



IN ISVIZZERA

PER IL

*San Gottardo*

1932

**STRADE FERRATE FEDERALI**

---

**IN ISVIZZERA**

**PER LA LINEA ELETTRICA**

**DEL**

**SAN GOTTARDO**

**UFFICIO DI PUBBLICITÀ DELLE STRADE FERRATE FEDERALI  
BERNA 1932**



*Jungfraujoch e Mönch*

## PROEMIO

La città, la grande città, con la sua attività multiforme, irrequieta, affannosa, con la sua vita intensa e febbrile, consuma ogni energia, anche la più potente, spossa i nervi più solidi, fa sentire l'imperioso bisogno di riposo, di quiete, di tranquillità lontano dai rumori e frastuoni, fuori nella campagna, nelle valli, sui monti. Alla fine della settimana e quando non se ne può più, una comoda ferrovia che dolcemente trasporti via dall'ossessionante moltitudine d'affari e di preoccupazioni, qual benedizione!

In poche ore e per poco danaro essa ci porta nelle regioni silenziose dei laghi e delle Alpi. Una scappata domenicale nelle piccole borgate sorridenti delle Prealpi, oppure in montagna, sia d'inverno che d'estate, di primavera che d'autunno, ristora e rinvigorisce il fisico ed il morale.

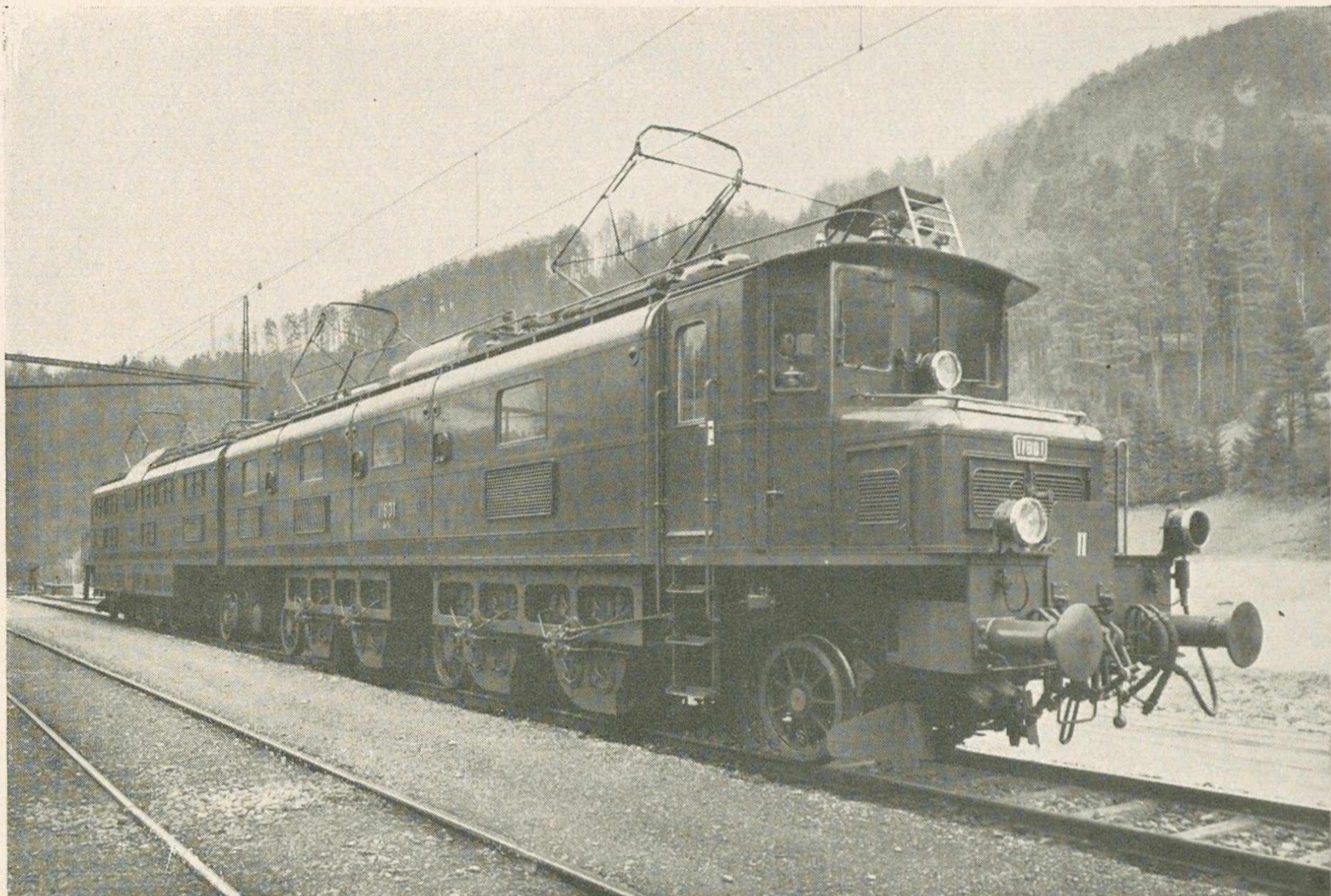
Un viaggio di alcune settimane all'estero, è poi lo svago più geniale unito ad un necessario complemento di coltura.

E qual' è la mèta desiderata, favorita?... La Svizzera.

Se mezzo milione di *touristes*, provenienti da tutte le parti del mondo, affrontano ogni anno lunghi e fastidiosi viaggi onde passare alcune settimane in Svizzera, bisogna che le sue attrattive siano pur forti! — In verità, offrono spettacoli di tutta bellezza i solenni corteggi dei più superbi e terribili sovrani delle Alpi ammantati di candida eterna neve, i vasti mari di ghiaccio, le impetuose spumeggianti cascate, gli austeri panorami alpini, suggestivi di sì alta poesia, che Giovanni Segantini ne fu inebbrato, si coprì di gloria col dipingerli, e poi ne morì.

E dove lasciamo l'aria elastica e purissima, ristoro dei polmoni e refrigerio del sangue, — l'estesa rete telegrafica e telefonica, — il puntualissimo servizio della posta federale, delle ardite ferrovie, delle arditissime funicolari?... E le stazioni radiofoniche che ci informano puntualmente di tutti gli avvenimenti locali e mondiali e ci permettono di assaporare nella peregrina quiete montana i concerti dati nelle grandi metropoli?

Nulla diciamo dello speciale interesse che hanno gli Italiani a conoscere la bella Elvezia, dove vivono migliaia di loro concittadini che seppero crearsi buone situazioni economiche, dove i robusti operai lombardi, piemontesi,



*La locomotiva che ci trasporta al nord*

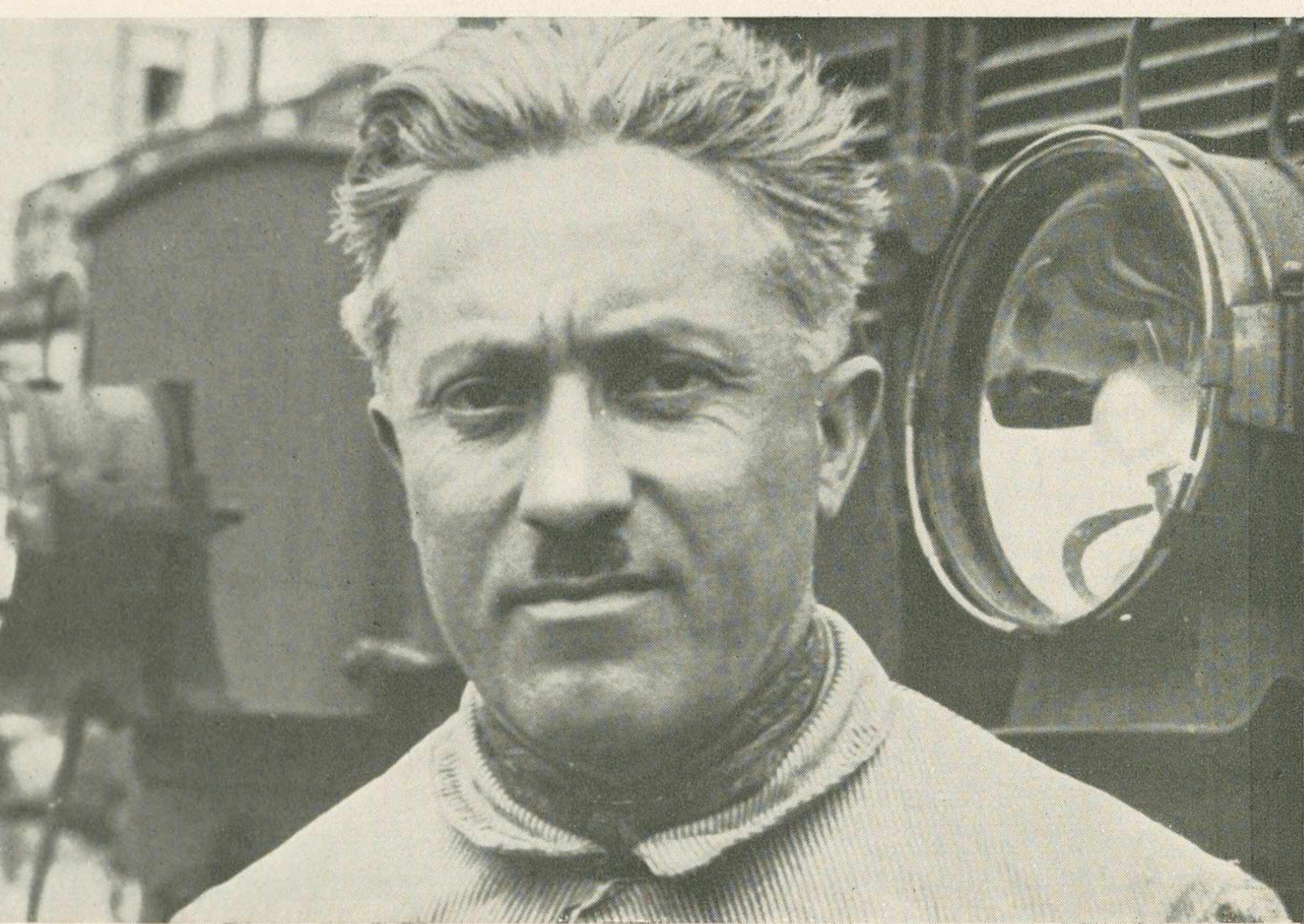
abruzzesi e siciliani forarono gallerie, costrussero strade ferrate e ponti, arginarono fiumi; — dove i vini, gli olii, gli agrumi e le verdure della Penisola trovano sì ampio smercio... e cessiamo dalla dissertazione. Il viaggio in Svizzera è ormai cosa decisa.

Pronte le valigie? Mano agli orari!

## **DA MILANO A CHIASSO**

Scegliamo la bella metropoli lombarda come punto di partenza della nostra escursione, perchè ad essa convergono, come raggi al centro, le principali linee italiane.

Per giungere da *Milano* alla Svizzera centrale possiamo affidarci alla Gallarate-Varese-Laveno, che ci trasporta alle incantevoli sponde del Lago Maggiore, di fronte alle Isole Borromee, cui natura fu prodiga di tutti i suoi sorrisi, — e quindi proseguire, ancora colla ferrovia, per Bellinzona. A Luino giungiamo pure, passando sempre per Varese, colla ferrovia della Val Ganna.



*Il macchinista che ci conduce*

Tanto a Laveno quanto a Luino troviamo piroscafi per Locarno, la ridente Nizza del Verbano. Locarno è una stazione-terminus della ferrovia del Gottardo.

Altro itinerario seguito da molti *touristes* : Milano-Varese-Porto Ceresio-Lugano-Bellinzona e avanti.

Però il classico mezzo di trasporto per il tragitto Milano-Lucerna è il *treno del Gottardo*. Occorre presentarlo ? Mondiale è la rinomanza delle sue gigantesche locomotive elettriche, le più potenti d'Europa, delle sue spaziose carrozze, con corridoio laterale che permette al viaggiatore di contemplare con tutto agio il paesaggio ; illuminate e riscaldate elettricamente, provviste d'ogni comodo immaginabile. Le diverse amministrazioni interessate ai servizi internazionali fanno a gara a fornire le carrozze più perfezionate e meglio molleggiate.

