

**Zeitschrift:** Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

**Herausgeber:** Schweizerische Verkehrszentrale

**Band:** - (1943)

**Heft:** 6

**Artikel:** Ponti di ferrovie di montagna

**Autor:** Zendralli, A.M.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-773389>

### **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:** 30.03.2025

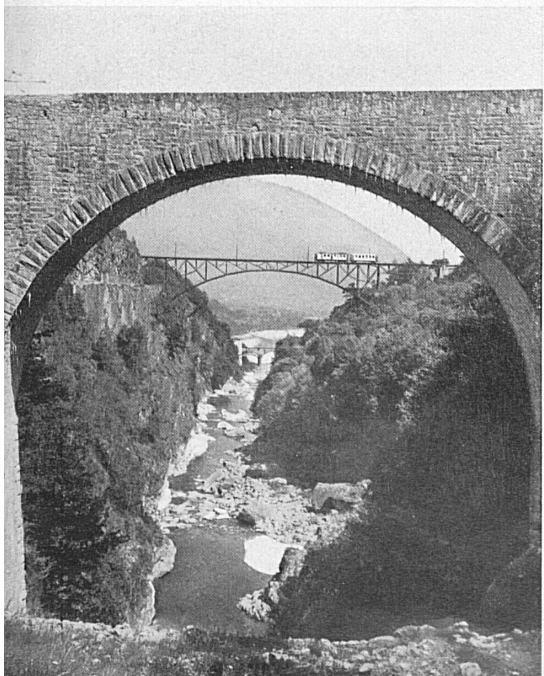
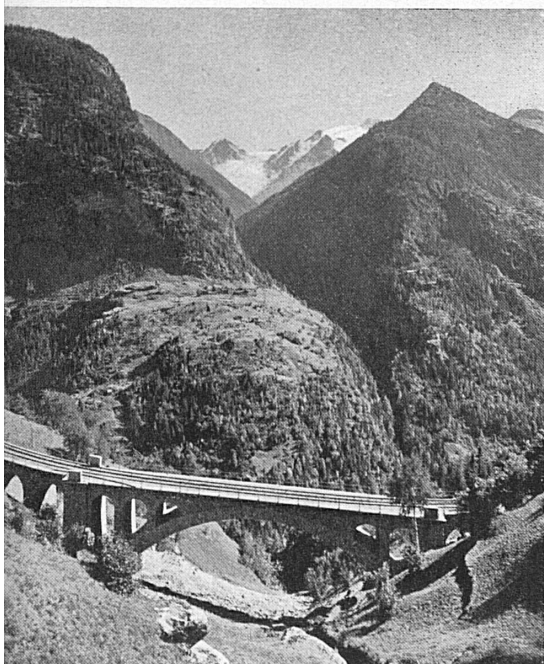
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



A sinistra: Il viadotto di Langwies della ferrovia Coira-Arosa, lungo m. 287 e alto m. 62 che attraversa il Plessur con un arco principale di m. 100. A destra: Uno degli arditi pilastri del grande viadotto sulla Sitter, lungo la ferrovia Lago di Costanza-Toggenburgo.

Links: Der 287 m lange, 62 m hohe Langwieser Viadukt der Chur-Arosa-Bahn, der die Plessur mit einem Hauptbogen von 100 m Spannweite überbrückt.\* Rechts: Einer der schlanken, hochragenden Pfeiler der großen Sitterbrücke der Bodensee-Toggenburg-Bahn.

## Ponti di ferrovie di montagna



Fra le maggiori meraviglie che l'uomo ha portate nelle nostre montagne, sono le ferrovie. Corrono i treni lungo i fondovali, s'insinuano fra le gole, s'abbarbicano alle falde dei monti e penetrano nelle loro viscere, passano su corsi d'acqua e solchi, su valloncelli e abissi, superano i dislivelli in lunghe spire ora nel seno della montagna stessa, ora su argini e viadotti, sempre più su, sempre più su, finché attraversata o valicata l'ultima altura o si arrestano o riprendono sul nuovo versante la discesa egualmente ardita ed estrosa.

