heiträge, drum dankt ame, i dörf nid andersch.“ Worum sich denn ame Batter und Muetter en Blied g'geh händ, hani dozmol notig begriffe. Und worum er ame glett het: „Laß es nume bim Glaube, es lehr't noch gli gnuog d'Wält ghenne.“

Stem, d'Schueljöhrl sind übere g'gange, d'Mariann het immer noch vo Zit zu Zit bi eus ihres Wägeli igstellt, won i scho lang fei guete Chund meh gsi bin und rächt guet gwüht ha, daß es noch mängs bessers git as Zürschtei und Chröml.

Si isch immer die Glich gsi, hets ein dunkt, chum daß sie e chli meh vorine ghanget isch.

Und einisch isch do Märte gsi, und d'Mariann isch nid erschiene. „Was isch ächt do los?“ hämmer alli gfrogt.

Erscht vill später hani do erfahre, was los gsi isch mit der Mariann. Wil sie doch überall so nötklich toh het, het sie au um's verrode d'Sebahn gschpart, und wenn de Wäg noch so wit gsi isch, für ihri alte Bei. Dersfür het sie frili au alli Wägeli g'kennt im ganze Gäu, und het die schteinigste nüt g'schohe, wenns e chli nöcher gsi isch für hei. So isch d'Mariann au emol hei ab eme Märte, wo sie schlächti Gschäfti gmacht het, und 's Wägeli noch schier voll het müehle heineh. S'isch müehsälgi gsi, so dure Herbstnäbel hei wandere, wo's scho bedänlich gmachtet het. Wen i dert bim Schmid-Ruedi de Hubel ab gohne, hani schier en Viertelschund g'gunne, het sie dankt, und het ihres ganz Gurascht z'sämmegeh. Me mues nämli wüsse, dert am Schniderhubel, wie me's heißt, goht's um, bsunderbar wenn d'Tage kurze, zwüsche Tag und G'festsniemer.

D'Mariann hätt's wohrschänlig abgschritte, daß sie abergläubisch sei, wahr isch halt doch gsi!

Und denn gar noch en Reim ab, wo alli Bure und au noch ander Lüt glett händ, es gang eine um mit em Chopf underem Arm! Me soll au danke! Wo sie obe a dem verhärte Reim isch, git die arm Mariann ihrem Wägeli en Schupf, das es gleitiger durab gang, und sie sich dra chönne hebe. Jeg wo die Gschicht im Lauf isch, und was glett sie? Dert schtoht wahrhaftig de mit em Chopf und luegt so gnot er mag, gäg ihre dure!

D'Bei händ sie schier nümme welle träge und doch jeg gills, ihri alte Bei sind noch die ganz Rettig. Sie foh't a rönne, 's Wägeli het ere welle drus, wie wenn's es gwüht hätt ... do gschpürt sie dütklich, wie öppis hinde anere großi Säk nimmt ... villicht wenn d'Mariann Zit gha hätt zum Ueberlegge, hätt sie sich sälber gseit, daß es Gschpänst keini Säk nimm ... aber do dersfür fei Zit gli ... es goht immer gschwindet ... das Wägeli, 's Gschpänst und au d'Mariann ... fascht gar dunde sind sie doch do z'sämme cho, alli drü ... aber d'Mariann het nüt meh gwüht, sie isch mit eme letschte Schrei am Bode gläge —

Wo sie wider gwüht het vo sich sälber, het sie gar grüslig gschönt und z'letscht asoh um Hülf rüefe: „Wer helfft mer uf, ums tusig Gottswille, wer hilft mer, i cha nümme schtoht!“

Zum Glück für sie, isch de Bur vom Hubel wie alli Obe, noch ums Hus ume und ghört z'letscht öppis jomere und goht der Schpur noch. D'Mariann het er noch gli gfunde gha mit siner Latärne, aber das Usneh ischt en anderi Säch gsi, de Bur isch fascht verzweiflet. Vo alle Site het er sie probiert z'lüpf, aber s'isch glich nid g'gange. Und derzwüsche het d'Mariann wider g'jomeret: „Oh, mini Chröml, alls usgleert, alls verlore! Nur wäge dem Gschpänst! ... O ich armi gschlagti Mariann! Am Wend isch dem Bur do doch d'Geduld usgange. „Erschtens sind Ehr nid arm, das weis me, hätt ich so ne Sättrumpf voll Goldschückli wie Ehr deheim, denn wett i bigoscht z'fride si, und denn sind Ehr a der ganze Säch sälber d'schuld, mi Weisbock isch sinnerläbtig noch keis Gschpänst gsi, villicht