Grazie ai più perfezionati sistemi di freni e ad un accuratissimo servizio di sorveglianza e di mantenimento della linea e del materiale ruotante, il treno del Gottardo non soltanto fila via lieve senza scosse e sobbalzi, ma presenta una sicurezza, che ispira al viaggiatore la più completa fiducia. Degli otto treni rapidi che fanno quotidianamente

il servizio Milano-Lucerna, cinque sono forniti di carrozze-ristorante e quattro di carrozze a letti. Il servizio di buffet nelle principali stazioni è organizzato in modo perfetto, quale si conviene ad una linea di tanta importanza.

Un cenno del dirigente sotto l'immensa tettoia della Stazione Centrale, e il nostro treno si lancia, con foga giovanile, alla sua corsa.

Addio, bel Duomo di Milano, montagna di marmo sì finamente lavorata e traforata a guglie, a frangie, a pizzi ; — addio, Galleria sempre effervescente di gaia vita cittadina ; — addio, glorioso Castello sforzesco, risorto sfolgorante ad una seconda gioventù !

Da Milano a Monza, a Seregno, ed oltre, in mezzo al verde della ubertosa campagna, scorgesi una vera processione di alte ciminiere per filande, fornaci, fabbriche d'ogni genere, che ci rivelano la potente vita industriale della Lombardia.

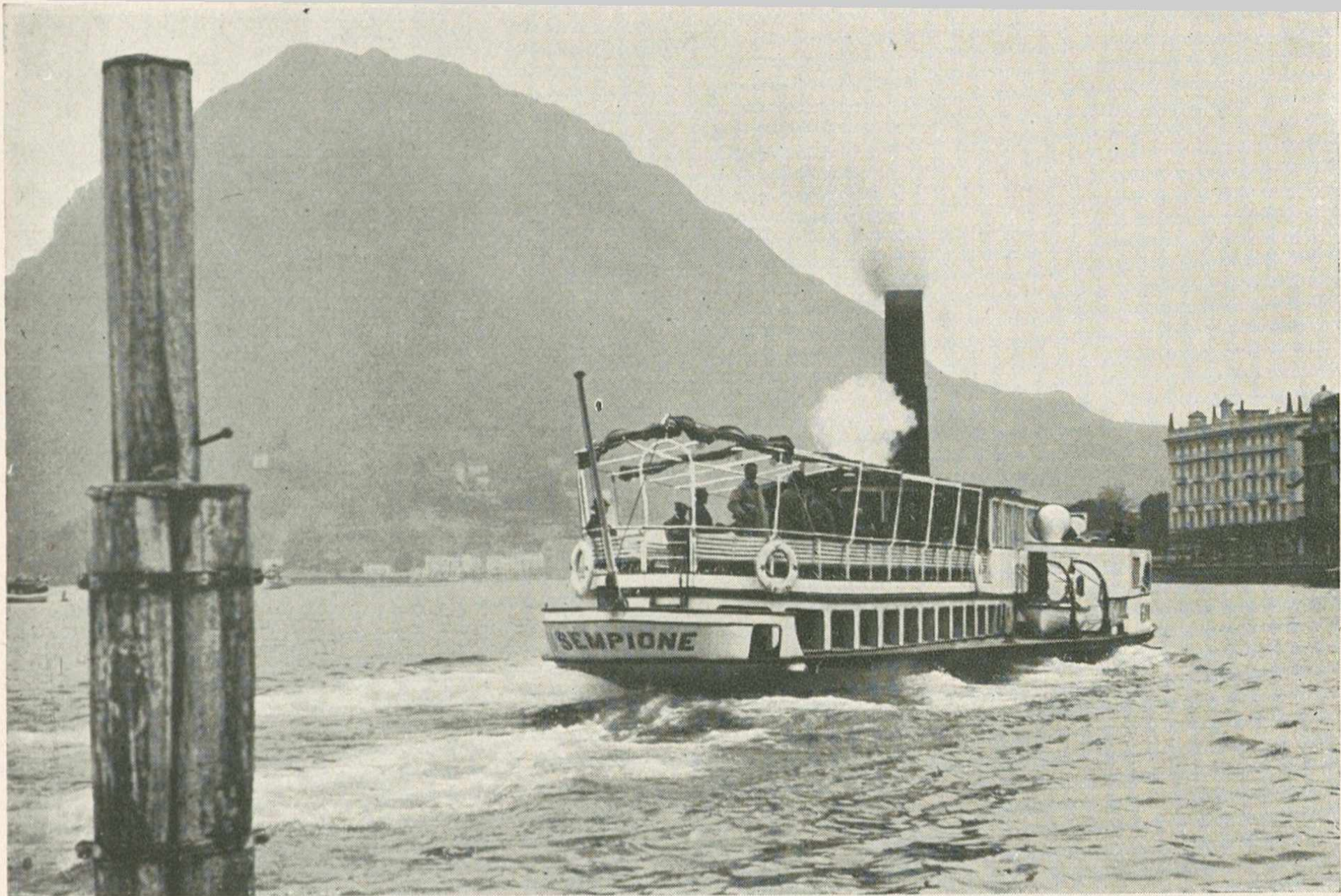
A Carimate incontriamo le prime collinette, che vanno poi man mano elevandosi fino alle Prealpi, da cui è circondata la regina del Lario.

Como possiede nel suo Duomo, dedicato a Maria assunta in cielo, un magnifico monumento d'arte, uno dei principali edifici di stile gotico che vanti l'Italia.

Da Como una funicolare sale alla ridente collina di Brunate. D'altro canto, i piroscafi della Lariana s'offrono a condurre il viaggiatore a quell'incantevole angolo di terra che è la Tremezzina, dandogli modo di ammirare, lungo il tragitto, una splendida sfilata di ville, — alcune principesche, molte ornate di artistici capolavori, tutte ricche di una vegetazione tropicale.

Subito dopo Como, il nostro treno s'ingolfa nella galleria di Monte Olimpino ; quando sbocca a *Chiasso*, ci troviamo già in territorio svizzero, nella bella, ampia, comoda ed elegante nuova stazione internazionale, stata inaugurata in aprile del 1932 con una semplice e cordiale festa cui parteciparono in schietta concordia le Autorità delle due Nazioni vicine ed amiche. Nessuno non s'inquieti. Le operazioni doganali e di polizia (controllo dei passaporti) vengono fatte nel treno stesso fra Como e Chiasso, così che nessun viaggiatore deve scendere.

---



*Lago di Lugano ed il San Salvatore*



*Il bagno-spiaggia di Locarno*





*Bellinzona vista dal sud*

## **LA LINEA DEL GOTTARDO**

Sino al confine svizzero, pur trovandoci nel treno del Gottardo, abbiamo viaggiato sul binario delle ferrovie di Stato italiane. La linea del Gottardo comincia soltanto a Chiasso. Da qui a Lucerna essa è lunga 225 km e colle diramazioni a Locarno, a Luino ed a Zugo giunge ai 290 km. Conta non meno di 80 gallerie formanti una totale lunghezza di 46 km ; le altre opere d'arte sono 1384, fra cui 324 ponti e viadotti d'una lunghezza superiore ai 10 metri.

La costruzione durò dieci anni (1872—1882) e vi furono impiegati in media, fino all'ottobre 1880, oltre 10700 operai al giorno. La spesa totale di primo impianto ascese a circa 280 milioni di franchi, di cui 119 forniti dagli Stati sussidiari (Germania, Italia e Svizzera), 50 dagli azionisti ed il resto dalle obbligazioni. La spesa fu di quasi un milione per km, ma la ragguardevole cifra era pienamente giustificata dall'importanza della linea, quale mezzo di comunicazione fra il nord e il sud dell'Europa.



*Sviluppo della linea sulla Biaschina*

Malgrado l'apertura di altri grandi valichi alpini, la ferrovia del Gottardo rimane sempre la congiunzione più diretta e rapida fra l'Italia e la Germania occidentale, l'Olanda, il Belgio, il nord della Francia e l'Inghilterra.

Il suo successo si affermò subito, sin dai primi mesi d'esercizio: di botto, essa prese il primo posto tra le ferrovie di montagna per la grandiosità del traffico e l'eccellenza del servizio. La sua potenzialità andò poi sempre aumentando grazie alle opere continue di compimento e di perfezionamento. Nel corso degli anni la linea principale Chiasso-Lucerna venne trasformata quasi completamente in linea a doppio binario ed a trazione elettrica. Ingentissime spese richiesero l'elettificazione, circa 170 milioni di franchi. È stato pure necessario di consolidare e rinforzare la più parte dei ponti a motivo dell'enorme peso delle locomotive elettriche (fin 140 tonnellate). Scomparvero così tanti ponti in ferro e furono sostituiti da solidissimi ed imponenti ponti e viadotti in muratura di granito. La trazione elettrica non solo conferì maggiore efficienza alla linea, riducendo enormemente il tempo impiegato nel percorso, ma rese il viaggiare molto ma molto più giocondo, anzi delizioso. Liberati dalla molestia

dell'acre fumo della locomotiva, non più costretti a chiudere le finestre all'avvicinarsi delle gallerie, si ammirano placidamente le poderose opere d'arte, le bellezze di uno svariatis-simo panorama prealpino ed alpino e si respira a pieni polmoni l'aria purissima della montagna. Le gigantesche locomotive trainano sull'ascesa una lunga teoria di veicoli senza alcun sforzo manifesto, come giocando. E la corsa veloce è calma. L'ammirazione del pubblico e l'interesse dei tecnici suscitano le due più recenti locomotive, le più potenti del mondo, che sprigionano una forza di 8500 HP e trascinano in salita del 27<sup>0</sup>/<sub>00</sub> dei treni di 750 tonnellate ad una velocità di 50 km all'ora, e treni di 600 tonnellate a 65 km all'ora. Il loro peso supera le 240 tonnellate!

## DA CHIASSO AL GOTTARDO

La ferrovia del Gottardo percorre il Canton Ticino per tutta la sua lunghezza, — da Chiasso, il suo punto più meridionale, ad Airolo, il più settentrionale.

La prima regione che percorriamo è la campagna del Mendrisiotto, ridente e soleggiata conca di verdura, e la prima stazione che incontriamo è *Balerna*, allo sbocco della romantica valle di Muggio. Segue *Mendrisio*, antico borgo, illustrato da una imponente chiesa prepositurale. A Ligor-netto (mezz'ora di distanza da Mendrisio) trovansi il Museo Vincenzo Vela, nel quale sono raccolti tutti i modelli dei capolavori del grande scultore: il di lui figlio Spartaco legò alla Confederazione svizzera la villa ed i tesori d'arte in essa racchiusi.

Alla stazione di *Capolago* troviamo un ramo del *lago di Lugano*, uno dei vari tentacoli che il capriccioso Ceresio insinua sul fondo dei corridoi di montagne che lo accerchiano; — e troviamo pure la piccola e tarchiata vaporiera della ferrovia dentata che sale al *Monte Generoso*, il Righi della Svizzera italiana, celebrata villeggiatura estiva di cospicue famiglie lombarde.

Fino a *Maroggia* ed a *Bissone* il treno corre via tra il lago ed il monte, poi, ad un tratto, svolta sul grandioso ponte-diga di Melide, il quale dalla sinistra sponda del Ceresio ci porta sulla destra.

Qui siamo al centro di una pittoresca regione (Campione, Bissone, Maroggia, Morcote, Carona, Melide) che ha fornito all'arte i più rinomati Maestri Comacini. Ma se ci guardiamo dattorno e contempliamo la mirabile venustà del paesaggio, così vario ed armonico, i bei monti che si profilano in graziose linee sul limpido cielo e si specchiano nitidamente nel

lago di cobalto, — allora comprendiamo che qui dovessero fiorire ininterrotte generazioni di artisti.