I montanari che la ferrovia hanno veduta fin dai primi anni, più non avvertono il prodigio, ma con quale occhio non la devono aver guardata i loro padri per i quali essa era ancora il vapore, il « bello e orribile mostro » che

i monti supera  
divora i piani;  
sorvola i baratri;  
poi si nasconde  
per antri incogniti  
per vie profonde;

« ed esce » e

come di turbine  
l'alto spande;

e con quale occhio non la guarda ancora chi per la prima volta percorre le nostre regioni alpestri. Se viaggiatore si precipita ai finestrini dei vagoni a godere, come dal poggio aereo, il mutevole paesaggio delle valli or fonde, crude e cupe, or placide, amene e solatie; se viandante sosta a rimirare le curve eleganti dei binari che fasciano i dorsi delle montagne, ma più i ponti e i viadotti buttati là su due argini che pare solo continuino la linea sul vuoto, o sviluppati a costruzioni poderose e gentili nel contempo, che la reggono nel vuoto.

Sono questi ponti o in ferro, e furono i primi in ordine di tempo, o in sasso, quelli del periodo di mezzo, o in cemento armato, gli ultimi o almeno alcuni degli ultimi.

Quanti non si sono già domandati perché i ponti della ferrovia del Gottardo (inaugurata nel 1882) siano stati costruiti in ferro, quando poi la linea si tira lungo la regione del sasso, anche del granito: per motivi di risparmio? per dettame o almeno per l'influenza degli industriali del ferro degli stati vicini e interessati alla grande opera? per suggerimenti d'indole tecnica? La ragione è forse un'altra. Al tempo in cui la scienza aveva creato la tecnica e la tecnica generato l'industria, si ricorse a ciò che la tecnica e l'industria, le prodigiose conquiste nuove, offrivano in soluzione e in materiale. Insignificanti, esili e fragili nell'aspetto i ponti in ferro nel soggiogante, sovrano paesaggio montano? Sì, insignificanti, esili e fragili al cospetto di natura, come i loro ideatori e i loro costruttori, o l'uomo, ma lineari come sono lineari o diritte le manifestazioni dell'intelletto umano, ma rigidi come è rigida la volontà che ai monti s'impose e vinse le difficoltà. In ciò il loro significato e il loro valore, ma anche la loro « bellezza ».

Collo scorrere degli anni tecnica e industria cessarono di apparire conquiste, per diventare dati e così solo elementi o strumenti di vita. Allora si affacciarono nuovi e più larghi orizzonti, si affermarono nuovi valori. E per quanto riguarda le ferrovie, si mirò ad accordare l'opera dell'uomo con l'aspetto del paesaggio: il ponte in ferro cedette al ponte in sasso. Così particolarmente nei Grigioni o nella terra delle 150 valli dirupate e alpestri allorché si costruì la Ferrovia Retica (1889—1913): al tempo in cui Giovanni Segantini (morto nel 1899) esaltava la montagna nelle sue mirabili tele e quando nella Confederazione si fondavano (nel primo decennio del secolo) le organizzazioni per la protezione delle bellezze naturali.

La Ferrovia Retica si è celebrata, e non a torto, quale prodigio della tecnica. Ma il prodigio si manifesta più appariscente nei suoi ponti e nei suoi viadotti in sasso: quali costituiti da un unico arco elegante gettato sulla gola; quali dalla successione di più archi robusti, se intesi unicamente a vincere i dislivelli; quali alti su pilastri ben piantati ma che ti assottigliano più salgono fino a raggiungere la base degli archi, se valicano i solchi: ponti e viadotti che, grazie costruzioni finite, si staccano grigie dallo sfondo scuro del paesaggio selvaggio. Sono opere che suscitano la meraviglia e danno gioia all'occhio.

Nel frattempo (al principio del secolo) si era scoperto il bitume quale materiale di costruzione. E quando negli anni 1911—1914 si condusse a fine la ferrovia Coira—Arosa, la tecnica offrì uno dei saggi più fantasiosi di ponte in cemento armato: il viadotto di Langwies, estroso come un capriccio geometrico, leggero e sottile come un ragnatelo sospeso nell'aria. A. M. Zentralli.

In alto: Ponte della ferrovia Martigny-Châtellard, Basso Vallese.  
In basso: Il Ponte di Isorno presso Intragna nelle Centovalli.  
Oben: Brücke der Martigny-Châtellard-Bahn im Unterwallis.\*  
Unten: Die Isornobrücke der Centovallibahn bei Intragna.\*

Phot.: Haller, Jullien, Steinemann