Subito dopo *Melide* il treno attraversa in galleria un promontorio del S. Salvatore, indi sbocca al Paradiso.

Lo splendido golfo di Lugano, dalla punta di S. Martino a quella di Castagnola, dal S. Salvatore al Brè, tutto si estende davanti ai nostri occhi.

Su cento viaggiatori del treno del Gottardo, novanta si fermano a *Lugano*. Molte sono infatti le attrattive della regina del Ceresio: un magnifico ed ombreggiato passeggio lungo il lido, dal Kursaal al Paradiso; parecchie opere d'arte di primissimo ordine (gli affreschi di Bernardino Luino nella chiesa di S. M. degli Angioli; le delicate sculture della facciata del Duomo; la „Desolazione“ di Vela nel Parco civico); — sontuosi edifici pubblici, ed alberghi di primo ordine, e ville principesche, ed una infinità di passeggiate negli ameni dintorni, a Castagnola, a Gandria ecc.

La flotta del Ceresio mette a disposizione del viaggiatore i suoi piroscafi per una serie di deliziose gite sul lago: alla poetica Valsolda, illustrata dal Fogazzaro in versi ed in prosa; all'ermo casale di S. Margherita, da cui un'ardita funicolare sale al Belvedere di Lanzo; a Porlezza, donde un tronco ferroviario conduce a Menaggio ed all'incantevole lago di Como; alle fresche cantine di Caprino; a Capolago; a Morcote; a Ponte Tresa, dove ha principio un'interessante ferrovia regionale che scende per la romita valle della Tresa sino a Luino, trasportando in brev'ora il viaggiatore dal bacino del Ceresio a quello del Verbano.

Una funicolare assai frequentata è quella che dalla stazione del Paradiso ascende alla vetta del S. *Salvatore*, colossale cono dolomitico, tutto isolato, dal cui vertice, come da eccelso pulpito, si domina un vastissimo panorama di verdi colli, e laghi, e monti, e Prealpi scoscese, ed Alpi candide e sublimi. — Non meno magnifica è la vista che si gode dal Monte Brè, sul quale si sale sia per una comoda strada, sia con la funicolare.

Dalla stazione delle Strade ferrate federali parte una Regionale che in pochi minuti conduce a *Tesserete*; un'altra Regionale congiunge la stazione stessa con Agno e Ponte Tresa. Una terza Regionale, che parte dallo scalo dei piroscafi, mette a Viganello ed a Cadro-Sonvico, costeggiando la riva sinistra del Cassarate.

Va da sè che a Lugano, centro cosmopolitico di forestieri, non mancano i comodi dei grandi centri: acquedotto, gas, elettricità, tramvie, pubblici giardini, fontane, biblioteche, musei, piazze di tennis, campi di golf, un magnifico bagno-spiaggia...

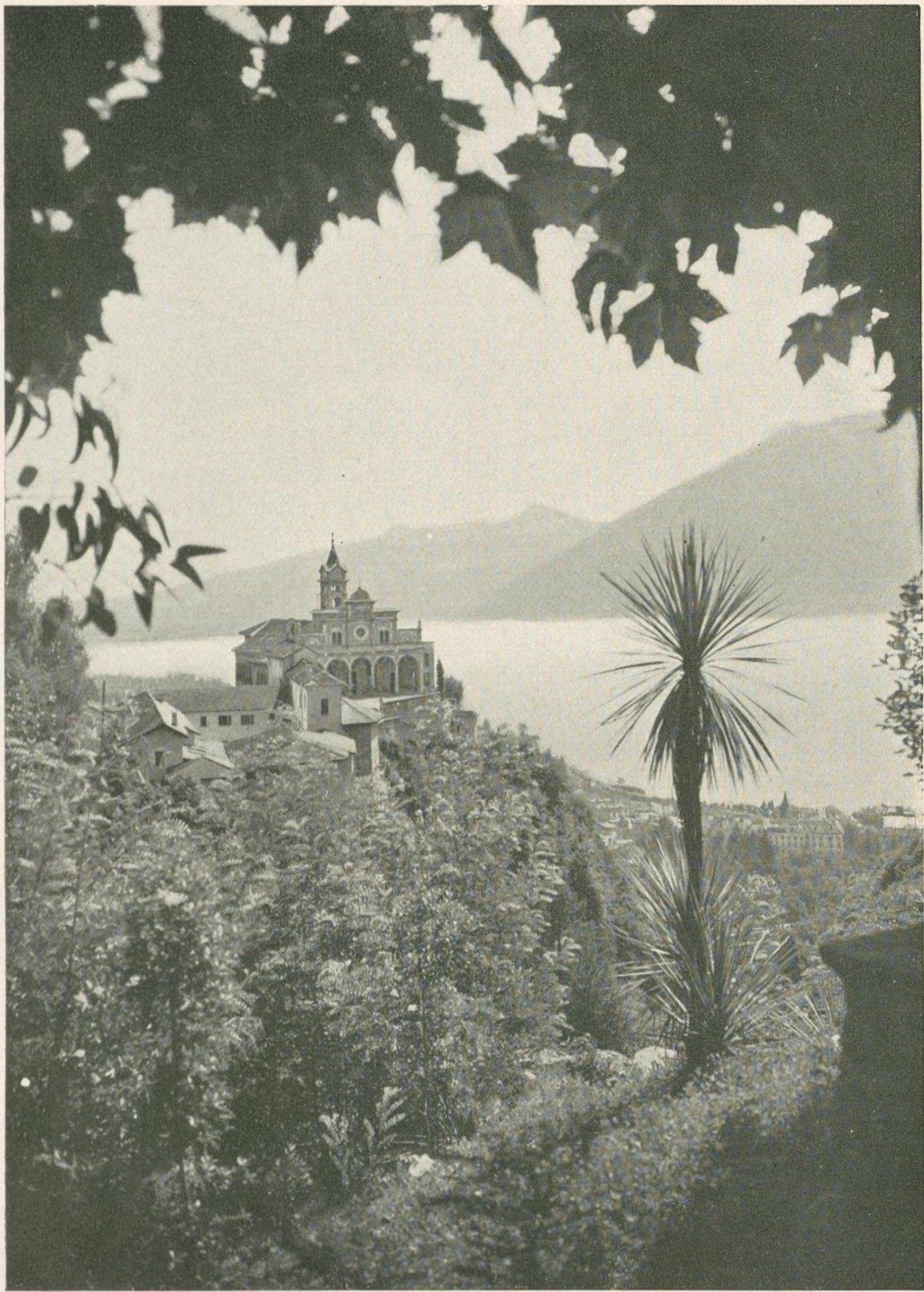


*Morcote ed  
il golfo di  
Porto Ceresio*

Eleganti automobili postali facilitano numerose escursioni nei romantici dintorni e nelle valli circostanti che offrono dovizia di graziosi panorami.

Dalla valle di Lugano, attraversando il tunnel di Massagno, il treno del Gottardo ci porta in quella del fiume Veduggio, del quale seguiamo il corso, dalla stazione di *Taverne* sino

*Locarno,  
Madonna  
del Sasso*



a *Rivera-Bironico*. Qui s'aprono le due gallerie parallele del Monte Ceneri, che distano fra loro solo pochi metri, ciascuna ad un solo binario. Uscendo, a nord, stendesi a noi dinnanzi l'ampia valle del Ticino.

In basso, le verdi praterie del piano di Magadino, che si prolunga da Bellinzona al Lago Maggiore ed è solcato da un

altro tronco della linea del Gottardo, parallelo a quello del Ceneri. Questo tronco scende da Bellinzona a *Cadenazzo*, ove si biforca: un ramo continua per *Magadino* e percorrendo la riva orientale del Lago Maggiore va a *Luino*, mentre l'altro ramo scavalca il fiume e si dirige a *Locarno*, che sorride laggiù in fondo, specchiandosi nelle azzurre onde del suo Verbano, avvolta entro una sottile vaporosità di rosa e d'opale.

Locarno è detta la Nizza della Svizzera per merito del suo clima mite e salubre. I suoi giardini, dove cedri ed aranci prosperano all'aperto, vantano una flora lussureggiante. Locarno acquistò rinomanza mondiale per la « Conferenza della Pace » che vi si tenne nel 1925: non vi è turista che non visiti la sala della conferenza. Modernissimo bagno-spiaggia, con bella veduta sulle colline circostanti. Una funicolare sale dalla città al celebre Santuario del Sasso, visitato ogni anno da innumerevoli pellegrinaggi e decorato dalla celebre tela del Ciseri « Il trasporto di Cristo al sepolcro ». Da Locarno si possono fare numerose e belle escursioni a piedi ed in automobile nelle romantiche valli vicine (*Verzasca*, *Onsernone*); una ferrovia elettrica regionale mena al pittoresco orrido di *Ponte-Brolla* ed a *Bignasco* in fondo alla Vallemaggia, ai piedi del Basodino e del Campo-Tencia; un'altra ferrovia di carattere internazionale congiunge Locarno con *Domodossola*, passando per Centovalli e Val Vigezzo; i piroscafi che partono da Locarno solcano in tutti i sensi il Verbano, maestoso lago dai superbi panorami, sulle cui sponde si allineano celebrate stazioni di villeggiature, in prima linea *Ascona* e *Brissago*, fra le quali si ammira l'isoletta dei Conigli, su cui sorge un superbo maniero.

Mentre il nostro pensiero s'aggira per sì luminosi paesaggi, il treno del Gottardo è disceso a corsa, attraverso fitte selve castanili, lungo il fianco del monte e ci ha portati a *Giubiasco*, dove si congiungono la linea del Ceneri e quella di *Cadenazzo*.

Qualche istante dopo siamo a *Bellinzona*, capitale del Canton Ticino.

L'aspetto della città, dominata da tre castelli e cinta da gagliarde mura merlate, è quello di un'antica ed aspra piazza forte, irta di baionette e di cannoni. Ma il sole d'Italia le sorride amico: ai piedi delle sue torri maturano saporiti vini e tra il lucido fogliame brilla l'aureo frutto del limone. Le porte dei castelli si schiudono senza difficoltà al viaggiatore curioso di ricercare nei vetusti manieri le tracce della vita feudale, di costumi tramontati per sempre.

Bellinzona è importante centro ferroviario; oltre alle linee del Gottardo vi converge la ferrovia mesolcinese, che



*Risvolti della strada del Gottardo nella Tremola*



*Sbocco nord della grande galleria*



scende dai fianchi del San Bernardino (antica stazione d'acque e valico verso i Grigioni), il quale è percorso da comode automobili postali (autocarri alpini).

Oltrepassata Bellinzona, il nostro treno attraversa i campi d'Arbedo, ove il Carmagnola si coprì di gloria, vincendo le valorose truppe svizzere (20 giugno 1422).

A *Castione* la ferrovia s'impegna in un corridoio di alte montagne, contrafforti del Gottardo. Sul fondo della valle, solcando ampie praterie, scorre il fiume Ticino; sui dossi s'arrampicano ridenti vigneti; in alto, brulle, nere, scoscese balze; più in alto ancora, eccelse vette quasi sempre incapucciate di neve.

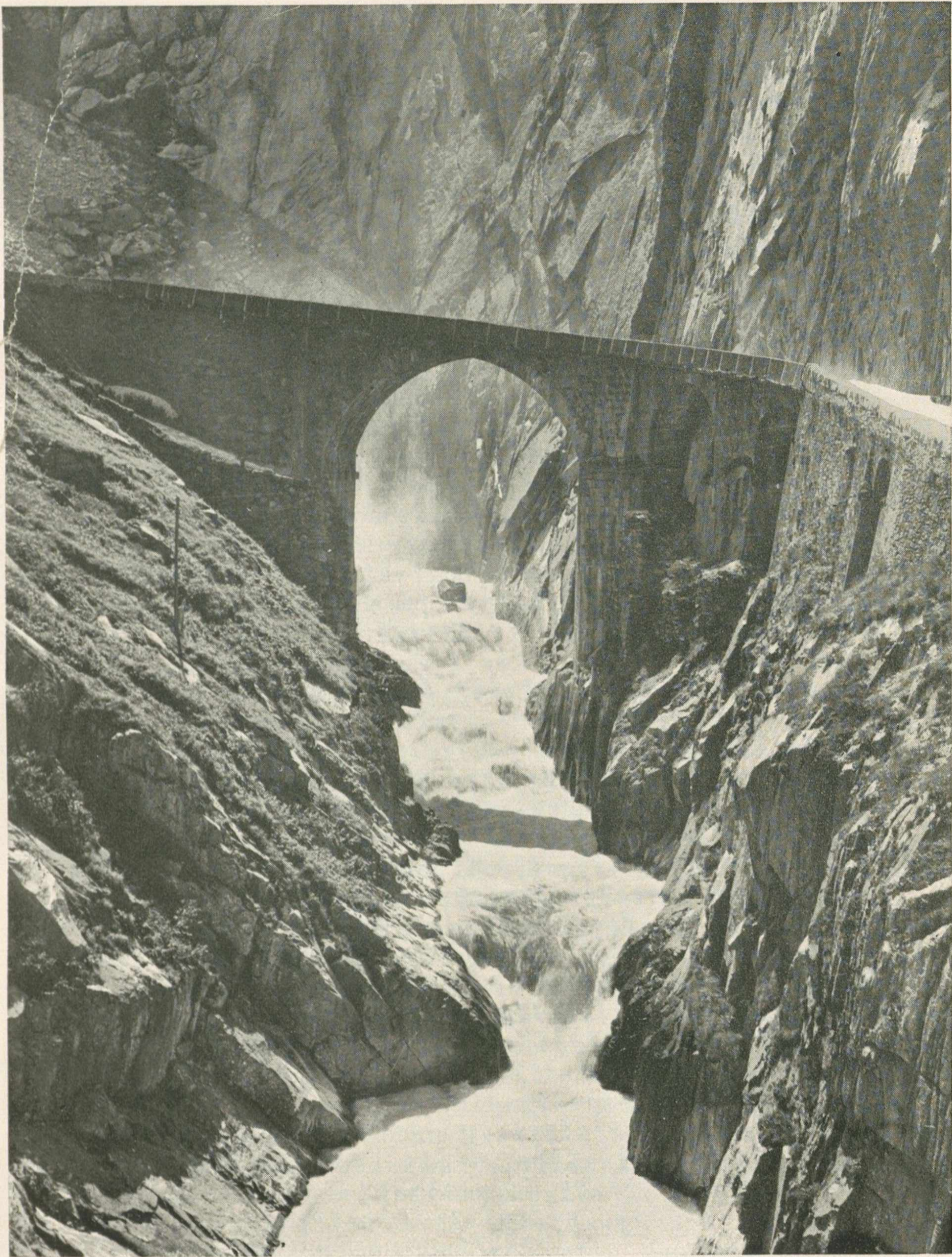
Larghi e candidi squarci nei monti all'ingiro ci avvertono che siamo pervenuti nel regno del granito, alla cui estrazione e lavorazione, nelle cave che incontriamo da *Castione*, *Claro* ed *Osogna* su su fino al Gottardo, e poi ancora al di là nella valle della Reuss, attendono centinaia di scalpellini, per la massima parte italiani.

A *Biasca* si vede, a destra, la cascata di Santa Petronilla, che salta giù, di balza in balza, per i fianchi del Pizzo Magno. Una ferrovia regionale si dirama da Biasca per la valle di Blenio fino ad *Acquarossa*, stazione termale, donde parte l'automobile postale che per Olivone ed il passo del Lucomagno trasporta a Disentis, sulla magnifica linea ferroviaria alpina Brigà-St. Moritz.

Appena varcato il ponte sul Brenno, il nostro treno s'inoltra nella parte più bassa della Valle Leventina. A *Bodio*, sulla montagna a sinistra, si scorgono le installazioni del impianto idro-elettrico della Biaschina (25,000 HP). Il paesello di *Giornico*, dove la vigna ci dà l'ultimo saluto, possiede nella chiesa di S. Nicolao un originale edificio di stile romanico, che il Rahn fa risalire al secolo XII. Sui prati circostanti, il 28 dicembre 1478 venne combattuta dagli Urani alleati coi Leventinesi la feroce battaglia dei Sassi Grossi, che sparse in Italia il terrore delle armi svizzere.

Subito dopo la stazione di Giornico comincia la parte caratteristica del tracciato della linea del Gottardo: troviamo cioè le prime gallerie elicoidali, veri monumenti della tecnica moderna. L'angusta gola della Biaschina non offriva sufficiente spazio per lo sviluppo a cielo aperto dei lunghi risvolti, richiesti per superare il dislivello tra Giornico (451 m sul mare) e *Lavorgo* (618 m sul mare). E che fanno allora gli ingegneri del Gottardo? Sviluppano quei risvolti in gallerie ad elica, scavate nel grembo stesso della montagna.

Con una prima galleria a spirale, detta di Travi, ci alziamo di 61 m; un viadotto, un breve tunnel e poi c'imbuchiamo in una seconda galleria a spirale, quella di Pianotondo, — e



*Il ponte del diavolo  
nella gola delle Schöllenen*

ci eleviamo di altri 35 m. Dal treno, immediatamente sotto di noi, possiamo scorgere le tratte testè persorse.

Ancora un viadotto ed una galleria, e poi siamo all'aperto, fuori dalle oscure vie sotterranee, sulla sponda del Ticino, che mugghia trabalzando frammezzo ciclopici macigni. Un'aria più fresca, più sottile, più vibrata ci viene incontro. A sinistra ci colpisce una interessante costruzione, è la centrale idro-elettrica del Monte Piottino: l'energia ivi generata serve a scopi industriali.

La valle ora s'allarga a formare il ridente bacino di *Faido*. Il verde tenero, vellutato degli alti pascoli decora tutti i monti all'ingiro e fa vieppiù spiccare il verde cupo delle foreste di conifere, alcune delle quali (dette *faure* o boschi sacri) non possono venir toccate dalla scure dell'uomo, dovendo proteggere gli abitati contro le valanghe. Qui troviamo il primo paesaggio alpino, ed è tutto un idillio: ecco le spumeggianti fragorose cascate della Cribiasca e della Piumogna, — ecco le brune casette di legno, — ecco il tintinnio delle campane, scosse in capriccioso ritmo dalle poderose giovenche pascolanti sui dossi vicini. Dalla stazione di Faido, folta di eleganti alberghi per villeggianti estivi, bisogna guadagnare duecento e più metri in altezza per portarci a quella di *Rodi-Fiesso*; e che si fa? Il giuoco è conosciuto; colla galleria elicoidale di Prato ci alziamo di 36 m; due tunnels rettilinei, — poi una seconda spirale (galleria di Freggio) ci fa salire di altri 36 m; alcune gallerie minori — e siamo all'altipiano di Quinto, dove maggiormente si accentua il carattere alpino del paesaggio, scompaiono il castagno ed il noce, per lasciar libero il campo alle austere conifere. — Nell'ultimo tratto della nostra corsa sotterranea siamo passati per la gola di Monte Piottino, gola strana, selvaggia, formidabile; ma in treno non abbiamo potuto afferrarne tutta la desolata e cupa bellezza; bisognerebbe farla a piedi, percorrendo la strada cantonale.

Da Rodi-Fiesso ad *Ambri-Piotta* è tutta una sfilata di villini ed alberghi e pensioni per le famiglie signorili che qui convengono nell'estate a godersi il fresco, l'aria pura, la bella vista e le deliziose passeggiate nei dintorni.

Ad *Ambri* si scorge, a destra, il grande capannone della centrale idro-elettrica del Ritom, che fornisce l'energia per la trazione dei treni; un'ardita funicolare s'arrampica sulla ripida costa: è la funicolare che sale al lago Ritom, trasformato in grande bacino d'accumulazione della capacità di 25 milioni di m<sup>3</sup> d'acqua.

Ancora una gola, quella di Stalvedro, — ed eccoci ad *Aivolo*. Questo lindo borgo alpestre è frequentatissimo non soltanto dai villeggianti, ma anche dagli alpinisti, che ne

fanno punto di partenza per interessanti escursioni in val Bedretto, da cui, per la Nufenen, scendono nella valle del Rodano, — oppure, per il passo di S. Giacomo, in val Formazza, — oppure, per il passo di Naret, in Vallemaggia. Bellissima la gita in Valle di Piora, all'incantevole lago Ritom, ed oltre, sino a Santa Maria del Lucomagno.

Il nostro valoroso treno, dopo qualche minuto di rifiato ad Airolo, affronta intrepido l'ultimo sforzo, l'ultima salita e penetra nella grande galleria del Gottardo.

Siamo nelle viscere d'uno dei maggiori colossi alpini: percorriamo un tratto di ferrovia che ha costato enormi fatiche e molte vite umane; — vale la pena d'informarci brevemente della sua storia.

## IL GOTTARDO

I Romani non conobbero il passo del Gottardo, e della valle Leventina frequentarono soltanto la parte più bassa, fino a Giornico.

Le legioni imperiali dirette al nord passavano per la valle di Blenio, dove abbondano i nomi latini di località, oppure per la Mesolcina.

Il primo scritto in cui trovasi citato il valico del Gottardo è del monaco benedettino Alberto de Stade (secolo XIII), il quale asseriva che, per quel passo, era possibile recarsi in tre giorni da Lucerna a Bellinzona. È storicamente accertato che nel 1220 gli Svittesi passarono il Gottardo per recarsi a Faenza, al campo dell'imperatore Federico II. Fors'anche prima di quell'epoca il Gottardo era conosciuto e praticato; — ad ogni modo, in causa anche delle frequenti calate degli Svizzeri in Italia, esso andò rapidamente acquistando importanza militare e commerciale.

Nel 1531 fu organizzato il primo rudimentale servizio di trasporto delle lettere attraverso il Gottardo: nel secolo successivo il servizio diventò regolare. D'inverno però esso veniva sospeso e poteva dirsi ben fortunato quel viaggiatore che nella brutta stagione riuscisse a transitar sano e salvo per il terribile valico: ogni anno si avevano a deplorare parecchie vittime della tormenta.

Nel 1330 sullo spartiacque del colle fu eretto il primo ricovero per soccorso ai viandanti. Nel 1683 l'arcivescovo Visconti destinò a quell'ospizio due cappuccini: all'epoca della Rivoluzione i due frati scomparvero e nel settembre 1799, in occasione dei feroci combattimenti tra i Russi di Suwarow ed i Francesi di Lecourbe, il ricovero fu messo a sacco e poi incendiato.



Wassen

Verso il 1820 i due Cantoni d'Uri e del Ticino si accordarono per sostituire alla vecchia strada mulattiera la grande strada postale del Gottardo, larga 6 m, con pendenza media del 6 % ; la costruzione durò 10 anni.

Dal 1830 al 1882 la diligenza del Gottardo, sostituita nell'inverno da una slitta, prestò lodevole servizio : ora essa è giubilata ed è esposta al Museo Nazionale in Zurigo.

Già nel 1852 l'ingegnere Pasquale Lucchini di Lugano pubblicava memorie ed allestiva progetti per la ferrovia del Gottardo, a cui Carlo Cattaneo applicava l'augurale epiteto di *via delle genti*. Dopo lunghe dispute fra i propugnatori dei diversi valichi alpini, nel 1869 fu conchiuso a Berna un trattato fra la Svizzera e l'Italia per la costruzione del tunnel del Gottardo ; la Germania dava la sua adesione nel 1870, e nel 1871 si costituiva la società degli azionisti.

Nell'autunno 1872 l'impresa Favre attaccava sui due versanti il lavoro per il traforo della grande galleria Airolo-Göschenen, lunga m 14,998, larga m 8, alta m 6,50. Il punto di mezzo si trova a m 1154 sul mare ; il tracciato è a 2 pioventi, — quello che discende ad Airolo con pendenza del 2 ‰, l'altro del 6 ‰ .



*Amsteg con la centrale idro-elettrica*

Straordinarie le difficoltà dell'opera colossale: specialmente infeste le grosse polle d'acqua aperte dagli scavi: parecchie le vittime, fra cui il capo stesso dell'Impresa, Luigi Favre, ginevrino, che il 19 luglio 1879, nel visitare i lavori della galleria, cadeva fulminato da una sincope, fra le braccia delle persone che l'accompagnavano.

Il 29 febbraio 1880 era giorno di domenica e, raro caso in cronologia, la quinta domenica di febbraio: non restava più che un sottile strato di roccia a separare i due tronchi di galleria. Rimbomba l'ultima mina e cade l'ultimo sipario di pietrame.... Ingegneri ed operai, dalle due parti, si stringono le mani attraverso l'aperto spiraglio, si abbracciano, piangono di gioia....

Il telegrafo diffonde la notizia nel mondo civile; per tutta la giornata le campane d'Uri e del Ticino suonano a festa. La gigantesca galleria, che riduce a poche ore il viaggio d'interiere settimane e ravvicina tanti popoli, — l'opera sospirata per trent'anni, era finalmente compiuta!

Dal 21 al 23 maggio 1882 ebbero luogo le feste d'inaugurazione della ferrovia Milano-Lucerna e il 1° giugno 1882 la linea del Gottardo veniva aperta all'esercizio regolare.

## NELLA VALLE DELLA REUSS

In dodici minuti il nostro placido direttissimo ha divorato i 15 chilometri del gran tunnel, liberato da ogni molestia di fumo, e sbuca a *Göschenen*, ove il trenino elettrico della ferrovia delle Schöllenen accoglie sportisti, alpinisti e turisti per trasportarli ad *Andermatt*, rinomata stazione climatica estiva ed invernale. Qui non avranno che la difficoltà della scelta: la ferrovia Briga-St-Moritz è lì pronta per trasportarli a Coira e nell' Engadina, o, passando per incantevoli regioni alpestri, nel Vallese ed al lago di Ginevra; le poderose e comode automobili postali li condurranno su per la vecchia strada del San Gottardo, valicando lo storico passo, ad Airolo, oppure, prendendo a destra, per i passi della Furka e della Grimsel, al lago di Brienz.

Appena uscito dalla stazione di Göschenen, il treno passa su di un ponte in pietra (magnifica vista sui ghiacciai del Dammastock), poi si lancia a corsa giù per la vallata della Reuss in un corridoio fiancheggiato da alpini colossi onde scendere dal livello del gran tunnel (1109 m) a quello del Lago dei IV Cantoni (437 m).

Sbucati dal tunnel di Naxberg, ci appare, a destra sopra un verde poggio, la bella chiesetta di *Wassen*; le passiamo dinnanzi e c'ingolfiamo nella galleria a spirale del Leggistein: all'uscita — non par da credere! — troviamo davanti a noi, sulla sinistra, quella stessa chiesetta che avevamo già oltrepassata.

Dopo un'altra galleria, detta di Wattingen, ecco ripetuta la sorpresa: l'eterna chiesa di Wassen è ancora lì di fronte, e bisogna passarle davanti una terza volta. Se viaggiamo di notte, ne restiamo ancora maggiormente impressionati; la chiesuola pare sorridere tanto è graziosamente illuminata. Così ci siamo abbassati di circa 200 m, sino al letto della Reuss: prima di varcare il fiume, ci colpisce di vederlo sbarrato in bacino d'accumulazione: questo alimenta la centrale idro-elettrica di Amsteg, che vedremo dopo attraversate altre gallerie, viadotti e ponti.

Nella rapida corsa non trascuriamo di contemplare l'austero e grandioso panorama, — le vertiginose vette che sembrano sfidare il cielo, — le bianche cascate che strapiombano giù dalle brune scogliere, — le frotte dei pini che salgono all'assalto degli scoscesi burroni.

Tutto il paesaggio è nordico. Ecco i soffici prati, stesi fra una pineta e l'altra, a guisa di tappeti di verde velluto: ecco le casette di legno rannicchiate sotto gli immensi pioventi dei tetti: ecco le finestrine popolate di rossi geranii....

*Lago d'Uri  
visto da  
Brunnen*







*I Mythen ed il lago dei IV Cantoni in primavera*

Il treno sorpassa *Gurtnellen*, infila una nuova serie di gallerie, viadotti e ponti ; dalla sinistra sponda della Reuss si porta sulla destra, contorna il piede del Bristenstock, valica con un ardito ponte il Kaerstelenbach che scende dalla Maderanertal, e col tunnel della Windgelle raggiunge la piccola stazione di *Amsteg-Silenen*.

La valle qui comincia ad allargarsi : la vegetazione è più varia e ridente ; in mezzo ai prati, non più soltanto le rigide conifere, ma belli e rigogliosi alberi fruttiferi.

Ad *Erstfeld* siamo ormai fuori dalle strette ed aspre gole del Gottardo. Di qui la pianura, contornata da uno splendido scenario di Alpi, declina in dolce pendio sino al lago d'Uri.

Qui ci troviamo nella classica regione di Guglielmo Tell, l'eroe popolare immortalato dai versi di Schiller e dalla musica di Rossini.

Ad *Altdorf*, la capitale del canton d'Uri, sorge sulla piazza il bel monumento a Tell, dello scultore Kissling : e qui, durante l'estate, in un teatro appositamente eretto, si danno frequentatissime rappresentazioni popolari del dramma di Schiller.



*Vitznau sul lago dei IV Cantoni*

Da *Altdorf* una bella strada carrozzabile s'inoltra nella valle dello Schächen e sale al colle del Klausen, per discendere a Linthal (Glarona). Ogni anno vengono organizzate per il Klausen importantissime corse automobilistiche.

### **DA FIORA A LUCERNA**

In brevi istanti il treno ci porta da Altdorf a *Fiora* (Flüelen). A questa stazione, frequentatissima dai forestieri durante l'estate, molti viaggiatori s'imbarcano sui piroscafi onde ammirare con agio le classiche bellezze del *lago d'Uri*, che ispirarono al Giron l'originale affresco della sala del Consiglio Nazionale a Berna. Altri fanno a piedi l'interessante gita da Fiora alla Tellsplatte (un'ora circa), romita cappella in riva al lago, decorata da quattro affreschi dello Stückelberg. Sull' opposta riva del lago è il prato del Grütli, dove, in notturno convegno, fu giurato di liberarsi dal giogo dell' Austria. Dalle finestre praticate nella roccia per dar luce alla galleria dell'Axenstrasse si gode un magnifico

colpo d'occhio sui boscosi fianchi del Seelisberg e del Sonnenberg, — sui ridenti villaggi e graziosi alberghi che ne popolano le alture, rinomatissime per la bellezza dei panorami, — sul ghiacciaio dell'Uri-Rotstock, — sull'azzurra stesa del lago, — sulla vallata della Reuss chiusa in fondo dall'imponente piramide del Bristenstock.

Fedeli al convoglio del Gottardo, noi proseguiamo con lui, che si lancia nelle gallerie scavate nella base del nudo cono roccioso dell'Axenberg, — tocca il grazioso paesino di *Sisikon* e si ferma a *Brunnen*. Questa bella e ricca borgata è importante come porto del Cantone di Svitto (Schwyz) sul Lago dei IV Cantoni ed ancor più come soggiorno di forestieri: una ricca vegetazione, bei giardini, pubblici passeggi, bagni-spiaggia, sontuosi alberghi, ne fanno una villeggiatura estiva di primo ordine. Sui poggi circostanti sorgono le rinomate villeggiature d'Axenfels con vastissimo parco, di Morschach, di Axenstein (altro gran parco) e la stazione climatica alpina di Stoos. Dirimpetto a Brunnen, uno scoglio isolato emergente per 25 m dalle acque del lago — il Mythenstein — porta in colossali lettere d'oro l'epigrafe di riconoscenza dei Cantoni primitivi al grande Poeta, Federico Schiller, che descrisse con sì vivi colori e sì penetrante accento di verità la loro regione:

Dem Sanger Tells  
Friedrich Schiller  
Die Urkantone  
1859

Subito dopo Brunnen, la ferrovia si stacca dal lago e penetra nell'ampia ed amena valle di Svitto, dominata dalle tragiche punte dei due Mythen. La città di *Svitto* ha una importanza storica superiore alla sua estensione e popolazione: da essa la Confederazione svizzera prese il nome e lo stemma (croce bianca in campo rosso): nel suo Palazzo municipale e nei suoi Archivi si trovano documenti e ritratti d'alto interesse e valore.

Dopo la stazione di *Svitto-Seewen* c'inoltriamo in un pittoresco valloncetto. Sulla sinistra, il solitario *laghetto di Lowerz*, in cui specchiasi l'isoletta di Schwanau; a destra, il villaggio di *Steinen*.

Un po' piú oltre, sui due lati della linea, trovasi una caotica congerie di macigni: sono i rottami della tremenda frana di Goldau, staccatasi dal Rossberg (a destra) nel pomeriggio del 2 settembre 1806, la quale seppellí 457 persone e 110 case. Ora l'opera paziente della natura e dell'uomo va togliendo l'orrore a quell'immane scoscendimento.

La stazione di *Arth-Goldau* è importante centro ferroviario: una linea che staccasi alla destra va ad *Einsiedeln* (celebre santuario di N. S. degli Eremiti ed antica abbazia di Benedettini), indi scende a Wädenswil e Rapperswil, sul lago di Zurigo.

Un'altra linea, continuazione diretta di quella del Gottardo, prosegue per *Zugo-Thalwil-Zurigo* e per la Svizzera orientale.

Alla sinistra si stacca la ferrovia elettrica che s'arrampica alle soleggiate cime del Righi.

Noi procediamo su Lucerna. Costeggiamo dapprima il *lago di Zugo*, le cui acque offrono splendidi effetti di verde colorazione e sulle cui rive si schierano le graziose borgate di Arth, di Walchwil, di Zugo, di Cham; — ad *Immensee* poi abbandoniamo bruscamente il lago di Zugo per passare, mediante il tunnel di Schwarzenbach, al *Lago dei IV Cantoni*, ramo di Küssnacht.

La vista sul Righi e sulle Alpi è affascinante....

Intanto la locomotiva varca le pingui praterie di *Meggen*, divora i due chilometri della galleria scavata sotto la collina del Wesemlin, passa sul ponte della Reuss e sotto i *tunnels* del Güttsch, ed entra trionfante nella stazione-terminus della linea del Gottardo: — *Luzern!*

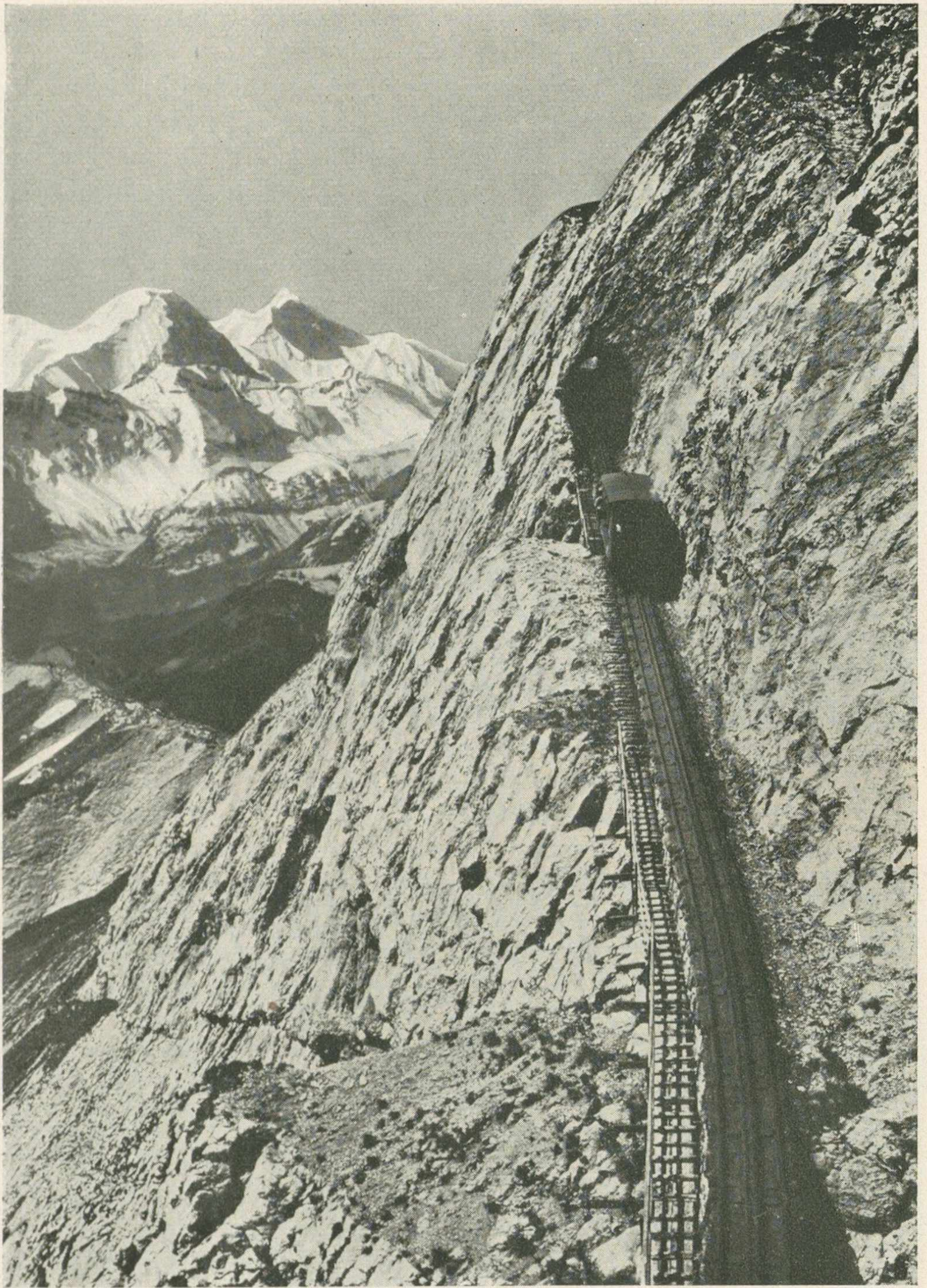


*Lucerna,  
veduta  
sul Righi*

## **LUCERNA E IL LAGO DEI IV CANTONI**

Alla stazione di Lucerna, e sul nuovo ponte, e sui grandi *quais* della riva destra subito si ha l'impressione di trovarsi in una cosmopoli, in uno cioè di quei ritrovi internazionali,

*Ferrovia  
del  
Pilato*



dove ogni anno, ad una data stagione, converge la *high life* di tutte le parti del mondo.

Lucerna ebbe importanza storica e politica. Modesto villaggio di pescatori all'epoca della dominazione romana, essa cominciò a svilupparsi dopo la fondazione del convento di S. Leodegario (anno 735 dell'era volgare).

Nella città della Reuss si riscontra un interessante contrasto di vecchio e di nuovo.

Di un'antichità ben conservata ed autentica sono le mura e le torri della cinta della Musegg ed i ponti di legno coperti che obliquamente attraversano il fiume; antica la Wasserturm, campata nel bel mezzo del fiume, che portava in altri tempi un faro o *lucerna*, da cui venne, secondo alcuni, il nome alla città; antica la Collegiata di San Leodegario coi due caratteristici campanili, dalle sottili altissime aguglie; — antico il Rathaus....

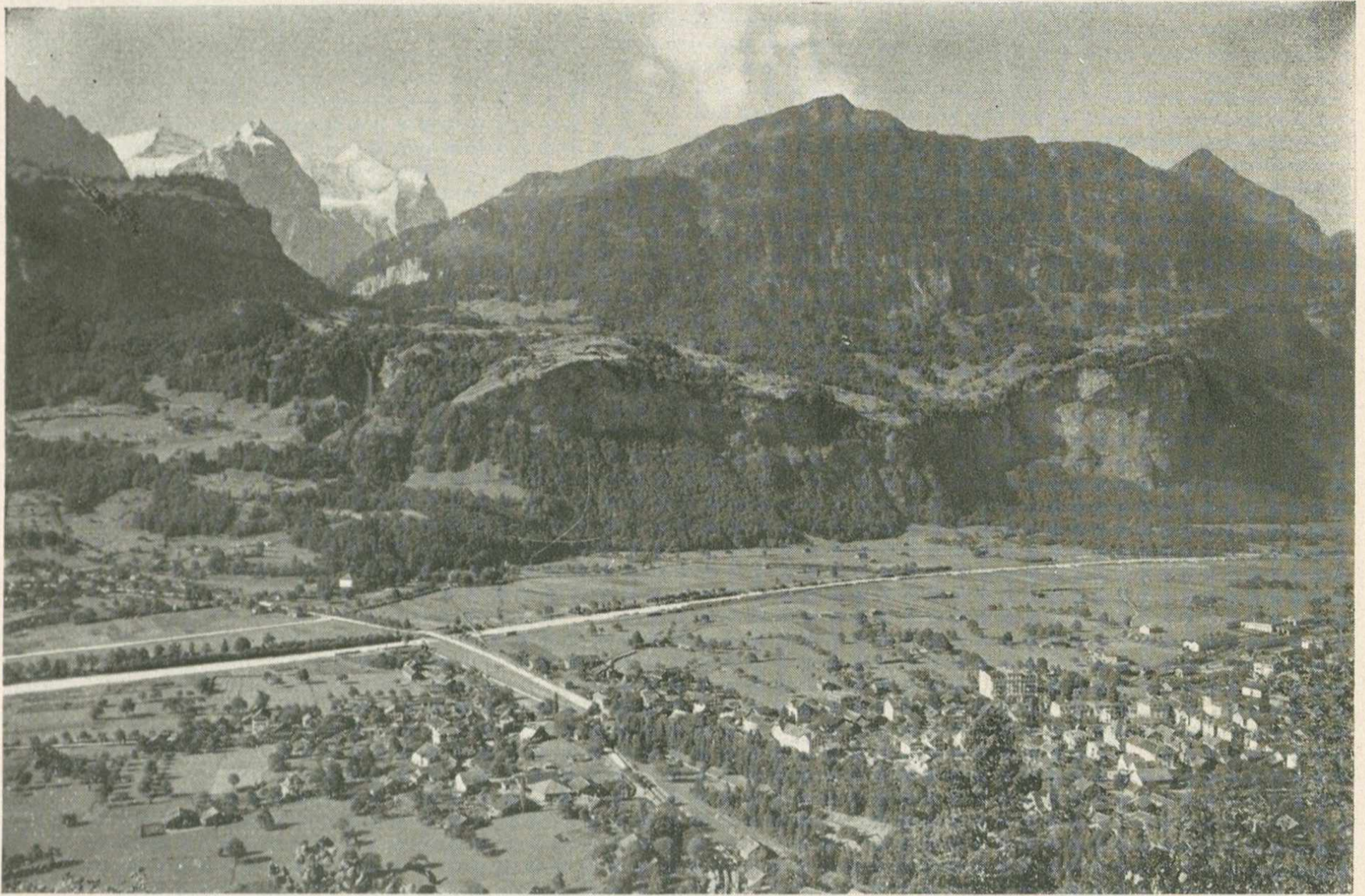
Accanto a queste vecchie e belle cose è sorta tutta la città nuova, colle sue modernissime istituzioni, i colossali e sontuosi alberghi, il Kursaal, il giardino dei ghiacciai (Gletschergarten) con le marmitte dei giganti, descritto tanto bene, scientificamente e poeticamente, dal padre Antonio Stoppani nel suo libro « Il bel Paese », le funicolari del Gütsch e del Sonnenberg.

Un monumento di alto interesse storico ed artistico è il *Leone di Lucerna*, dedicato alla memoria dei soldati svizzeri caduti nella difesa delle Tuileries il 10 agosto 1792. Esso fu ideato dal genio di Thorwaldsen e scolpito nella molassa (1821) dallo scultore Ahorn, di Costanza.

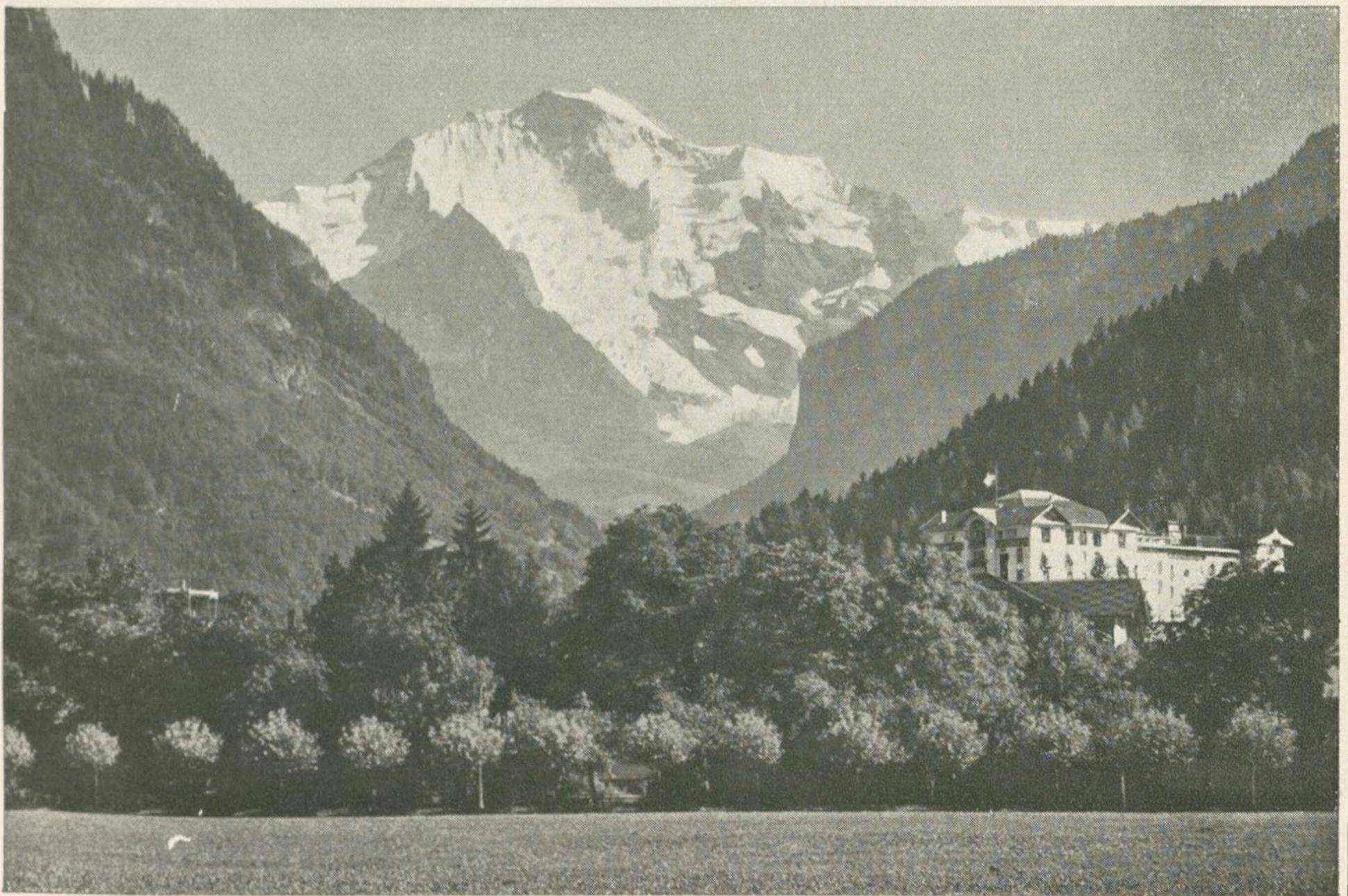
Ma tutto ciò — e vecchio, e nuovo — non basterebbe a spiegare l'enorme affluenza di visitatori che ogni anno si recano a Lucerna: l'insuperabile attrattiva di questa città è il meraviglioso, superbo panorama sulle Alpi che si gode dalle sue rive, — quadro di bellezza sovrana, che, visto una volta illuminato dai raggi di una limpida aurora, non si dimentica più. Sopra le glauche acque del lago si ergono maestosamente il Righi (Regina montium), le candide lontane cime delle Clariden e del Tödi, il Bürgenstock dal groppone coperto di brune conifere; più indietro, la bianca cupola del Titlis, poi la massiccia mole dello Stanserhorn e da ultimo la tragica altiera figura del Pilatus....

I dintorni di Lucerna offrono poi — e non è piccola prerogativa! — un grandissimo numero di belle passeggiate a piedi; di escursioni in vettura, in automobile, in battello, in funicolare; di seducenti ascensioni alle Alpi urane ed untermaltesesi.

Il Lago dei Quattro Cantoni, che è un'altra delle grandi attrattive di Lucerna, ha forma di una croce, della quale il bacino di Küsnacht e quello di Hergiswil col lago di Alpnach sono le braccia, mentre il tronco è costituito da cinque bacini successivi: il lago d'Uri, il bacino di Gersau, quello di Weggis, l'incrocio ed il golfo di Lucerna. — La numerosa flotta della Società di Navigazione fa un ottimo servizio per le 25 stazioni del lago, tutte degne di visita e punti di partenza per belle escursioni.



*Meiringen e gruppo del Wetterhorn*



*Interlaken e Jungfrau*



Le principali stazioni del ramo di Alpnach sono *Kehrsiten* (dove comincia la funicolare che sale al *Bürgenstock*), *Stansstad* e *Alpnachstad*.

*Stansstad* è il porto del Nidwald : vi ha principio la ferrovia elettrica di Engelberg. In un quarto d'ora essa ci trasporta a *Stans*, capitale del Nidwald, patria di Arnolfo da Winkelried, che sacrificando la propria vita fece vincere ai Confederati la battaglia di Sempach : a questo eroe popolare è dedicato un bel gruppo in marmo, opera di Schlöth, che trovasi presso la chiesa. Da *Stans* si stacca la funicolare che sale alla vetta dello *Stanserhorn*. Rimontando il corso dell'Aa e percorrendo una valle tranquilla ed austera, il treno elettrico sale in un'ora e mezza al borgo di *Engelberg*, sede di un antichissimo convento di benedettini, deliziosa villeggiatura estiva, rinomata stazione per gli *sports* invernali e per le cure climatiche, illustrata da pittori e da poeti per l'ammirabile suo panorama alpestre sul quale campeggiano fieramente le eccelse vette del Titlis e degli Spannörter.

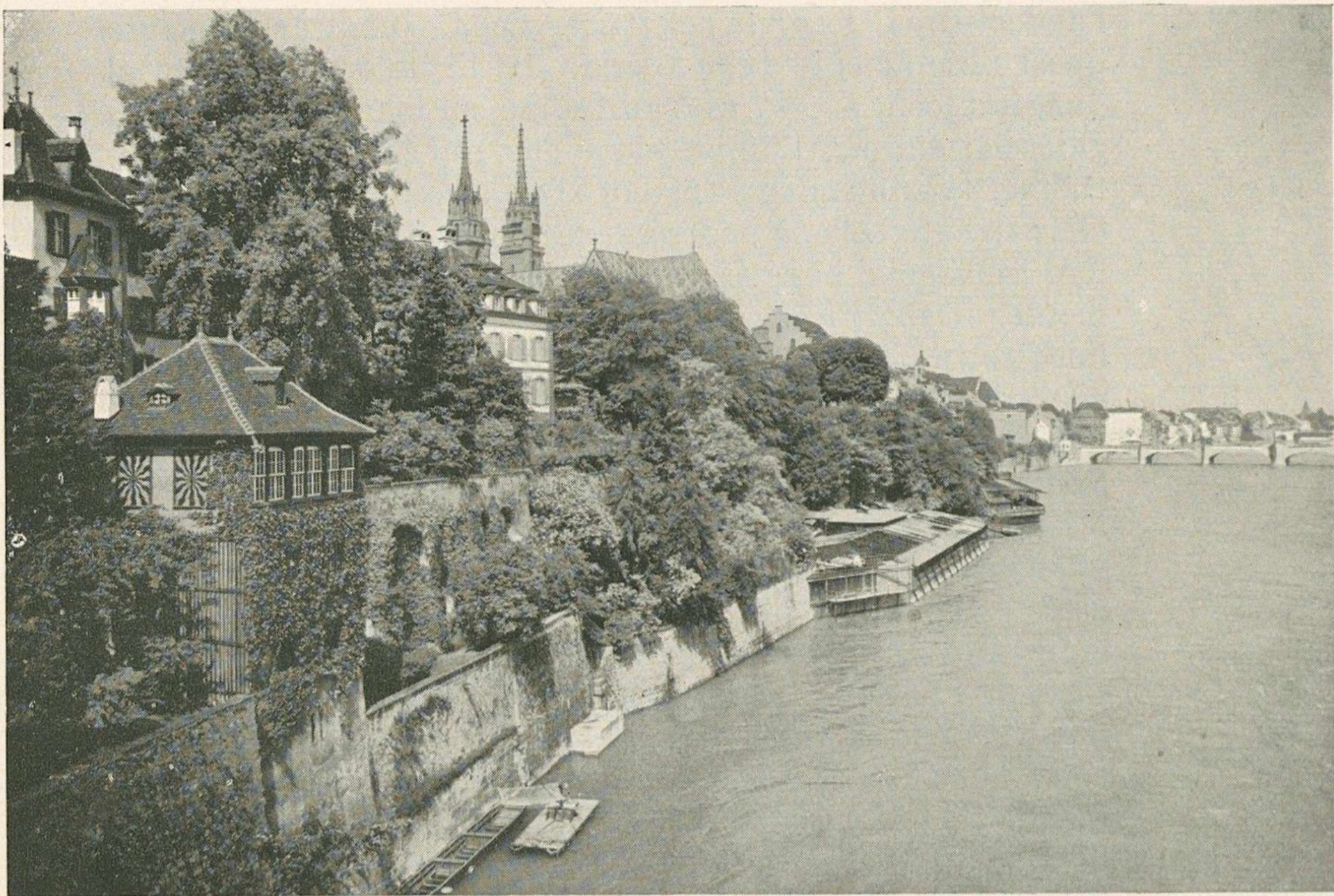
*Alpnachstad* è il porto dell'Obwald ed è stazione di partenza dell'ardita e solidissima ferrovia del *Pilato*, dalle cui cime si domina un pittoresco, vasto e grandioso paesaggio che si stende dalle Alpi urane sino al lago di Neuchâtel. Le Alpi bernesi poi si presentano allo sguardo attonito in tutta la loro magnificenza.

I piroscafi Lucerna-Fiora fanno il servizio per *Hertenstein* e *Weggis*, detta, per il suo dolce clima, la Nizza di questo lago, e *Vitznau*, stazione di partenza della ferrovia del Righi, di fama mondiale. Indimenticabile è il quadro immenso che si domina dal *Righi-Kulm* e che comprende tutto l'altipiano svizzero — dai sottostanti laghi di Zugo e di Lucerna fino al Giura, ai Vosgi ed alla Foresta nera — ed una imponente sfilata, lunga 40 leghe, di colossi alpini, il Säntis, il Glärnisch, il Tödi, le Windgelle, il Titlis, il Finsteraarhorn, lo Schreckhorn, la Jungfrau, il Pilato, circondati dal fitto corteggio dei loro satelliti.

Altre importanti stazioni della linea Lucerna-Fiora sono *Buochs*, *Beckenried*, *Treib* (salita al *Seelisberg*), *Brunnen*, la *Tellsplatte*, ecc.



*Berna, la torre dell'orologio*

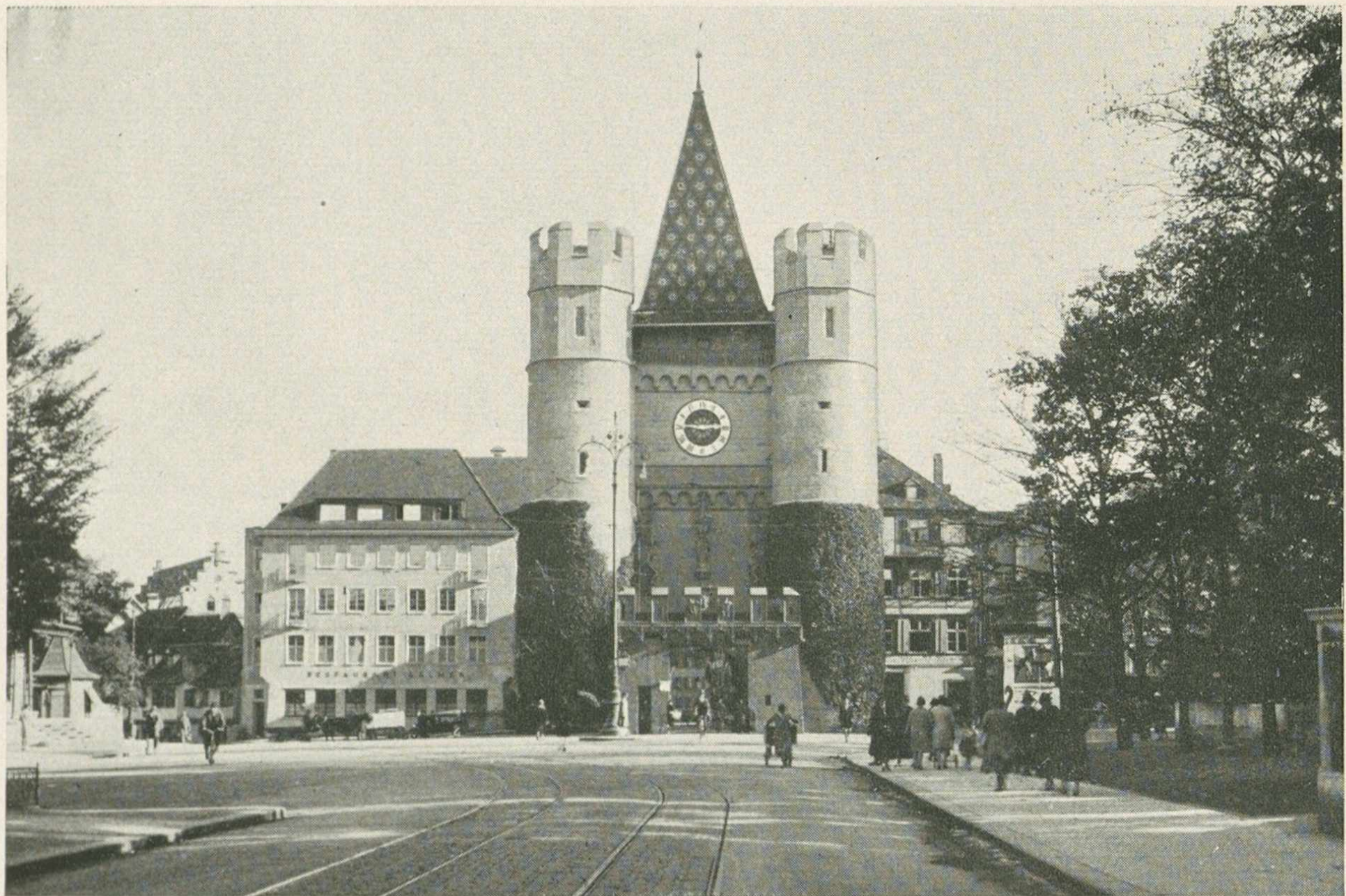


*Basilea, la cattedrale ed il Reno*

due stazioni di Basilea — quella svizzera nell'aristocratica *Gross-Basel* e quella badese nel quartiere industriale di *Klein-Basel* — si diparte un ventaglio di linee ferroviarie, le quali congiungono la Svizzera con Parigi e Londra, con Bruxelles, con Francoforte, Colonia, l'Olanda, Amburgo e Berlino.

La *linea Rothkreuz-Zugo-Thalwil* rannoda Lucerna con Zurigo, città in comunicazione diretta colla ferrovia del Gottardo e l'Italia per Thalwil-Zugo-Arth-Goldau. La piccola città di *Zugo* colle sue vecchie torri, le vecchie mura, i vecchi palazzi pubblici e privati è molto interessante.

*Zurigo*, la più grande e la più popolosa città svizzera (250.000 abitanti), è detta l'Atene della Svizzera: grazie alla Scuola politecnica federale ed alla sua vecchia Università, è un centro di alta coltura, meritamente rinomato in tutto il mondo civile. È anche un centro industriale di prim'ordine, specie per la seta, le stoffe di cotone e le macchine. Nelle passeggiate sugli splendidi *quais*, nelle scelte rappresentazioni al teatro, nei concerti alla Tonhalle, nelle visite al Museo Nazionale ed al Giardino zoologico, nelle escursioni all'Uetliberg ed al Zürichberg, il viaggiatore



*Basilea, porta di Spalen*

prova dei veri godimenti estetici, che dilettono e riposano l'animo. Sulle rive del suo ridente lago trovansi diversi bagni-spiaggia comodi e confortevoli. Del resto, tutti i laghi svizzeri, in ispecie quello dei Quattro Cantoni, offrono bagni-spiaggia molto ben assettati e frequentatissime.

Da Zurigo una linea ferroviaria sale, per Bülach, a *Sciaffusa*, piccola e graziosa città dominata dal castello del Munot e famosa non meno per i suoi vini che per la vicina *cascata del Reno*. La linea Zurigo-Bülach-Sciaffusa continua in Germania verso Singen-Stoccarda.

Un'altra linea importante per il *touriste* è quella che, da Zurigo, mette a *Winterthur* e quivi si biforca; una diramazione prosegue per Frauenfeld-Romanshorn, donde, per acqua, a Friedrichshafen (da cui ad Ulm, a Norimberga, a Dresda, a Lipsia, a Berlino) ed a Lindau (Monaco, Vienna); l'altra va, per Wil, a San Gallo-Rorschach-Lindau e quindi a Monaco ed a Vienna. A Vienna, per l'Arlberg, mette pure la linea Zurigo-Sargans-Buchs.

A Zurigo passa anche l'*express* Londra-Engadina che congiunge l'Inghilterra con St. Moritz.



*Zurigo, veduta generale*

Grazie a questa fitta rete ferroviaria, Lucerna e la Svizzera centrale che, mediante la linea del Gottardo, comunicano già coll'Italia e col Mediterraneo, hanno il vantaggio di rapidissime congiunzioni con tutti i grandi centri d'Europa.

Il viaggiatore che, per rientrare in Italia, non vuol ripassare il Gottardo, può prendere il Sempione (illustrato pure, con opuscolo analogo a questo, dalle Strade ferrate federali) e scendere per la Val d'Ossola alle magiche sponde del Lago Maggiore, allietate dal sorriso d'una perpetua primavera.

### **RITORNEREMO...**

Centinaia di pittori hanno riprodotte sulla tela le bellezze della Svizzera ed altrettanti scrittori le hanno decantate in prosa ed in versi. Ma nè quadri nè libri possono esprimere tutto il fascino delle Alpi sublimi; delle frastagliate vette morse dal tempo, profilantisi sul cielo azzurro; dei ghiacciai fiammeggianti al sole; dei paurosi campi d'eterna neve; delle cristalline cascate scroscianti di balza in balza; — e la poesia più mite, più raccolta dei valloncelli solitarii, dove tra i bruni abeti mormora il ruscello montano; — e la classica venustà dei laghi svizzeri, così ricchi di pittoreschi paesaggi, di romantiche leggende.

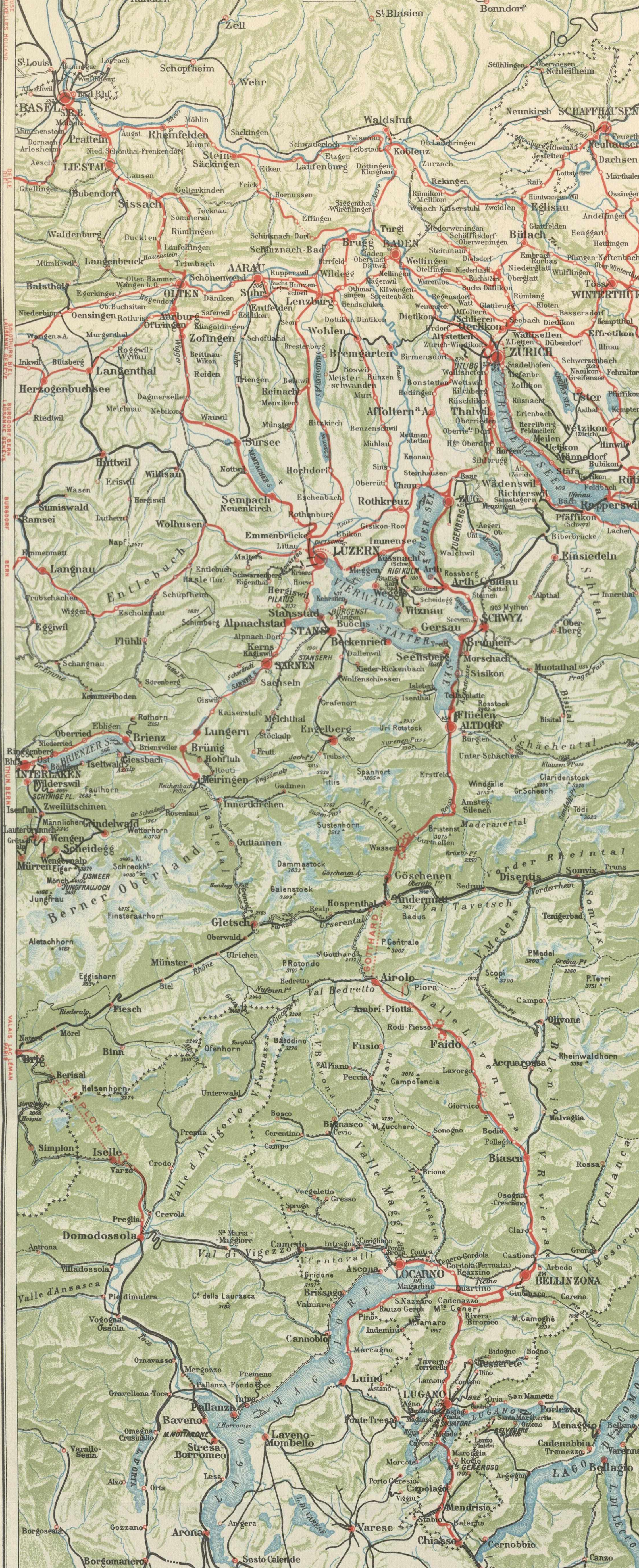
Bisogna aver veduto coi propri occhi questi quadri, e allora s'imprimono indelebili nella mente, e nell'atto di staccarsene già sorge la brama di rivederli.

*Ritorneremo*, — pensano quanti hanno recuperato in Svizzera la salute, mercè la sottile purissima aria delle sue vallate, le benefiche acque delle sue stazioni idroterapiche, le svariate sue risorse per l'esercizio degli *sports* tanto estivi che invernali.

*Ritorneremo*, — è il proposito degli arditi alpinisti, che affrontano le alte cime; degli artisti affascinati dagli incomparabili spettacoli delle Alpi; dei viaggiatori tutti quanti, che soggiornando nella terra d'Elvezia vi hanno trovato serenità di riposo e di svago.

*Ritorneremo!*

# Strade Ferrate Federali CARTA SINOTTICA DELLA LINEA DEL GOTTARDO 1932



**Spiegazione dei segni:**

**Strade Ferrate Federali**  
——— linee a scartamento normale  
——— ridotto

**Altre Ferrovie svizzere**  
——— linee a scartamento normale  
——— ridotto

**Ferrovie estere**  
——— linee internazionali  
——— Altre Ferrovie

..... Automobili postali  
 ——— Strade postali  
 ——— altre strade automobilistiche  
 ——— Strade mulattiere  
 - - - - - Sentieri  
 + + + + + Frontiere

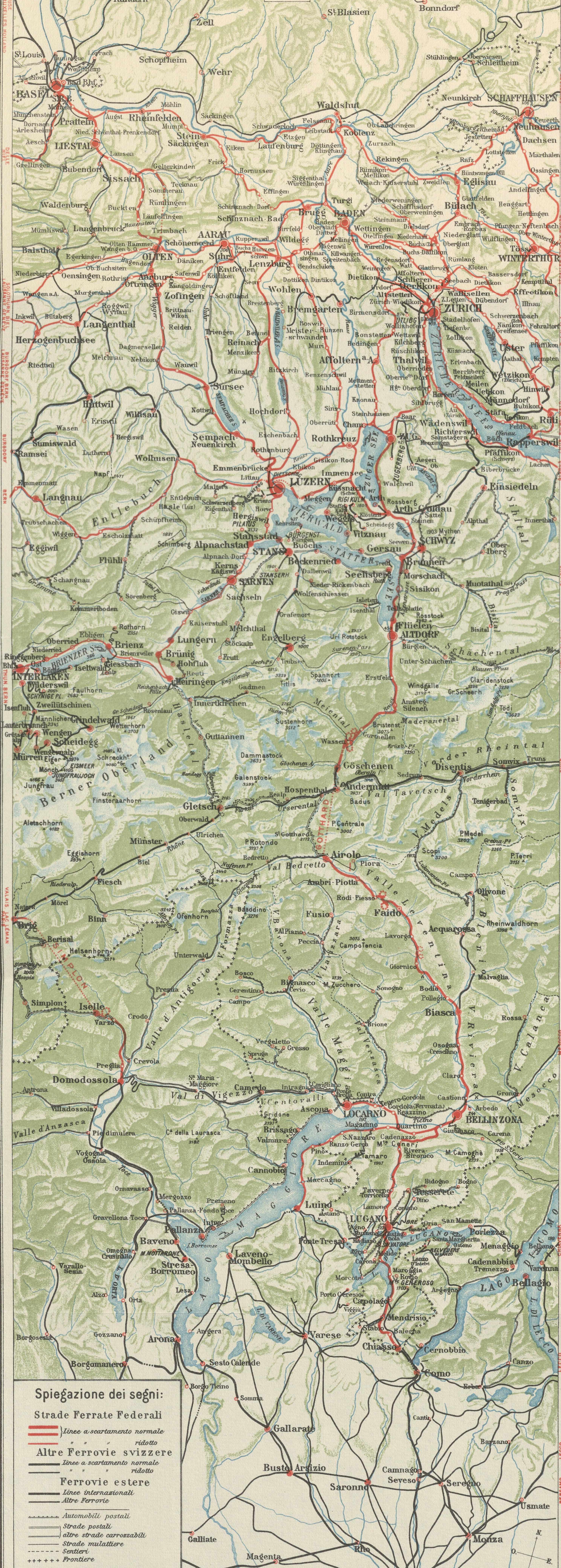
Scala 1: 500 000

5 4 3 2 1 0 5 10 15 Km.

MILANO  
GENOVA, ROMA

# Strade Ferrate Federali CARTA SINOTTICA DELLA LINEA DEL GOTTARDO

1932



**Spiegazione dei segni:**

- Strade Ferrate Federali
- } linee a scartamento normale
- } ridotto
- Altre Ferrovie svizzere
- } linee a scartamento normale
- } ridotto
- Ferrovie estere
- } linee internazionali
- } Altre Ferrovie
- Automobili postali
- Strade postali
- altre strade automobili
- Strade mulattiere
- Sentieri
- +++++ Frontiere

Scala 1: 500 000

0 5 10 15 Km.



